

Järnvägsutredning Ostlänken

Avsnittsutredning Norrköping C — Linköping C

Samrådsredogörelse



Medverkande

Beställare

Banverket

Investeringsdivisionen

Tomas Köhler, Projektledare

Peter Lindell, Bitr projektledare

Lena Hesselgren, Projektassistent

Eva Dufva, Kommunikation

Anders Lundberg, Trafik och marknad

Kurt Eriksson/John Fridlund, Järnvägssystem

Anders Elam, Miljö

Jaan Tombach, Dokumentation

Torgny Söderberg, Mark och fastighet

Konsultgrupp

FB Engineering AB

Box 12076

402 41 Göteborg

Johanna Rödström, Uppdragsledare

Raja Ilijason, Trafik och marknad

Mattias Bååth, Miljö

Assar Engström, Järnvägssystem

Innehållsförteckning

Del 1 Redogörelse för utställelsen 16 dec 2008 - 15 feb 2009

1 Sammanfattning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Genomförande av utställelsen	4
1.3 Yttranden	5
2 Förteckning över yttranden med Banverkets kommentarer	8
2.1 Myndigheter och regionförbund	8
2.2 Kommuner	20
2.3 Organisationer	24
2.4 Allmänhet Linköping	33
2.5 Allmänhet Norrköping	41
2.6 Allmänhet ospecificerat	49
3 Fördjupade studier efter utställelsen	52
3.1 Tunnel under Göta kanal	52
3.2 Översvämning Norrköping	54
3.3 Svar MSB efter utställelse	58
3.4 SEVESO anläggningar	59

Del 2 Samrådsredogörelse 2004-2008

1 Samrådets upplägg	60
2 Förteckning över samrådsparterna och deras möten	63
2.1 Samråd med myndigheter	63
2.2 Samråd med referensgrupper	67
3 Förteckning över möten samt inbjudan med allmänhet och miljöorganisationer	71
4 Förteckning över inkomna synpunkter med Banverkets kommentarer	72
4.1 Norrköpings kommun	72
4.2 Linköpings kommun	75
4.3 Övriga synpunkter ej kommunrelaterade	76
5 Samrådsredogörelse korridorutvidgningar	77
5.1 Norrköping C	77
5.2 Lövestad	78
5.3 Törnevalla - Lingham	80
5.4 Linköping C	81

Del 1 Redogörelse för utställelsen 16 dec 2008 - 15 feb 2009

1 Sammanfattning

1.1 Bakgrund

Järnvägsutredningen har pågått i cirka fem år med inledande samrådsmöten hösten 2004. Förstudien genomfördes i huvudsak under 2001 med samråd. Samrådsmötena 2004 var därför välbesökta genom att kunskapen om det pågående utredningsarbetet var spridd främst bland de berörda fastighetsägarna. Uppföljande samrådsmöten hölls i maj 2007. Utöver dessa två samrådstillfällen har samråd hållits vid korridorutvidgningar.

1.2 Genomförande av utställelsen

Material

Ostlänkens båda järnvägsutredningar ställdes ut samtidigt.

Ambitionen har varit att alla intressenter – myndigheter, kommuner, allmänhet och miljöorganisationer och övriga intressenter med den variation av kunskap och intresseområden som detta innebär skulle tillgodoses med relativt lättillgänglig information. Avsikten har också varit att använda moderna medier så att man inte ska behöva besöka en utställningsplats utan kan få sin information hemmavid, vilket efterfrågas allt mer.

På Banverkets hemsida ligger rapporterna uppladdade. För remissinstanser har utställelsehandlingens rapporter levererats på dvd för uppladdning på respektive myndighets server samt i enstaka tryckt exemplar.

Tillgängligheten till utställelsehandlingens huvudrapporter har dessutom förenklats genom en digital lösning med upplägg av sökvägar kopplade direkt till utställelsehandlingens genom att kunna söka dels tematiskt, dels geografiskt. Denna utställnings-dvd har kunnat beställas kostnadsfritt och har levererats till cirka 250 adressater. En sammanfattande skriftlig information har tagits fram för att ge möjlighet till överblick.

Utställningsplatser och möten

På sju platser ställdes järnvägsutredningen ut. Förutom på Banverket i Sundbyberg och på platskontoret i Nyköping ställdes utredningen ut i Södertälje stadshus, Vagnhärads bibliotek, Nyköpings stadshus, Norrköpings stadsbibliotek och Linköpings informationscenter.

Besök gjordes av Banverket hos kommunernas politiska församlingar efter deras eget önskemål. Avsikten var att redovisa och diskutera varje kommuns frågor. Likaså besöktes de tre länsstyrelserna vid ett möte.

Utställningarna bemannades en gång per kommun.

Inbjudan och information

Nyhetsbrev informerade 170 000 hushåll och verksamheter i direkt berörda kommuner om samrådet om Ostlänkens järnvägsutredning. Dock i Södertälje kommun gick nyhetsbrev endast till de kommunalar som direkt berörs av utredningskorridorerna, då Ostlänken inte har någon station i Södertälje. En annons i Södertälje-Posten, gratistidning, kompletterade nyhetsbrevet. Avsikten med utskicket var att det skulle göras känt att Ostlänken planeras och att det var sista möjligheten att påverka före val av korridor.

Fastighetsägare fick sammanfattningen direkt i brevlådan.

Annonsering skedde inför starten av utställningen i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Läns-tidningen i Södertälje, Södermanlands Nyheter, Norrköpings tidningar, Folkbladet, Östgöta Cor-respondenten, Extra Östergötland.

Inför bemanningen av utställningen annonserades i respektive regional tidning.

Hemsidan innehöll samma information.

1.3 Yttranden

Antal inkomna yttranden för avsnittet Norrköping C-Linköping C under utställelsen är 85.

Statliga myndigheters yttranden

Myndigheterna avstår från att lämna synpunkter på korridorval utan uppmärksammar på frågor inom respektive ansvarsområde till vilka den fortsatta planeringen och utredningsarbetet ska eller bör ta hänsyn. Se förteckning över inkomna yttranden.

Naturvårdsverket anför dock Blå korridor Norrköping C-Bäckeby och Röd korridor Bäckeby-Linköping C.

Länsstyrelsernas yttranden

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att järnvägsutredningen bör kunna fungera som ett gott underlag för att välja fortsatt inriktning för järnvägsprojektet.

Länsstyrelsen bedömer att både Blå och Grön korridor är möjliga att utreda vidare för utbyggnad mellan Norrköping och Bäckeby, men förordar Blå korridor med en dragning öster om E4 vid passagen av riksintresset Lövsstad. Röd korridor söderut från Norrköping C är olämplig på grund av främst intrånget i riksintresset för kulturmiljö vid Himmelstalund.

Länsstyrelsen bedömer att det är viktigt, i det fall Grön korridor för delen Norrköping – Bäckeby väljs, att järnvägen ges en så nordlig sträckning som möjligt över Göta kanal för att begränsa påverkan på riksintresset.

