

Samrådsredogörelse

Ostlänken delen Bäckeby - Tallboda

Linköpings kommun, Östergötlands län

Järnvägsplan, 2018-02-09

Ärendenummer: TRV 2014/72088



Trafikverket

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse. Ostlänken, delen Bäckeby-Tallboda.

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2018-02-09

Ärendenummer: TRV 2014/72088

Version: 0.15

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
SAMRÅDSKRETS	5
Förstudie och järnvägsutredning	5
Samrådsunderlag för berörda allmänna vägar	5
Järnvägsplan – val av spårlinje	5
SAMRÅD	6
Sammanfattning av samråd från förstudien för Ostlänken	6
Synpunkter från Länsstyrelsen i Östergötland	7
Synpunkter från Linköpings Kommun	7
Synpunkter från allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
Sammanfattning av samråd från järnvägsutredningen Järna – Linköping	7
Synpunkter från Länsstyrelsen i Östergötlands län	7
Synpunkter från Linköpings kommun	7
Synpunkter från övriga myndigheter och organisationer	8
Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
Samrådsunderlag – berörda allmänna vägar	8
Samråd med Länsstyrelsen i Östergötlands län	8
Samråd med Linköpings kommun	9
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänhet	10
Järnvägsplan – val av spårlinje	11
Samråd med Länsstyrelsen i Östergötland	11
Samråd med Linköpings kommun	12
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	13
Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	13
Inkomna synpunkter från allmänheten	15
UNDERLAG	18

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse omfattar järnvägsplan Ostlänken, delprojekt Linköping, sträckan Bäckeby – Tallboda. De synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer sammanfattas samt var yttranden, minnesanteckningar och protokoll från samråd finns i sin helhet anges. Samrådsredogörelsen är ett levande dokument och uppdateras under projektets framdrift.

Förstudien för Ostlänken omfattade hela sträckan mellan Järna och Linköping. Under arbetet med förstudien genomfördes samråd mellan år 2001 och 2003 med länsstyrelser och andra myndigheter, samt med kommuner, landsting (numera regionförbund), trafikintressenter, allmänhet och särskilt berörda.

Järnvägsutredningen omfattade de tre utredningskorridorer som identifierades i förstudien inklusive samordnad planering för bytespunkter i Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping. Samråd hölls fortlöpande under utredningens gång med myndigheter, kommuner, allmänhet, särskilt berörda och miljöorganisationer. Fördjupade samråd gällande kulturmiljö hölls, vilket bland annat ledde till att separata värdebeskrivningar togs fram för berörda riksintresseområden.

I september 2017 färdigställdes samrådsunderlag Ostlänken – berörda allmänna vägar delen Bäckeby – Tallboda. Samråd har skett genom utskick och annonsering och samrådsunderlaget har funnits tillgängligt mellan 14 september och 12 oktober 2017.

Den 7 november hölls ett öppet hus i Lingham gällande PM Förslag till spårlinje och lockade cirka 150 besökare. Synpunkterna som inkom sammanfattas och redovisas i denna samrådsredogörelse. PM Förslag till spårlinje har även funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida och det har inkommit en del skriftliga synpunkter och dessa har sammanfattats och redovisas i denna samrådsredogörelse.

Samtliga inkomna synpunkter och minnesanteckningar finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2014/72088.

Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2016-03-09, 2016-11-15, 2017-04-18, 2017-09-01 och 2017-10-16.