För delavsnittet Bäckeby-Linköping menar Länsstyrelsen att vid en samlad bedömning bör järnvägen läggas i Röd korridor och så nära E4 som möjligt för att begränsa intrång i skyddsvärda fornlämningsmiljöer och naturmiljöer.

Kommunernas yttranden

Norrköpings kommun förordar en östlig dragning i Röd korridor från norra kommungränsen till Loddby.

För avsnittet Norrköping C-Bäckeby förordar kommunen Blå korridor eftersom korridoren följer E4 och Södra stambanan p.g.a. att barriäreffekter och fragmentisering av naturområden minimeras, bullerpåverkan koncentreras samt insatser vid tillbud underlättas.

Kommunen planerar för ett upphöjt spårläge för resecentrum vid Norrköping C. Kommunen anser att Pihlska skolan har stora kulturhistoriska värden och bör bevaras. Kommunen pekar på vikten av att säkra funktionen för godshanteringen i Norrköping bland annat när det gäller rangering samt tillgänglighet till tyngdlyftskranen Ivar och Pampushamnen på Händelö. Ostlänkens genomförande får inte omöjliggöra ett eventuellt yttre godsspår.

Röd korridor vid Himmelstalund medför irreparabla skador på dess hållristningsområden och naturvärden skadas vid planerad lågbro över Motala ström.

Grön korridor medför påtaglig och irreversibel skada på landskapsbild och kultur- och naturmiljöer mellan Norrköping och Göta kanal samt i landskapsrummet utmed Göta kanal. Vidare påverkas nedlagd deponi i Herrebro och Häradsuddens avfallsanläggning.

Passagen av Göta kanal bör ske i Röd korridor nära och öster om E4 för att ta hänsyn till planerad expansion i Norsholm och för att begränsa störningen i kanalområdet.

Det är angeläget att möjlighet för spårbunden kollektivtrafik till Åby och Krokek på Södra stambanan kvarstår och att ett framtida system av duospårväg ska kunna genomföras opåverkat av Ostlänken.

Linköpings kommun förordar Röd korridor mellan Bäckeby och Linköping C och så nära E4 så lång sträcka som möjligt. Restidsmål uppfylls och negativ påverkan på natur- och kulturmiljö är begränsad och hanterbar.

Även Blå korridor kan fungera, men det som talar emot är genomförande- och åtgärds kostnader för och påverkan på Södra stambanan och väg 796, negativ påverkan på Törnevalla riksintresseområde och Lingshems utveckling samt korsning mellan Ostlänken och Södra stambanan mellan Lingshem och Linköping C.

Kommunen förordar att Grön korridor tas bort från fortsatt utredande p.g.a stor påverkan på natur- och kulturmiljö och mycket spridd bebyggelse samt att en ny storskalig barriär etableras vid sidan av de två befintliga E4 och Södra stambanan.

Organisationer

Trafikintressenter

Tågoperatörerna anför vikten av att de uppsatta restidsmålen kan uppfyllas och anser att korridorval och tunnelutformning bör innehålla potential för framtida utbyggnad till nivån 360-380 km/tim. Kopplingspunkter söder om Linköping och norr om Norrköping kan ge kapacitetsproblem och dessa stationer bör utformas med fyra huvudtågspår.

Regionförbundet Östsam delar Banverkets bedömning om att placering och funktion av resecentrum är av strategisk betydelse för en positiv resandeutveckling samt betonar vikten av framkomligheten för anslutande trafik, men tar inte ställning till val av korridorkombination.

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

komma att skapa andra förutsättningar.

I den kommande järnvägsplanen bör resecentrums funktion vara en av de centrala punkterna. Om det resandeunderlag som beskrivs skall kunna förverkligas krävs god tillgänglighet för den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Miljöorganisationer och föreningar

Flera av de rikstäckande organisationerna har medverkat med synpunkter under hela utredningsarbetet. De lokala föreningarna har engagerats i den egna bygden.

LRF, Linköpings kommungrupp förordar Blå eller Röd korridor längs befintlig järnväg resp. utmed E4, medan Grön korridor orsakar stor oro för splittring av området mellan nuvarande järnväg och E4.

Föreningen Forntid i Norrköping anför alternativt läge för resecentrum i Ingelsta som ska kunna uppfylla restidsmål trots en krokigare bana söder om Norrköping, så att så många fornlämningar som möjligt kan bevaras.

Naturskyddsföreningen Norrköping och Friluftsrådet Jursla-Åby förordar Blå korridor söder om Norrköping med tunnel under området vid Borg och öster om E4 vid Lövstad. Röd korridor medför allvarliga konsekvenser för kulturmiljö, naturmiljö och friluftsliv vid Motala ström och Himmelstalund och Grön korridor för naturmiljön och friluftslivet.

STF, Stockholmskretsen förordar sträckning längs främst exploaterade områden som längs E4 och längs stambanan då detta sammantaget innebär mindre intrång i landskap och i natur- och friluftsområden. STF upplyser om behovet av långa tunnlar och ekodukter för att minska barriärer som uppstår.

Memmings Häradsallmänning förordar en dragning så nära E4 som möjligt och kan inte acceptera en dragning i Grön korridor. En sådan sträckning skär itu allmänningens skogsmark och hindrar brukandet av både åker och skog samt fragmenterar biotoper och stänger in faunans rörelsemönster.

Allmänhet och verksamheter

Den successiva avstämningen och förankringen av utredningen i samrådet innebär att informationsutbytet mellan Banverket och allmänhet har stärkt kunskapen och därmed kvaliteten i utredningen. Inlämnade synpunkter spänner över såväl förslag till järnvägssträckningar, stationslägen, korridorval, värdefulla områden som enskilda frågor, vilka har värderats utifrån ändamål, restidsmål och planeringsprocessens skede och där enskilda intressen hänvisas till nästa skede.

Av allmänhetens synpunkter avser relativt många förslag på stationsläge utanför den centrala staden Norrköping respektive Linköping.

För Linköpings C har ett förslag till annat läge för resecentrum norr om nuvarande station och Stångån inkommit.

Särskilda frågor i utställelsen

SMHI har påpekat risker med större och fler översvämningar på grund av klimatförändringar. Detta ska bevakas i den fortsatta projekteringen. En PM har tagits fram om riskerna i Norrköping.

2 Förteckning över yttranden med Banverkets kommentarer

2.1 Myndigheter och regionförbund

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Fiskeriverket	Planering bör ske så att värdefulla sjöar och vattendrag kan passeras med så liten påverkan som möjligt. I nästa skede ska miljökonsekvenser för vattenverksamhet beskrivas. Uppmärksammar att arten grönlång inte är rödlistad längre men arten är liten och bör tas hänsyn till.	Fördjupat samråd aktualiseras i nästa skede med järnvägsplan.
Skogsstyrelsen, Södermanland	Inga synpunkter	
Försvarsmakten	Inga synpunkter	
VTI	Inga synpunkter	
Socialstyrelsen	Inga synpunkter	
Transportstyrelsen, järnvägsavdelningen	Inga synpunkter på korridoralternativ. Betonar vikten av säkerhet, driftkompatibilitet och en konkurrenskraftig järnväg över tid. Anför specifika och generella synpunkter avseende detta, de flesta tillämpliga i nästa skede. Efterfrågar redovisning av miljöpåverkan även av byggnadsfasen och tillverkning av råvaror.	Fördjupat samråd aktualiseras i nästa skede med järnvägsplan. Miljökonsekvenser under byggskedet finns översiktligt beskrivet i Miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 5. Under järnvägsplaneskedet kommer dessa frågor att mer ingående konsekvensbeskrivas för den valda sträckningen. Påverkan från tillverkning av material och produkter, energianvändning etc. ingår i detta arbete och bedöms inte påverka val av korridor.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
SGI (Statens geologiska institut)	Tar inte ställning till korridoralternativ, då underlaget inte är tillräckligt för att kunna bedöma alternativen. Föreslår Banverket att fördjupa underlaget. Pekar på: Stora osäkerheter kring geotekniska förstärkningar, vilka kan vara korridorskiljande. Bergtunnlar är en hög kostnad och tunnellängden bör hållas nere. Uppmärksammar svårigheter i Kolmården och begränsningar vid Skiren. Pekar vidare på dynamiska effekter i finjordar av okänd omfattning, då höghastighetståg är nytt; risk för skred, särskilt i Vagnhärad samt djupa skärningar i lera t.ex. vid Saltå kvarn. Påpekar att inget vatten får försämrats enligt direktiv (2000/60/EG)	Val av korridor sker i första hand utifrån icke-tekniska kriterier – marknad, trafik, miljö, tillgänglighet etc. Tekniska överväganden har betydelse för genomförbarhet och kostnad. I nästa skede, järnvägsplan, kommer fördjupningar att ske. Den osäkerhet som järnvägsutredningens nivå innehåller är i kostnads kalkylen redovisad i maximal- och minimalvärden, vilket för mark är betydande skillnader. Osäkerheten är allmän och avser inte direkt enskilda platser. Däremot bedömer Banverket att utredningens nivå betryggar att en järnväg med stor sannolikhet är rimlig inom de kvarvarande korridorerna. Vid Skiren och Skavsta har provborrningar behövt kompletteras. De partier SGI uppmärksammar som särskilt svåra är kända hos Banverket. Dessa partier, liksom flera andra, kommer att genomgå fördjupade utredningar i nästa skede. De har inte bedömts innehålla osäkerheter av den grad att de påverkar korridorvalet. Förstärkningsåtgärder är medtagna i underlag för kostnadsbedömning. De dynamiska effekterna från höghastighetståg studeras tillsammans med ett stort antal övriga höghastighetsfrågor inom Banverket.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
NUTEK	Anför inga synpunkter på korridoralternativ. Anser att: Ostlänken är en del i ett större sammanhang. Tillgången på god infrastruktur är en förutsättning för näringslivets tillväxt. Bidrar till regionförstoring, ökning av godsmarknaden, matchning arbetsmarknad samt klimatförbättring. Fysisk och ekonomisk planering bör integreras. Ostlänken är inte finansierad. Ostlänken gynnar större område än regionerna. Ostlänkens fördelar är stora för att stärka tillväxten.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
SMHI	Järna-Linköping Delar Banverkets uppfattning om att Grön påverkar orörda områden mer än Röd. Påpekar att hänsyn ska tas till den framtida klimatförändringen och dess påverkan på havsnivån, temperatur, nederbörd och stormar. Uppmärksammar att slitage från räls och hjul kan påverka hälsan.	Klimat: Översvämningsrisk har vägts in i riskanalysen. Översvämningsbedömningar har baserats på SRV:s (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) översiktliga översvämningskartering. Ökat vattenstånd på grund av framtida klimatförändringar är inte inkluderat i karteringen. Norrköping kommun har med konsult hjälp från SMHI tagit fram en rapport om förhöjda havsnivåer på grund av framtida klimatförändringar. Banverket har genomfört en konsekvensanalys utifrån de scenarier som definierats i Norrköpings rapport. Analysen visar att järnvägen i sig, med särskilda åtgärder, kan klara en vattennivå på +2,0 meter över dagens medelvattenstånd. Möjligheten att ta tåget kommer dock att drastiskt minskas vid betydligt lägre nivåer eftersom delar av centrum och annan infrastruktur, t.ex. Ståthögaleden, kommer att vara översvämmade. Utformning och skydd av järnvägen och stationen med hänsyn till översvämningsrisk bör därför värderas i sammanhang med en strategi för Norrköping som helhet.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
SMHI (forts.)		Banverkets analys finns i sin helhet i bilaga PM Översvämning Norrköping. Kunskapsläget om klimatförändringar och dess konsekvenser ska bevakas i den fortsatta projekteringen. Partiklar: Förhöjda halter av partiklar från räls, hjul och bromsar förekommer främst vid stationer i tunnlar, vilka inte planeras för Ostlänken.
Energi-myndigheten	Inga synpunkter	
Regionförbundet Östsam	Tar inte ställning till val av korridor. Pekar på vikten av att Ostlänken kommer med i planeringen 2010-2021 för att stärka regionen. Understryker vikten av centrala stationslägen och funktionella bytespunkter. Kan inte kommentera planeringen för trafikering i nuläget. Pekar på vikten av gemensam fortsatt planering och beslut av korridorkombination under våren.	Banverket har tagit del av synpunkterna inför fortsatt planering. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
SIKA (Statens institut för kommunikationsanalys)	Inga synpunkter - dock skulle en samhällsekonomisk fördjupning kunna utföras av SIKA om Ostlänken i relation till höghastighetståg och ett europeiskt perspektiv.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. I denna utredning belyses vilket bidrag till samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningar en utbyggnad medför.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