Samrådskrets

Förstudie och järnvägsutredning

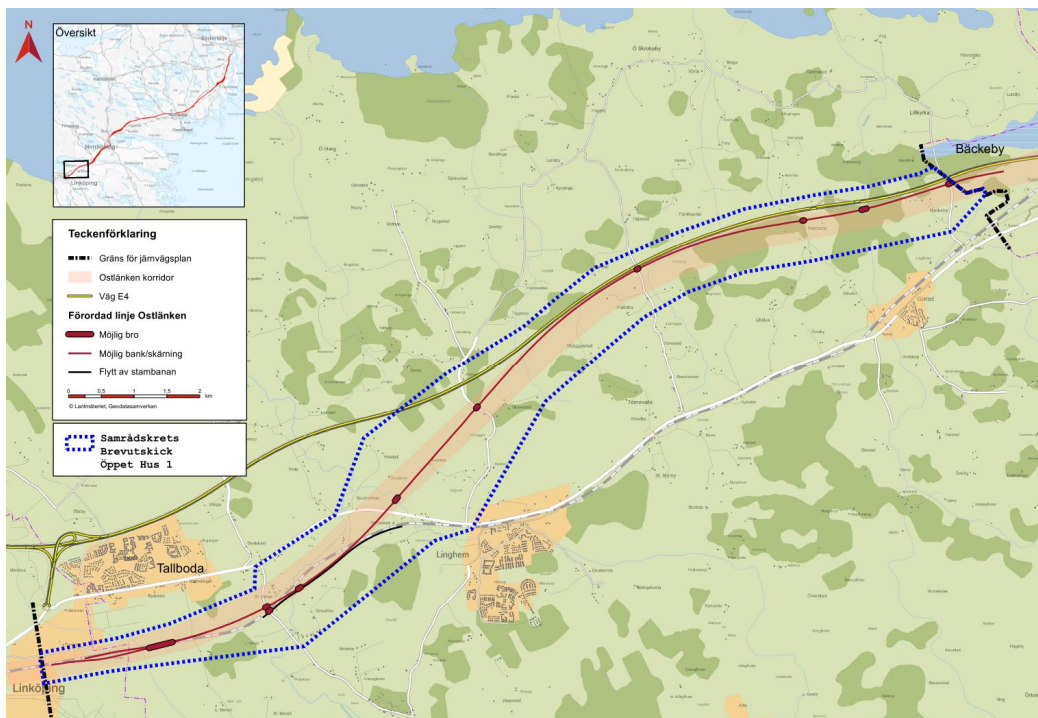
Samrådskretsen för förstudien och järnvägsutredningen har definierats utifrån bedömt behov och anpassats till dess utredningars omfattning och bedömda påverkan. Utökad samrådskrets gällde. Då utredningarna omfattade ett stort geografiskt område ansågs samrådskretsen vara så stor att kallelse till samrådsmöten skett med annons i ett antal tidningar samt via projektets hemsida.

Samrådsunderlag för berörda allmänna vägar

Samrådskretsen omfattade berörda myndigheter och enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Berörda myndigheter är Länsstyrelsen i Östergötlands län, Linköpings kommun och kollektivtrafikmyndigheten i form av Region Östergötland. Ett brev skickades till de berörda myndigheterna och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda fick inbjudan till samråd via annons.

Järnvägsplan – val av spårinje

Samrådskretsen har definierats med utgångspunkt från Trafikverkets checklista och omfattade Länsstyrelsen i Östergötlands län, Linköpings kommun och kollektivtrafikmyndigheten i form av Region Östergötland samt övriga relevanta statliga myndigheter, enskilda som särskilt berörs, allmänheten samt de organisationer som kan antas bli berörda. De som räknas till gruppen ”enskilda som kan bli särskilt berörda” är fastighetsägare inom utredningskorridoren. I detta projekt ingår även boende utanför utredningskorridoren, exempelvis utmed delsträckor där föreslagen linje går nära korridorgränsen eller boende som bedöms bli berörda av exempelvis vägombyggnader som en konsekvens av Ostlänkens utbyggnad. Samrådskretsens geografiska utbredning för enskilda som kan bli särskilt berörda visas i figur 1 .



Figur 1. Ostlänken, Bäckeby-Tallboda. Förordad linje inom vald korridor samt samrådskretsens geografiska utbredning för enskilda som kan bli särskilt berörda.

Samråd

Sammanfattning av samråd från förstudien för Ostlänken

Förstudien "Förstudie Ostlänken" omfattade utbyggnad av Ostlänken med två järnvägsspår för höghastighetståg för sträckan Järna – Linköping.

Samråd genomfördes mellan år 2001 och 2003 med länsstyrelser och andra myndigheter, samt med berörda kommuner (även de som drar nytta av Ostlänkens trafik, men inte är berörda av Ostlänkens fysiska korridorer), landsting (numera regionförbund/regioner) och övriga som kan antas vara särskilt berörda samt allmänheten.

Möten för allmänheten har hållits i samtliga kommuner – för Linköpings kommun den 7 november 2001- och uppföljande samråd om förslagen till alternativa järnvägssträckningar genomfördes under april 2002.

Nedan sammanfattas de stora dragen i inkomna synpunkter som kan härröras till Ostlänkens sträckning genom Linköpings kommun. Synpunkter med avseende på process, formalia, material, utredningsalternativ och varianter som inte är geografiskt knutna till Linköpings kommun har utelämnats i denna sammanställning. De synpunkter som utelämnats i denna sammanställning hanteras i övriga delar av Ostlänken.

Inkomna synpunkter från förstudieskedet finns samlat på ärendenummer 343-8880-2002.

Synpunkter från Länsstyrelsen i Östergötland

Restiderna är en viktig förutsättning, vilket innebär krav på hög hastighet och dubbelspår.

Synpunkter från Linköpings Kommun

Linköpings kommun anser att Ostlänken är ett mycket viktigt samhällsutvecklingsprojekt och ställer sig bakom förstudiens rekommendation av utredningsalternativ. Kommunen förordar att järnvägen begränsar påverkan på natur- och kulturmiljö genom att den dras nära E4 på så lång sträcka som möjligt för att minimera påverkan på bland annat skyddsvärda naturområden.