SGU (Statens geologiska undersökningar)	Anger platser avseende byggnadstekniska svårigheter och grundvatten. Bifogar kartor med jordartskommentarer. Bergarter är inte korridorskiljande. Jordarter är svårbedömt p. g. a. för lite information.	Banverket har i utredningen arbetat med samma underlag som SGU. Därutöver har andra källor använts: mer detaljerat underlag från Norrköpings kommuns geoarkiv; resultat från geotekniska undersökningar och åtgärder i anslutning av väg E4; utdrag ur SGU:s geohydrologiska undersökningar samt SGI:s brunnsförteckning. I PM Geo och geohydrologi beskrivs förhållandena mer ingående, korridor för korridor efter längdmätning.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Vägverket Sydöst	Ostlänken genom Östergötland: Är positiv till Ostlänkens utbyggnad. Pekar på länstransportplanens investeringspott som alltför liten, kan påverka funktionen av resecentrum. Norrköping: Norrleden är en förutsättning för ombyggnad för resecentrum. På ca 40 års sikt behov av kompletterande körfält på E4; med stark trafik tillväxt tidigare. Synpunkter på korridorerna: Grön korridor korsar E4 två gånger. Röd korridor: Vid samförläggning ska följande utredas: korridorbredd, bländningsrisk, skötsel och estetik, geoteknik, kapacitetsförbättrande åtgärder. Blå korridor: Samlokalisering i huvudsak med Södra stambanan innebär främst på sträckan Bäckeby-Linköping ett antal konfliktpunkter med väg 796. Kostnader bör kompletteras i utredningen. Flyttning av väg är en formell process enligt väglagen.	Nära samråd med Vägverket aktualiseras i nästa planeringskede om optimering av järnvägens sträckning, utförande och genomförande samt påverkan på vägnätet. För väg 796 har kostnader medtagits för en 3 km lång vägomläggning i Blå korridor vid Lingham. Även kostnader för passager tvärs Ostlänken är medtagna. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenteras 2009-09-14.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Boverket	Pekar på att gestaltungsprogrammet kan vara ett viktigt dokument för samordning mellan planeringsdokument i det fortsatta arbetet d.v.s. stads- och landskapsbild samt bullerreducerande åtgärder. Pekar på att största "maskvidd" för gång- och cykelpassager är viktig för att minska barriäreffekter.	Gestaltungsprogrammet i järnvägsutredningen är en utgångspunkt i arbetet med järnvägsplanen. I järnvägsplanen ska gestaltungsfrågorna konkretiseras och förfinas för hela järnvägsanläggningen. Placeringen av passager både i tätorterna och på landsbygden kommer att studeras närmare i nästa skede samordnat med kommunernas planarbete, men målsättningen är att viktiga sociala samband ska behållas och järnvägens barriäreffekt minimeras.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)	Saknar överblickbar redovisning och kan inte förorda något alternativ. Ser ett problem att inte samma metod använts i riskanalyserna för de båda järnvägsutredningarna. MSB har noterat att miljörisker inte behandlas i riskanalyserna. Efterlyser konsekvenser för olyckor vid Seveso-anläggningar. Påpekar frågor som tas upp i nästa skede, t.ex. aerodynamik i tunnlar.	Det är två separata järnvägsutredningar som genomförts, där val av korridor i det ena avsnittet inte styrs av valet i det andra avsnittet. Riskanalyserna i de två järnvägsutredningarna har genomförts enligt samma riskhanteringsprocess. Till viss del har dock olika metoder använts när det gäller att inventera och analysera riskerna. De miljörisker som är relevanta hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Banverket bedömer att båda riskanalyserna uppfyller syftena i en järnvägsutredning. I efterföljande utredningsskeden kommer fördjupade riskanalyser att genomföras. Konsekvenserna av eventuell olycka vid Seveso-anläggningarna har studerats. Några särskilda åtgärder för Ostlänkens planering anses i detta skede inte befogade. Se bilaga PM Svar till MSB 2009-05-04 samt bilaga PM Seveso-anläggningar 2009-04-20.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Riksantikvarie- ämbetet	Anser att materialet är tillräckligt för att bedöma enskildheter men inte för kulturmiljökonsekvenser i sin helhet. Sådana metoder är dock under framtagande och därför krävs inte mer underlag. Ger exempel på frågor som skulle kunnat helhetsbedömas. I gestaltungsprogrammet hanteras dessa delvis, men inte tidsdjupet som är en viktig dimension för kulturmiljön. Påpekar vikten av samråd med länsstyrelserna i det fortsatta arbetet om konfliktpunkter mellan kulturmiljö och järnväg.	Banverket eftersträvar en god samexistens med olika viktiga samhällsintressen. Underlag för sådan bedömning avseende en utbyggnad av järnvägen har tagits fram i järnvägsutredningen. Banverket konstaterar också att kommunernas planering utgör ett viktigt regionalt och lokalt underlag för en samlad bedömning.
Transportstyrelsens luftfartsavdelning	Avvaktar med synpunkter p.g.a. att diskussioner om intermodalitet för passage vid Skavsta pågår.	Centralt samråd Banverket-Transportstyrelsen pågår om intermodalitet tåg-flyg och samverkan i planeringen avseende säkerhetssystem.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Länsstyrelsen i Östergötland	Länsstyrelsen anför att de övergripande ambitionerna för utveckling av resecentrum och omgivande stadsbebyggelse med stöd av kommunala planläggningsinsatser vid Norrköpings C och Linköpings C är mycket positiva. I det fortsatta arbetet krävs en omsorgsfull samplanering mellan Banverket och kommunen för att utforma dessa resecentrumområden till goda och funktionella miljöer med hänsyn till respektive stads förutsättningar. Norrköpings innerstad är riksintresse liksom i Linköping samt Kinda kanal. Norrköping-Bäckeby: Förordar Blå korridor med en sträckning öster om E4 vid passage av riksintresset Löfstad. Passage av Borgs Natura 2000-område ska säkerställas. Påpekar dock att både Grön och Blå går att utreda vidare för en utbyggnad. Röd korridor söderut från Norrköping C är olämplig främst på grund av intrånget i riksintresset för kulturmiljö vid Himmelstalund. Bäckeby-Linköping: Förordar Röd korridor med en dragning så nära E4 som möjligt. Denna korridor ger sammantaget minst negativa konsekvenser samt minst påverkan på riksintresset för kulturmiljövård vid Törnevalla.	Banverket tar med synpunkterna om fortsatt arbete till nästa planeringsskede.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Länsstyrelsen i Östergötland (forts.)	Allmänna synpunkter, anför: Vikten av omsorgsfull planering vid samförläggning av järnvägen och E4 utifrån risk, barriärer, anpassning till landskapet. Att lantbrukets intressen särskilt beaktas. Att planera långsiktigt för att minimera risker utmed järnvägen och resecentrum. Att Banverket ska ha hög utredningsnivå för skyddande av vatten.	
Naturvårdsverket	Anför Blå korridor Norrköping C-Bäckeby och Röd korridor Bäckeby-Linköping C. Bekräftar att tidigare lämnade synpunkter i stort sett är åtgärdade. Ställer sig bakom länsstyrelsernas synpunkter på det fortsatta arbetet och hänsynstaganden till naturmiljöer.	Banverket tar med synpunkterna om fortsatt arbete till nästa planeringsskede.

2.2 Kommuner

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Katrineholms kommun	Allmänt Ostlänken: Understryker vikten av att regeringen tar ställning till utvecklingen av person- och godstrafiktransporterna. Lyfter fram Katrineholms strategiska läge i korsningen av Södra och Västra stambanorna.	Utbyggnaden av Ostlänken kommer att frigöra kapacitet på västra och södra stambanan som i sin tur kan användas för att tillgodose de utvecklingsplaner Katrineholm anför. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Linköpings kommun	Anför Röd korridor mellan Bäckeby och Linköping C. Blå korridor innebär högre kostnader och negativ påverkan i Lingham. Anser att Grön korridor innebär för stort intrång i natur- och kulturmiljöer och innebär en helt ny korridor i tidigare opåverkad miljö. Anser att Grön korridor tas bort som alternativ. Stambanan och Ostlänken ska i centrala Linköping samexistera med andra riksintressen och nytt resecentrum. Kommunen delar inte den syn som framförs i järnvägsutredningen på riksintresset Kinda kanal där områden och frågor utan koppling till själva kanalen medtagits. Avgränsningen är inte en järnvägs- eller Ostlänkenfråga. Arbete pågår i Gemensam översiktsplan Norrköping-Linköping. Planering av fortsättningen av Götalandsbanan och Europakorridoren framhålls. Pendeltågen har stor betydelse för utvecklingen av Fjärde storstadsregionen. Eventuellt kan utredningar om godsspår utanför staden genomföras redan nu. Framhåller att investeringen i Ostlänken är viktig.	Banverket eftersträvar en god samexistens med olika viktiga samhällsintressen. Underlag för sådan bedömning avseende en utbyggnad av järnvägen har tagits fram i järnvägsutredningen. Banverket konstaterar också att kommunernas planering utgör ett viktigt regionalt och lokalt underlag för en samlad bedömning. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. Med Ostlänkens utbyggnad åstadkoms ett två plus två-spårssystem mellan Norrköping och Linköping. Kapaciteten höjs väsentligt. Banverket ser ur den synpunkten det nu svårt att motivera ytterligare spårsträckningar för godstrafik.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Norrköpings kommun	Allmänt: Barriäreffekter och påverkan på natur- och kultur- miljö samt friluftsliv minimeras; bullerpåverkan koncentreras och insatser vid tillbud underlättas. Norrköping C-Bäckeby: Anför Blå korridor som följer E4 och Södra stambanan. Norrköpings C: Upphöjt resecentrum i detaljplanearbetet. När Ståthögaleden stängs under byggtiden för Ostlänken krävs antingen kostsamma provisoriska lösningar eller att Norrleden då är färdigställd. Kommunen förordar starkt en dragning enligt illustrerad linje vid Herstadberg p.g.a. detaljplanläggning för logistikverksamhet. Angeläget att säkra funktionen för godshantering i Norrköping; rangering, tunglyftskranen Ivar, Pampushamnen på Händelö. Ostlänkens genomförande får inte omöjliggöra ett eventuellt godsspår utanför staden. Framtida möjlighet för duospår- väg till Åby och Krokek. Norsholm: Fortsatt bebyggelse fram till E4 i detaljplanearbetet. Påpekar att järnvägsutredningens innehåll inte anpassats för barn (upp till 18 år).	Banverket anser att upphöjt spår- läge vid Norrköping C måste utgå från ett tillskott av lokala eller re- gionala nyttor och finansiering. Ett upphöjt läge medför en kostnads- ökning som inte motsvaras av en trafikeringsnytta för tågtrafiken. Nära samråd aktualiseras i nästa skede om optimering av järnvägens läge, utformning och genomför- ande. Dialog pågår om rimlig avgränsning av utredningskorridor vid Herstad- berg. Omstruktureringen av Norrköping som godsod pågår. Åtgärder behö- ver tidssynkroniseras med Ostlän- kens planering. Med Ostlänkens utbyggnad åstad- koms ett två plus två-spårssystem mellan Norrköping och Linköping. Kapaciteten höjs väsentligt. Där- utöver frigörs kapacitet på delen Norrköping-Katrineholm. Banverket ser ur den synpunkten det nu svårt att motivera ytterligare spårsträck- ningar för godstrafik. Fortsatt samråd om bebyggelsepla- neringen vid Norsholm förutsätts så att inte genomförandet av Ost- länken försvåras.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Norrköpings kommun (forts.)		I järnvägsutredningens inledning pågick ett arbete i en gymnasieklass i Gripenskolan i Nyköping till vilket Banverket inbjöds när redovisning gjordes. Under utredningens gång har också kontakt tagits med gymnasieskolor i Nyköping för att pröva möjligheten till dialog med "barn". Ingen skola återkom. I utredningen har särskilda insatser gjorts för att skapa möjlighet för att intressera kvinnor att delta i planeringen, som inte heller kan sägas ledda särskilt långt. På båda avsnitten har fördjupningar skett avseende kvinnors och mäns önskemål om stationsläge och trafikering. Svaren är inte korridorskiljande. Man kan därför anta att barns möjlighet att påverka så att det ger effekt på korridorval är ringa. Det är för övrigt över huvud taget svårt att anpassa ett utredningsmaterial av den här sorten så att det blir lättillgängligt för allmänheten.