Synpunkter från allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under första samrådet inkom cirka 300 synpunkter, varav många berörde enskilda intressen. I Lingham var många oroliga att nya spåren skulle dras rakt genom bostadsområdena. Fastighetsägare vill att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet, och föreslog att Ostlänken dras längs E4 motorvägen.

Sammanfattning av samråd från järnvägsutredningen Järna – Linköping

Järnvägsutredningen omfattar utbyggnad av Ostlänken med två järnvägsspår för höghastighetståg (referenshastighetståg 350km/tim) mellan Norrköping och Linköping och togs fram under åren 2004-2008. Samråd har skett mellan 2004 och 2009.

Samrådsredogörelsen för järnvägsutredningen innehåller en sammanfattning av de viktigaste inkomna synpunkterna. I järnvägsutredningens samråd med länsstyrelser, kommuner, regionförbund, trafikhuvudmän och centrala myndigheter har cirka 200 möten ägt rum, där man diskuterat bland annat naturmiljö, kulturmiljö, gestaltning samt planeringsmöten.

Följande sammanfattning fokuserar på allmänhet, övriga myndigheter och organisationer berörda av järnvägsutredningen genom Linköpings kommun och delsträckan Bäckeby-Tallboda i synnerhet. Cirka 200 berörda fastighetsägare har via brev fått information om samrådet liksom berörda miljöorganisationer, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Riksantikvarieämbetet samt kommunerna har medverkat med synpunkter i samrådet. Annons infördes i lokala tidningar samt att information funnits på dåvarande Banverkets hemsida.

Nedan sammanfattas de samråd som berör järnvägsplanens delsträcka Bäckeby – Tallboda.

Synpunkter från Länsstyrelsen i Östergötlands län

Länsstyrelsens samlade bedömning är att röd korridor (vald korridor) ger minst negativ påverkan på sträckan Bäckeby-Linköping. Det är viktigt att järnvägen läggs så nära E4 som möjligt för att begränsa intrång i skyddsvärd fornlämning och naturmiljöer.

Synpunkter från Linköpings kommun

Linköping kommun framhåller Ostlänkens betydelse för att uppnå såväl miljövinster som samhällsekonomisk utveckling. Kommunen förordar röd korridor (vald korridor) mellan Bäckeby och Linköping C med hänsyn till restidsmål och en relativt begränsad påverkan på natur- och kulturmiljö. Kommunen förordar vidare att järnvägen dras nära E4 på så lång sträcka som möjligt för att minimera påverkan på bland annat skyddsvärda naturområden.

Synpunkter från övriga myndigheter och organisationer

Sammanfattningsvis kan sägas att de alternativ som behandlats i järnvägsutredningen har vägts mot varandra med avseende på funktion, kostnad, samhällsnytta samt påverkan på hälsa och miljö. På sträckan Bäckeby – Linköping C är sammantaget röd korridor mest fördelaktig.

Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

En lång utredning som denna innebär stora uppoffringar för enskilda som väntar på att få besked om var järnvägen ska gå. Dock har åtskilliga synpunkter kommit in som avser allmänna intressen och med detta även förslag på sträckningar. Korridorutvidgningar som föranletts av olika behov av att förbättra möjligheter till alternativa sträckningar har föregåtts av samråd. Vid smärre utvidgningar och få berörda har brev direkt till fastighetsägare och miljöorganisationer använts samt annons i pressen. När beslut tagits om utvidgningen har berörda fastighetsägare informerats. Inkomna synpunkter som berör här aktuell delsträcka innehåller främst åsikter om att någon av de övriga korridorerna (ej vald korridor) inte är lämpliga för byggnation av Ostlänken.

Samrådsunderlag – berörda allmänna vägar

Ett samrådsunderlag gällande delsträckan Bäckeby – Tallboda har tagits fram som ett komplement till tidigare framtagen förstudie och järnvägsutredning och omfattar endast de allmänna vägar som påverkas av en kommande byggnation av Ostlänken. Syftet med samrådsunderlaget är att i ett tidigt skede samråda med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivmyndigheten och enskilda som kan beröras samt att ge länsstyrelsen underlag för att komplettera tidigare beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2014/72088.

Samråd med Länsstyrelsen i Östergötlands län

Länsstyrelsen inkom med skriftliga synpunkter på samrådsunderlaget.

I Länsstyrelsens yttrande framhålls att vid fortsatt planering och utformning av över/undergångar är det viktigt att eventuellt hindrande/försening av utryckningsfordon, suicidrisk och översvämningsrisk beaktas.

Gällande kulturmiljö anser Länsstyrelsen att Trafikverket bör komplettera med arkeologiska utredningar/förundersökningar där det finns behov, då de planerade åtgärderna kan komma att påverka landskapsbilden samt ett flertal fornlämningar.

Länsstyrelsen framhåller att vägdkesmassor kan vara förorenade vid samtliga aktuella vägar inte bara vid E4. Förorenade vägdkesmassor påverkar även klimat och resurshållning då föroreningsnivåerna styr hur massorna kan användas eller behöver omhändertas.

Länsstyrelsen påpekar även att Kumlaån och Sviestadsån är utpekade ytvattenförekomster som kan påverkas i flera av de aktuella vägområdena. Det bör förtydligas att den ekologiska statusen respektive kemiska statusen inte får försämrats på kvalitetsfaktornivå.

I sydöstra delen av utredningsområdet rinner Eggebybäcken som förser Lillkyrkakärret med vatten, och därför bör eventuell påverkan på bäcken bedömas.

Gällande förorenade områden vid Linghamsvägen vill Länsstyrelsen påpeka att det finns två registrerade förorenade områden vid Bostället. En nedlagd drivmedelsanläggning som ligger norr om väg 796, samt en pågående drivmedelsanläggning som ligger söder om väg 796.

Trafikverkets kommentar:

Gällande risk och säkerhet kommer Trafikverket att beakta synpunkterna i det fortsatta arbetet och nästkommande skede.

Förundersökningar gällande kulturmiljö pågår och utredningar kommer genomföras för de som eventuellt påverkas av projektet.

Den ekologiska statusen respektive kemiska statusen gällande påverkan på utpekade ytvattenförekomster kommer i MKB arbetet att studeras på kvalitetsfaktornivå.

Eggebybäcken rinner cirka 200 meter söder om järnvägskorridoren i dess östra del. Eggebybäcken rinner sedan vidare och passerar tvärs över korridoren som ligger öster om detta järnvägsprojekts korridor. Korridoren för höghastighetsjärnvägen Bäckeby-Tallboda påverkar således inte Eggebybäcken men utredningsområdet för väg 1064 omfattar Eggebybäcken i dess utkant, men denna del av projektet Ostlänken bedöms inte påverka Eggebybäcken.

Gällande eventuell förorenad mark vid E4 och övriga vägar är detta något som kommer att undersökas närmare i det fortsatta utredningsarbetet.

I övrigt noterar Trafikverket inkomna synpunkter och beaktar dessa i fortsatt arbete.

Samråd med Linköpings kommun

Linköpings kommun har inkommit med skriftliga synpunkter på samrådsunderlaget.

Kommunen framhäver att vägförbindelse mellan E4:an och riksväg 35 via Lingham inte bör försvåra planerna på en ny trafikplats på E4:an med anslutande vägar norr om Lingham, samt att en framtida utveckling av E4:an inte heller bör försvåras.

I kommunens översiktsplan framgår intentionen om ett godsspår norr om staden längs E4. Kommunen menar att godsspåret behöver kunna passera Ostlänken för att kunna ansluta till södra stambanan öster om Tallboda.

I fördjupning av översiktsplanen Lingham redovisas förslag på nya verksamhetsområden samt bibehållande av befintliga verksamhetsområden i anslutning till Ostlänkens korridor, kommunen vill påpeka att det är viktigt att dessa beaktas i fortsatt planering.

Gällande landskapet framhäver kommunen att både järnvägen och förändringar av vägprofiler i korsningspunkterna mellan väg och järnväg kan få stor påverkan på landskapsbilden. Kommunen menar därför att det är viktigt att förändringar av dessa avseende val av utformning tar stöd i en landskapsanalys.

Trafikverkets kommentar:

Ny vägförbindelse mellan E4:an och riksväg 35 via Linghem och eventuellt nytt godsspår norr om staden ingår inte i Trafikverkets förslag till ny långsiktig transportplan för åren 2018 – 2029. Det innebär att en eventuell ny förbindelse eller nytt godsspår i framtiden får anpassas till den nya Ostlänken.

Korridoren för Ostlänken påverkar inte kommunens förslag på nya verksamhetsområden och ombyggnation av allmänna vägar bedöms inte heller påverka kommunens förslag på nya verksamhetsområden.

Eventuell påverkan på landskapsbilden kommer att studeras i nästa skede.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänhet

St1 Sverige AB

St1 Sverige AB (St1) är lagfaren ägare av fastigheten Linköping Herrbeta 1:15. På fastigheten driver St1 en Shellstation för norrgående trafik vid E4:an.

Mellan Stockholm och Jönköping har St1 idag Shellstationer vid Nyköpingsbro och Herrbeta. Båda dessa lägen har en station för norrgående trafik och en station för södergående trafik. Att det finns stationer i båda riktningarna är extra viktigt för att attrahera pendlare och andra regelbundet återkommande trafikanter. Gällande aktuell station vid Herrbeta har denna funnits ända sedan 1970-talet. Stationen har blivit som en form av "institution" bland trafikanter.