2.3 Organisationer

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Seniorpartiet Norrköping Alf Johansson	Norrköping: Förordar Röd korridor, som skyddar naturen bättre. Vid utfart från Kolmården föreslås dragning väster om E4. Stationen föreslås halvt nedsänkt av bullerskäl. Norrköping-Linköping: Tunnel ut från stationen för att slippa barriärer. Därefter Blå korridor.	Norrköpings kommun har beslutat att planera för ett upphöjt spåräge vid Norrköping C. Banverket bedömer att ett nedsänkt läge innebär en större risk vid eventuella översvämningar som ytterligare kan öka vid en klimatförändring.
Svenska Turistföreningen Stockholms- kretsen Gunnar Eriksson Eva Holmqvist	Anser att redovisning av påverkan på rekreation och friluftsliv behöver utökas och omfatta mer än Sörmlandsleden. Föreslår generellt att järnvägen ska gå där det redan är påverkat. Påpekar att tunnlar ska vara tillräckligt långa för att bibehålla naturlandskapet. Behovet av ekodukter ska utredas och i samråd med Vägverket vid parallelldragning med E4.	Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar övergripande Ostlänkens konsekvenser på friluftslivet, bland annat beskrivs hur Sörmlandsleden och tysta områden påverkas. Järnvägsutredningen syftar till att vara underlag för val av korridor. Vid den fortsatta planeringen av Ostlänken kommer tunnellängder och eventuella ekodukter att studeras mera i detalj, bland annat utifrån friluftsvärden.
Företagarna i Östergötland	Anför en byggstart snarast då konjunkturläget är svagt.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
ONYX närings- livsutvecklings AB	Hänvisar val av sträckningsalternativ till kommunernas yttranden. Anför snabb utbyggnad av Ostlänken för att stärka arbetsmarknad på nära och långt håll.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Europa-korridoren	Tar inte ställning till korridorval utan betonar att arbetet måste fortsätta utan dröjsmål. Anför byggstart 2010 eller 2012.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Linköpings universitet	Anser att Ostlänken bidrar positivt till att stärka regionen samt förbättra flygförbindelserna till utlandet.	
Stockholms handelskammare Peter Egardt, C-J Jargenius	Har inga synpunkter på sträckning genom Södermanland och Östergötland. Anför snabb utbyggnad av Ostlänken för att stärka arbetsmarknad på nära och långt håll. Bör byggas med hastighetsstandard över 300 km/tim.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. Restidsmål för Götalandsbanan i sin helhet Stockholm – Göteborg medför planering för hastighetsstandard 320 km/tim.
Naturskyddsföreningen, Norrköping	Norrköping-Bäckeby Påpekar att Banverket ska rita in den sträckning inom varje korridor som ger minst miljöpåverkan, för att kunna jämföra korridorerna. Anför Blå korridor som bäst förutsatt att Borg passeras med tunnel och en dragning öster om E4 rekommenderas. Både Röd och Grön har stor påverkan på kultur- och naturvärden samt friluftsliv.	I järnvägsutredningen utreds och jämförs korridorer och miljökonsekvensbeskrivningen behandlar därför utredningskorridorerna. I järnvägsutredningen ingår studier av möjliga sträckningar inom korridorerna för att säkerställa att Ostlänken kan byggas inom korridoren och för underlag till kostnadsbedömningar. Den illustrerade sträckningen ger <u>en</u> bild av hur järnvägen kan komma att gå i landskapet. Miljökonsekvensbeskrivningen pekar på att de olika korridorerna innebär olika konsekvenser för miljön och omfattningen av dessa beror delvis på läge inom korridorerna. I det fortsatta utredningsarbetet, järnvägsplanen, kommer kunskapen inom vald korridor att fördjupas.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Naturskyddsföreningen, Norrköping, Trafikgruppen	Gamla banan Järna-Åby: Anför att den inte ska läggas ner, då det är viktigt att lokaltrafiken inlemmas i spårbunden trafik. Stödjer i övrigt synpunkter inlämnade av Naturskyddsföreningen i Norrköping samt Friluftsförbundet Jursla-Åby.	Banverket har särskilt utrett förutsättningarna för trafik på Nyköpingsbanan mellan Järna och Nyköping och de regionala trafikutövarna efterfrågar inte regionaltrafik när Ostlänken är utbyggd. På sträckan söderut mellan Nyköping och Åby kommer den fortsatta planeringen att utgå ifrån att banan bibehålls tills vidare för godstrafiken Oxelösund-Norrköping samt enligt Östsams och Östgötatrafikens planering för persontrafik till Krokek söderifrån.
LRF Östergötland och Södermanland	Uppmärksammar Banverkets orimligt långa utredningstid när utredningarna läggs samman: 16 år! Uppmanar Banverket till medmänsklighet och moralisk hållning i samband med markförvärv. Anför naturresursvärden och respekten för brukbara områden med så lite intrång som möjligt. Pekar på skogen som klimatförbättrare.	I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen utredas. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, preciseras i järnvägsplanen i nära samråd med berörda.
Föreningen forntid	Norrköping/Himmelstalund: Anför att en station lokaliseras till Ingelsta för att värna fornminnen. Detta blir även en fördel avseende klimatkonsekvenserna, när stationen kommer högre upp.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed stort resandeunderlag. Norrköping C ligger på rätt plats. Kommunen har redan i Ostlänkens förstudie tagit ställning för ett centralt stationsläge.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Fastighets- ägarna Östergötland	Anser att Ostlänken bidrar till en stark tillväxt i regionen och att långtidsplanen 2010-2021 ska omfatta Ostlänken. Anser att det är viktigt att fortsätta planeringen direkt efter järnvägsutredningens färdigställande.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
KTH, Kungliga tekniska högskolan	Anser att ambitionen är för låg för en höghastighetsjärnväg. Restidsmål bör ta hänsyn till Europabanan. Alternativ prognosmodell till Sampers som underskattar överflyttning av trafik. Systemval Nyköping har brister. Kopplingspunkter Norrköping och Linköping ger konflikter med korsande tågvägar. För låg fart genom Norrköping. Tågtyper är inte anpassade för höghastighet. Plattformarna är för korta.	Banverket har efter flera utredningar fastslagit banstandard för den fortsatta planeringen av Götalandsbanan. De svenska normerna har traditionellt större marginaler för framtida förbättringar jämfört med EU-direktivet - de s.k. TSI-normerna. Resandeprognoser för Götalandsbanan som helhet utförs i flera olika system. Bibanan vid Nyköping kan stegvis kapacitetsförstärkas om behov skulle uppstå. Konflikter med korsande tågvägar mellan Södra stambanan och Ostlänken kommer inte helt att kunna undvikas. Norrköpings kommun har slagit fast lokaliseringen av det framtida läget för bytespunkten. Järnvägsutredningen visar att restidsmålen för bandelen genom Östergötland kan klaras. På mycket lång sikt kan en förbifart aktualiseras men får då utredas i särskild ordning. Kapacitetsanalysarbetet kommer att behöva fördjupas i nästa skede och mot bakgrund av hur ett eventuellt framtida system med höghastighetsbanor kan utvecklas. Valet av fordonstyper kommer att följa EU-direktiv.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
KTH Kungliga tekniska högskolan (forts.)		Planeringen av plattformslängder utgår från de svenska undantagsbestämmelserna för TSD med marknadsbedömningar för Götalandsbanan och en uppgraderad Södra stambana till Malmö (-Köpenhamn). Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. KTH:s remissvar är lämnat till utredningen.
Företagarna i Östergötland	Anför att Ostlänken är nödvändig för utvecklingen och är lämplig att starta i lågkonjunkturen med en byggstart 2010.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Rikstrafiken	Tar inte ställning till val av korridor. Pekar på vikten av en samverkan i det fortsatta arbete mellan trafikslag för att få effektiva bytespunkter samt att arbetet med Ostlänken samordnas med höghastighetsutredningen (Dir 2008:156).	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. Banverket har deltagit i vissa delar av utredningen. I nästa skede, järnvägsplan, sker en fortsatt samverkan med bland annat kommunerna för att arbeta vidare med planeringen av bytespunkterna.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Östgötatrafiken	Instämmer i de beskrivningar och bedömningar som gjorts av alternativen och kan inte se varianter som påtagligt negativt påverkar uppdraget som trafik-huvudman. Påpekar att föreslagna trafiksce-narion får ses som en illustra-tion. Påpekar att i den fortsatta pla-nering ska resecentrum vara en av de centrala punkterna.	Nära samråd framförallt om ut-formning och genomförande av de stora bytespunkterna Norrköping och Linköping aktualiseras i nästa planeringsskede.
Östsvenska han-delskammaren	Tar inte ställning till korridor-alternativ då alla uppfyller nä-ringslivets behov, men stöder tanken på en sträckning nära E4 för att motverka miljö- och bullerstörningar. Anför att en koppling till Skavsta flygplats är mycket viktig. Anför att en byggstart är viktigt så tidigt som möjligt.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Nyköping-Öst-götalänken AB	Anför att: Beslut om fortsättning ska fat-tas under våren 2009; i åtgärds-planeringen preciseras objekt som startar Ostlänken och är del i helhetslösning för kapacitets-bristen.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Tågoperatörerna	Anför att restiden 2:15 Stockholm – Göteborg är alltför låg ambition och anser att 2 timmar ger betydligt större marknadseffekter; att höghastighetståg och interregionala snabbtåg ska trafikera Ostlänken för att inte trafikbilden ska bli för komplex när Götalandsbanan och Europabanan är klar; att regionaltrafiken måste planeras så att den är körbar även efter det att Götalandsbanan och Europakorridoren startat. Anför att godståg inte ska trafikera banan om inte hastigheterna kan hållas. Anför att Skavsta ska planeras för Nyköpings och Oxelösunds fjärrtågstation. Tätortsklustret Nyköping-Oxelösund har säkrare resandeunderlag än Skavsta flygplats. Anför att Linköpings och Norrköpings bangårdar utförs med fyra funktionella huvudtågspår; att Ostlänken och Götalandsbanan trafiksimuleras med realistiska principtidtabeller.	Banverkets restidsmål har satts i olika valda typrelationer. Restiden för ett direktåg kan teoretiskt understiga två timmar. I ett senare planeringsskede får den detaljerade tidtabellsplaneringen utlösa vilka gångtidsmarginaler som valda fordonstyper och aktuell trafikering förväntas medföra. Snabbgodstrafik på järnväg är under utveckling och Posten har tidskrav som innebär att sådana godståg framförs på vissa stambanor med största tillåtna hastighet 160 km/tim redan idag. Vi har analyserat kapaciteten på Ostlänken också under förutsättning att snabbgodståg framförs i vissa tidtabellslägen med största tillåtna hastighet 200 km/tim. Regionförbundet, Skavsta flygplats och Nyköpings kommun har vid samråd tydligt markerat att en tvåstationslösning är det fördelaktigaste alternativet. Med utgångspunkt från Ostlänkens ändamål har Banverket studerat kapaciteten på stationsområdena i Norrköping och Linköping med Götalandsbanan. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Jernhusen	Tar inte ställning till korridoralternativ. Anför att bytespunkten inte ska ses som enbart ett stationshus. Påpekar att 3 minuters förflyttningstid är ett bra planeringsmål, men stjälpjer andra mål. Anför att plattformar för höghastighetståg bör vara 400 meter. Skavsta: Viktigt att samordna de olika trafikslagen. Norrköping: Anför upphöjt läge för sammantagna fördelar även om rescentrumet enbart fungerar i markplan. Norrköpings bangård ska kunna anslutas till Södra stambanan. Påpekar att ett godsspår utanför Norrköping är fördelaktigt. Linköping: Pekar på att det nya stationsläget vid Stångån kräver en satsning för utveckling. Anför att en ny depå/verkstadsanläggning placeras strategiskt.	Det övergripande målet om kort bytestid syftar till att tillgodose resenärernas framtida krav på hela resan. Korta bytestider har också stor betydelse för regionala pendlingsresor där huvudresan med tåg är relativt kort, exempelvis i Östergötland. Den planerade plattformslängden utgår ifrån den svenska undantagsregeln i TSD med marknadsbedömningar för Götalandsbanan och en uppgraderad Södra stambana till Malmö (-Köpenhamn). Banverket anser att upphöjt spår-läge vid Norrköping C måste utgå från ett tillskott av lokala eller regionala nyttor och finansiering. Ett upphöjt läge medför en kostnadsökning som inte motsvaras av en trafikeringsnytta. Nära samråd aktualiseras i nästa skede om optimering av järnvägens läge, utformning och genomförande. Östgötatrafiken genomför tillsammans med Jernhusen f.n. planering för ny underhållsanläggning i Linköping för regionaltåg. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
LRF, Linköping	Linghem-Bäckeby Önskemål att utbyggnaden av Ostlänken sker utmed befintlig järnväg (Blå korridor) eller utmed E4 (Röd korridor). Anför att Grön inte ska väljas då detta skulle splittra områden för vilt och bilda barriärer.	

2.4 Allmänhet Linköping

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Morgan Richardson, Linköping	Linköping: Anser att Ostlänken samt bangården bör ligga utanför tätorten exempelvis vid Tornby. Bindsamman med centrum med ett dubbelspår för trafik var tredje minut.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed stort resandeunderlag. I samband med förstudien Linköping C- Mantorp har kommunen tagit ställning för en station vid Stångån.
Leif Johansson, Lingham	Lingham med omnejd: Anför Röd eller Grön korridor mellan Bäckeby och Linköping, då Blå ger stora konsekvenser i form av buller och barriärer för boende samt är betydligt dyrare.	
Roger Hellström	Linköping: Föreslår utöver Ostlänkens dubbelspår till centrum även ett enkelspår utanför staden för passerande tåg samt godståg.	Södra stambanan är ett prioriterat godsstråk av nationellt intresse. Utbyggnaden av Ostlänken medför att Södra stambanan avlastas, vilket i sin tur innebär en stor kapacitetsförstärkning som kan användas för en omfattande framtida trafikökning. Ett enkelspår utanför staden kan därmed inte motiveras samhällsekonomiskt.
Lars Hejdenberg, Stapelgatan 8, Linköping	Enskild fråga. Anför för huset passande specialfönster för att klara buller.	Riktvärden för buller finns och gäller även för Ostlänken. I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen utredas. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, preciseras i järnvägsplanen i nära samråd med berörda.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Sune Sandström, Linköping	Linköping-Norrköping: Föreslår förbättringar och ändringar av korridorer för att nå en optimal linjeföring. Föreslår att Norrköping C:s höjd ska väljas efter bästa läge samt att Linköping C lokaliseras 500 m norrut.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser såväl till fots, på cykel, med kollektivtrafik som med bil. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed stort resandeunderlag. Med en placering utanför centrum innebär det fler bilresor till och från stationen. Resenärer till en ort har ofta centrum som mål, vilket innebär att de hellre väljer bil hela vägen med ett perifert stationsläge. Norrköping: En sträckning enligt förslaget ökar risken för påverkan på riksintresset Norrköping med större intrång i Norra Promenaden med schaktarbeten, jämfört med utställelsehandlingen. Linköping: Förslaget om nytt alternativt stationsläge minskar tillgängligheten till stationen i staden samt ökar risken för påverkan på riksintressena jämfört med utställelsehandlingens redovisning. En sträckning norr om järnvägsutredningens korridor försvårar kopplingen till befintlig markanvändning och därigenom riskeras en större påverkan på bruks- och upplevelsevärden. Kinda Kanal samt Linköpings stadskärna är av riksintresse för kulturmiljö. Föreslagen sträckning närmast Norrköping ryms inom Blå korridor. Förslaget visar dock på ytläge inom stora delar av Himmelstalunds riksintresse för kulturmiljö. Detta bedöms påverka riksintresset och påtaglig skada på riksintresset kan troligen inte undvikas