För det fall stationen skulle läggas ner kommer St1 att förlora en av de viktigare stationerna i hela stationsnätet. Det i sin tur skulle påverka omsättningen för St1 genom försämrad inkomst.

St1 har förstått att stationen kommer att påverkas av Ostlänken. Enligt den idag gällande korridoren för det röda alternativet var inte hela stationen belägen inom korridorsområdet, vilket man från St1:s har uppfattat som att det skulle finnas en möjlighet att fortsätta bedriva sin viktiga och stora drivmedelsstation vid Herrbeta. Den nu tilltänkta ändringen av korridorens utformning skulle innebära att hela stationen hamnar inom korridorsområdet. En sådan förändring tolkar St1 som att möjligheterna till fortsatt verksamhet vid Herrbeta skulle försämrats. Vid kontakter med Trafikverket har St1 fått besked att den ändrade utformningen av korridoren förbättrar (inte försämrar) möjligheterna att hitta en lösning där Shellstationen kan vara kvar.

Eftersom frågan om korridorens utformning inte synes vara definitivt avgjord önskar St1 i första hand att korridoren för det röda alternativet förläggs på annat sätt som gör att stationen kan kvarbli och fortsätta sin verksamhet med oförändrade förutsättningar.

För det fall detta inte skulle vara möjligt och utifrån Trafikverkets besked att ändrad utformning av korridoren medför ökade möjligheter att ha kvar stationen väljer St1 i andra hand att inte motsätta sig den nu begärda korridorsjusteringen.

För St1 är korridorens utformning i sig inte det viktiga. Det viktiga är att stationen vid Herrbeta kan fortsätta sin verksamhet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit till sig inkomna synpunkter och kommer att beakta dessa i det fortsatta arbetet och nästkommande skede. Fortsatta utredningar krävs för att klargöra eventuell påverkan på rastplatsen.

Järnvägsplan – val av spårlinje

Under 2016 och 2017 har Trafikverket arbetat fram ett förslag till val av spårlinje inom tidigare vald korridor från järnvägsutredningen. Valet av spårlinje redovisades dels på Trafikverkets hemsida med hjälp av kartor och informationsblad, dels på ett allmänt samrådsmöte i Lingham den 7 november 2017.

Berörda samrådsparter har informerats om samrådet genom brevvetskick och tidningsannonser. Trafikverket har också besökt direkt berörda. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättande minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2014/72088.

Samråd med Länsstyrelsen i Östergötland

2017-12-18 Skriftligt yttrande

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att förordat alternativ B2 på delsträckan Bäckeby – Tallboda, utifrån nuvarande kunskapsunderlag, bedöms vara det sammantaget bästa alternativet.

För samtliga alternativ, även förordat alternativ B2, gäller att måluppfyllelsen för många aspekter är osäker. Länsstyrelsen bedömer att den största osäkerheten med det förordade alternativet kopplar an till att Södra stambanan behöver flyttas åt sydöst, på en sträcka av cirka 2,5 km, för att Ostlänken ska få plats.

Gällande barriäreffekter meddelar Länsstyrelsen att möjligheterna till att anlägga gemensamma eller kombinerade viltpassager i tunnlår eller ekodukter för Ostlänken och E4:an respektive stambanan bör utredas.

Länsstyrelsen framhäver också bland annat att banan bör gå nära E4, att fragmentering av jordbruksmark minskar genom längre andel landskapsbro och att järnvägsplanen behöver innehålla ett avsnitt om påverkan på pollinerarens betingelser i landskapet.

Länsstyrelsen framhåller även att Trafikverket bör utreda och bedöma det sammanvägda bullret och möjligheter till att vidta åtgärder som sammantaget ger stor nytta för framförallt boende men även djur- och friluftslivet.

Såväl flytten av Södra stambanan, byggnationen av Ostlänken som omläggningen av väg 758 påverkar Sviestadån och i viss omfattning även grundvattenmagasinet. Länsstyrelsen menar att konsekvenserna av och behovet av skyddsåtgärder vid passagen av Sviestadån behöver analyseras fördjupat innan slutligt linjeval görs.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Länsstyrelsen i Östergötland förordar alternativ B2.

Gällande viltpassager och buller är detta något som kommer studeras i kommande skede av järnvägsplanen.

Behovet av skyddsåtgärder kommer att studeras vidare i kommande skede av järnvägsplanen.

I övrigt noterar Trafikverket Länsstyrelsens synpunkter och beaktar dessa i fortsatt arbete.

Samråd med Linköpings kommun

2017-11-21 Skriftligt yttrande

Det framhålls i yttrandet från kommunen att de i stort är positiva till förordat alternativ. Kommunen vill även påpeka att de förutsätter att en järnvägsplan för resterande del av Linköpings kommun genomförs i så god tid att den provisoriska anslutningen av Ostlänken till stambanan som redovisas i förslaget aldrig kommer behöva byggas.

Kommunen framhäver också att det inte framgår vilka vertikal- respektive horisontalkurvor som används och därmed inte vilken hastighet förslaget tillåter. Kommunen förutsätter också att arbetet med hela Ostlänken fortsätter att bedrivas med målsättningen att kunna trafikera banan med hastigheter upp till 320 km/h.

Linköpings kommun anser att Trafikverket bör arbeta för en lägre profil på järnvägen då den järnvägsbank som föreslås kommer skapa en bitvis skarp visuell barriär i landskapet. Föreslagen järnvägsbank är längs vissa sträckor många meter högre än marknivån, vilket kommer upplevas markant i det öppna slättlandskapet. Gestaltning av järnvägen och järnvägsbankarna är viktigt.

Kommunen menar att mellanrummet mellan E4an och järnvägen bör vara så litet som möjligt då marken i mellanrummet inte kommer ha ett effektivt markutnyttjande varken nu eller i framtiden.

Det framgår inte hur reservat för framtida infrastrukturstråk som finns med i kommunens *Översiktsplan för staden Linköping* avses att hanteras. Kommunen anser att Hemsjövägen söderut från Tallboda, som märks ut som beaktansvärd i Trafikverkets landskapsanalys bör beaktas.

I den delen av järnvägssträckningen som är närmast Linköpings tätort är en bro för södergående spår inritad, kommunen är medvetna om att lösningen är preliminär men vill påpeka att en brolösning skulle få en stor visuell påverkan på landskapsbilden.

En generell brist menar kommunen är att man inte använt sig av underlagsdata direkt från Linköpings kommuns naturvårdsprogram. Två underlag bifogas för vidare arbete.

Kommunen ser det som positivt att stambanan flyttas och samlokaliseras med Ostlänken enligt förslaget. Risker för och effekter på naturmiljön av en sådan bred bro/så brett broområde måste dock utredas ytterligare. Kulturmiljöunderlaget bör kompletteras med bebyggelsemiljöerna från före 1920-talet.

Trafikverkets kommentar:

Det pågår ett samarbete mellan Trafikverket och Linköpings kommun för att säkerställa utbyggnad av Ostlänken genom Linköpings tätort.

Nu framtaget linjeförslag medger en hastighet på 320 km/h.

Det pågår arbete med att optimera linjen i plan och profil för att anpassa den i landskapet.

Det pågår även arbete med att ta fram hur ytan mellan väg E4 och järnvägen ska nyttjas på bästa sätt.

I dagsläget har Trafikverket inga planer på separat godsstråk utanför Linköpings tätort. Skulle det bli aktuellt längre fram med godsstråk utanför tätorten så hanteras lösning vid Tallboda då.

Trafikverket undersöker effekten av broarna vid passagen av Sviestaån vid Ginkelösa.

Gällande kulturmiljöunderlaget är det för de byggnader som behöver rivras som en byggnadshistorisk klassificering ska göras, inte övriga byggnader inom korridoren.

I övrigt noterar Trafikverket de inkomna synpunkterna och beaktar dessa i fortsatt arbete.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Enskilda möten har hållits löpande under projektet med de fastighetsägare och sakägare som kan bli särskilt berörda av järnvägen. De enskilda som kan bli särskilt berörda har även bjudits in till det allmänna samrådsmötet som hölls i Lingham den 7 november 2017.

Samtliga markägare har framfört önskemål om att få behålla matjord vid byggnation av järnvägen. Markägarna har också meddelat att de, om möjligt, vill byta mark för att behålla eller utöka sina arealer. Detta är viktigt bland annat med anledning av att jordbrukare med djuruppfödning behöver ytor för att kunna sprida gödsel från djuren.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket noterar de inkomna synpunkterna och beaktar dessa i fortsatt arbete.

Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter

SMHI

SMHI framhåller att vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet och hänvisar till deras hemsida där mer information finns.

SMHI framhåller också att ur bullersynpunkt är det en fördel om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs. Gällande hydrologi bör passager över vattendragen utformas så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Vid utformning av broar bör också hänsyn tas till översvämningrisker.

Trafikverkets kommentar:

I järnvägsplanen tas hänsyn till framtida klimatrisker vid placering av järnvägen i landskapet.

I övrigt noterar Trafikverket synpunkterna och arbete pågår gällande lokalisering av passager och utformning av broar.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inget att erinra mot den aktuella planerade delsträckan av Ostlänken.

Svenska kraftnät vill dock passa på att informera om att deras anläggningsobjekt finns att hämta vid Geodataprotalen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Tekniska verken

Tekniska verken i Linköping AB har ledningsbunden infrastruktur i området för den planerade järnvägsdragningen.

Föreslagen sträckning berör befintliga huvudledningar för vatten, spillvatten, och dagvatten, förbindelseledningar för vatten och avlopp, spillvattenpumpstation samt befintliga vatten och tryckspillvattenledningar. Föreslagen sträckning berör även befintliga fjärrvärmeledningar.

Tekniska verken bifogar en skiss på utritade VA-ledningar och en ritning över befintliga fjärrvärmeledningar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna och dialog kommer ske med Tekniska verken i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Vattenfall Eldistribution AB

Den sträcka som Ostlänken planeras parallellt med motorväg E4 kommer Ostlänken också att gå parallellt med en ledning som tillhör Vattenfall.

Norr om Linghem och väster om Linghem kommer Ostlänken att gå parallellt eller korsa ledningar som tillhör Vattenfall.

Vattenfall önskar en fortsatt dialog gällande eventuella konflikter med Ostlänkens dragning. Eventuell flytt eller ombyggnad av ledning tillhörande Vattenfall utförs av Vattenfall men bekostas av Trafikverket.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna och dialog kommer ske med Vattenfall i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Luftfartsverket (LRV)

Luftfartsverket har inget att erinra mot aktuell delsträcka men vill avge generella yttranden när det gäller hänsyn till luftfartsradio vid anläggning av järnväg.

Radiotrafiken för luftfarten kräver hög integritet vilket innebär stort skydd mot skadliga störningar (avsiktliga eller oavsiktliga). LRV listar faktorer som måste beaktas i arbetet med att fastställa störskyddsmarginaler som återfinns i yttrandet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna och beaktar dessa i fortsatt arbete.

Calluna, Jägarförbundet Östergötland LRF Östergötland, Jordägareförbundet, Callunas uppdrag är att utreda viltförekomst och viltrörelser vid Ostlänkens kommande

sträckning, som underlag för planering av eventuella viltpassager (inom passageplan). I Callunas uppdrag ingår att ta in synpunkter på metodik och slutsatser från representanter för jakt- och viltorganisationer.

Calluna informerar om att det inte gjorts någon riktig analys med Ostlänken för aktuell delsträcka då det endast finns en korridor. Analysen pekar dock på att sträckor bredvid existerande vägportar och broar vid E4 kan komma att bli kritiska för vilt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och beaktar dessa i fortsatt arbete.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig i ärendet.

Jordbruksverket

Jordbruksverket avstår från att yttra sig i ärendet.

Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten är en nationell myndighet och utgör inte en instans för samrådsgällande regionala och lokala planfrågor och avstår från att yttra sig i ärendet.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen avstår från att yttra sig i ärendet.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig i ärendet.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har inget att erinra.

Boverket

Boverket avstår från att yttra sig i ärendet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

Statens fastighetsverk (SFV)

SFV har inga synpunkter avseende förslaget.

Inkomna synpunkter från allmänheten

Samråd med allmänhet genomfördes i form av ett öppet hus den 7 november 2017. Det öppna huset hölls i Lingham och besöktes av cirka 150 personer. Representanter från Trafikverket och Linköpings kommun var närvarande. Mötet pågick mellan 17:00 – 20:00 och det var olika bemannade stationer med specialister inom respektive teknikområde att besöka under tiden. Det hölls även muntliga presentationer av Trafikverket en gång i

timmen. På mötet fanns också möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och funderingar som framkom under öppet hus samt de inkomna skriftliga synpunkterna som inkom efter öppet hus. Minnesanteckningar från öppet hus finns diarieförda under ärendenummer TRV 2014/72088.

Inkomna synpunkter under Öppet Hus 1

Under Öppet Hus 1 inkom en del frågor och synpunkter på de olika stationerna. Dessa sammanfattas nedan.

Frågestation; Fastighet, järnvägsplan och markförhandling

Frågor som framkom vid denna station var vilka förutsättningar som gäller för att få fastigheter inlösta, förekomst och åtgärder av buller, tidplan för projektet och projektorganisationens uppbyggnad. Det ställdes även frågor kring spårlinjens dragning om var i landskapet den ska dras och den tekniska utformningen såsom broar, tunnlar, bankar etc. Det frågades också om arkeologiska och geotekniska undersökningar.

Närboende informerade om olika förutsättningar såsom, tillgänglighet på vägar, existerande salamandrar och domarring, planer på utbyggnad samt ställdes frågan om Trafikverket tagit hänsyn till terrorrisker.

Frågestation; Miljö, landskap, gestaltning och buller

De frågor som ställdes på denna station var frågor kring buller, landskapsanpassning, hur Trafikverket hanterar arkeologi/fornlämningar. Det framkom även frågor kring påverkan på specifika fastigheter.

Frågestation; Teknik och byggnation

Frågor som framkom var markägare som frågade om det är möjligt att justera spårlinjen, hur järnvägen kommer placeras genom Linköping, varför det ska byggas en bro i Tallboda som sedan ska rivas och en del undrade om hur vissa vägar kommer passeras.

Inkomna skriftliga synpunkter från allmänheten

I flera av de inkomna synpunkterna framhävs att förslaget till förordad spårlinje är bra. Även fördelarna med att järnvägsspåret ligger nära E4an betonas.

Andra förslag som inkommit är att flytta järnvägen närmare rastplats Herrbeta mot väg 1065. Det framhävs också missnöje om utbyggnad av Ostlänken då landsbygden utarmas och projektet kommer medföra störningar i form av buller.

En gemensam skrivelse med synpunkter och frågor kring påverkan av området runt Hemsjövägen har inkommit från boende och verksamma i området. Bland annat önskas lösningar för transportvägar, vattenanslutningsbrunnar, fiberanslutning, påverkan på landskap, buller, Hemsjö vägsamfällighet, jordbruksverksamheter, täckdikning, fungerande lösningar under byggtiden samt eventuell evakuering mm.

Synpunkter har inkommit gällande Ostlänkens dragning mellan Rycklösa och Vänge i Linköpings kommun. Bland annat framhålls det i yttrandet att den nya banan med en sydligare dragning kommer påverka den hagmark som tillhör fastigheten Ginkelösa Storgård 1:3. Denna mark är inventerad av Länsstyrelsen och har befunnits hysa viktiga

arter som endast finns i de naturområden som haft kontinuerligt bete och aldrig blivit gödslade. Ägaren till fastigheten har årligt bidrag från Länsstyrelsen för att fortsätta bedriva skogsbete.

Ytterligare frågor som har inkommit är vad anledningen är till att nuvarande stambana ska flyttas och vad är anledningen till att stambanans nya sträckning ligger lite utanför den korridor som avsatts i projektet Ostlänken?

Vid samrådsmötet sades att träsäkringszonen ska få rum innanför den gräns som finns för Ostlänkens korridor, stämmer detta?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar fortfarande med att optimera spårlinjens läge och efter öppet hus har spårlinjen flyttats närmare rastplats Herrbeta.

Trafikverket arbetar med en bullerutredning för delsträckan Bäckeby - Tallboda och resultatet i form av bullerspridningskartor och förslag till bullerskyddande åtgärder kommer att redovisas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Gällande Hemsjövägen så utreds anslutningen till vägen i det fortsatta arbetet.

Trafikverket arbetar med att detaljstudera sträckan mellan Rycklösa och Stora Vänge med ambitionen att om möjligt minska påverkan på skogsbetet och minska intrånget i Stora Vänge.

Anledningen till att stambanan ska flyttas är främst att alternativet till en flytt innebär att Ostlänken måste korsa stambanan på höga järnvägsbroar vilket skulle ge stor negativ påverkan på landskapsbilden i detta flacka landskap. De höga broarna kräver flera höga bankar som medför att det öppna flacka landskapet bryts av. Genom att flytta stambanan och samförlägga den med Ostlänken kan även markanvändningen förbättras i området.

Korridoren som redovisats är den korridor som beskriver inom vilket område Ostlänken får byggas. En flytt av stambanan som en konsekvens av Ostlänkens byggnation ryms inom tidigare utpekade utredningsområde och kan därmed hanteras inom pågående planlägningsprocess för Ostlänken.

Den största delen av flytten av Södra stambanan ligger innanför korridoren för Ostlänken och endast den norra anslutningspunkten för stambanan ligger utanför korridoren.

Markbehovet kommer att redovisas på kartor i det fortsatta arbetet. Det pågår arbete med att optimera linjen i plan och profil.

I övrigt noterar Trafikverket de inkomna synpunkterna och beaktar dessa i fortsatt arbete.

Rita Ekgren

projektledare

Underlag

Inkomna skrivelser

Förstudie Ostlänken, Slutrapport April 2003

Samrådsredogörelse – remissammanställning Förstudie 2002-11-25

Järnvägsutredning Ostlänken, delen Norrköping (Loddbys) – Linköping C, slutrapport 2010-06

Järnvägsutredning Ostlänken, avsnittsutredning Norrköping C – Linköping C, Samrådsredogörelse , september 2009.

Samrådsunderlag Ostlänken – berörda allmänna vägar, delen Bäckeby – Tallboda, 2017-12-07.

Samrådsredogörelse, Ostlänken – berörda allmänna vägar, delen Bäckeby – Tallboda, 2017-12-07.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se