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Sune Sandström, Linköping (forts.)		Vid Borg föreslås en sträckning öster om järnvägsutredningens Blå korridor. Himmelstalundsområdet är av riksintresse för kulturmiljö och Borg är ett Natura 2000-område. I järnvägsutredningens Blå korridor passeras dessa områden i tunnel. En tunnelsträckning öster om områdena har studerats översiktligt i arbetet, men bedömdes inte tillföra något som inte redan uppfylls i Grön korridor. Då Länsstyrelsens kulturmiljöenhet påtalade risken för att Löfstad slottsmiljö kunde skadas med en järnväg i Blå eller Röd korridor har utredningsområdet utökats österut vid Löfstad för att alternativt kunna dra järnvägen utanför riksintresseområdet om någon av dess korridorer väljs. Himmelstalund och Borgs Natura 2000-område är två skyddsvärda områden som bör undvikas såvida järnvägen inte har en tunnelpassage. En utökning som innebär passage av Herrebrokärret bedömdes innehålla för stora risker för tekniskt genomförande samt påverkan på Natura 2000-området Borg med omgivande våtmarker. Natura 2000-området Borg kan också komma att omges av infrastruktur samtidigt som det splittrar landskapet och skapar en utsatt remsa mellan Ostlänken och väg E4. I nästa skede, i järnvägsplanen, utreds var järnvägen exakt ska gå.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Anders Johansson, Linköping	Anser att det är otydlig ekonomisk redovisning.	Järnvägsutredningens utvärdering av korridoralternativ omfattar så kallade differenskalkyler där relativa jämförelser görs av nyttor och kostnader ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Därutöver har en så kallad successiv osäkerhetsanalys av investeringskostnaderna gjorts.
Bengt Gustavsson, Linköping	Linköping/Norrköping: Föreslår att Ostlänken dras utanför städerna och spårbil mellan city och stationerna.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser såväl till fots, på cykel, med kollektivtrafik som med bil. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed stort resandeunderlag. Med en stationsplacering utanför centrum innebär det fler bilresor till och från stationen. Resenärer till en ort har ofta centrum som mål, vilket innebär att de hellre väljer bil hela vägen med ett perifert stationsläge. Banverket har utgått ifrån Linköpings kommuns ställningstagande från Ostlänkens förstudie Järna – Linköping om ett centralt placerat stationsläge. I samband med förstudien Linköping C- Mantorp har kommunen tagit ställning för en station vid Stångån.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Lars-Erik Larsson, Linköping	Linköping: Föreslår i första hand tunnel under centrala delar av staden och i andra hand ett nytt stationsläge söder om Nykvarnsparken enligt Sune Sandströms förslag för att ge möjlighet till kortare samt mindre störande bro över Kinda Kanal.	Banverket har utgått ifrån Linköpings kommuns ställningstagande från Ostlänkens förstudie Järna – Linköping om ett centralt placerat stationsläge och avfärdande av tunnel under centrala delar av staden. I samband med förstudien Linköping C- Mantorp har kommunen tagit ställning för en station vid Stångån. Föreslaget stationsläge kan innebära marginellt kortare restider för passerande tåg, men de allra flesta tågen kommer att stanna i Linköping och med ett mindre tillgängligt stationsläge bedöms färre resenärer använda tåget.
Christer Andersson, Linghem	Linghem: Anför att Blå korridor begränsar Linghems framtida utveckling norrut.	
Peter och Jie Isaksson	Bäckeby: Anför enskilda skäl om dragning någon annanstans och vill ha besked om byggstart.	Banverket har tagit kontakt för information. I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen utredas. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, preciseras i järnvägsplanen i nära samråd med berörda. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Ann-Sofi och Stig Edvard Andersson	Ginkelösa: Anför att Blå korridor delar byn och är till stor nackdel för alla.	Blå korridor är vid Ginkelösa ungefär 500 meter bred. Exakt var järnvägen kan dras inom en korridor utreds i nästa skede, i järnvägsplanen. Järnvägen upptar i normalfallet en bredd av cirka 30 meter och förhållandet till bebyggelse, platser och vägar tas hänsyn till så långt möjligt och sker i en dialog med berörd allmänhet, med fastighetsägare och med kommunen. Med god regional kollektivtrafik kan många nå Ostlänkens utbud till exempel från Linköping.
Nils och Arja Larsson, Linköping	Anför att Ostlänken är en dyr och onödig investering, eftersom det finns tillräcklig kapacitet på nuvarande bana. Anför enskilda skäl.	Allt fler efterfrågar effektiva och miljövänliga transporter. Sedan länge har möjligheten till ett attraktivt utbud varit begränsat mellan Mälardalen, Södermanland och Östergötland. Därför begränsas tillgången till en bra arbetsmarknad och valmöjligheter för boende. En attraktiv restid mellan Stockholm och Norrköping ligger på cirka 1 tim och på 40 minuter mellan Nyköping och Stockholm. Den nuvarande banan kan inte byggas om till en standard som medger dessa restider, inte heller efterfrågad turtäthet. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen utredas. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, preciseras i järnvägsplanen i nära samråd med berörda.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Bengt Johansson, Lingham	Törnevalla: Anför att Grön korridor inte väljs då den delar en hel bygd.	
Carina Lingheimer och Maria Lingheimer, Lingham	Anför att Blå korridor inte ska väljas med skäl att Lingham inte har någon direkt nytta av järnvägen; högre risk med fyra spår genom Lingham; ökad barriär samt högre kostnad. Anför även enskilda intressen.	Banverket gör en sammanvägning av fördelar och nackdelar vid val av korridor. I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen utredas. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, preciseras i järnvägsplanen i nära samråd med berörda.
Errol Tanriverdi, Linköping	Malmslätt: Vädjar om en pendelhållplats i Malmslätt.	Synpunkten överlämnad till förstudien Linköping-Borås.
Richard Lindqwister, Linköping	Linköping: Anför att Linköping C lokaliseras utanför staden. Anför synpunkter om sträckan Linköping-Borås. Har frågor av enskilt intresse.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser såväl till fots, på cykel, med kollektivtrafik som med bil. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed stort resandeunderlag. Med en stationsplacering utanför centrum innebär det fler bilresor till och från stationen. Resenärer till en ort har ofta centrum som mål, vilket innebär att de hellre väljer bil hela vägen med ett perifert stationsläge. Banverket har utgått ifrån Linköpings kommuns ställningstagande från Ostlänkens förstudie Järna – Linköping om ett centralt placerat stationsläge. I samband med förstudien Linköping C- Mantorp har kommunen tagit ställning för en station vid Stångån.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Richard Lindqwister, Linköping (forts.)		Synpunkter Linköping-Borås överlämnade till förstudien Linköping-Borås. I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen utredas. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, preciseras i järnvägsplanen i nära samråd med berörda.
Lars-Erik Borg, Linköping	Anför att angöring av Linköping och Norrköping görs stadsnära i likhet med Nyköping.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser såväl till fots, på cykel, med kollektivtrafik som med bil. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed stort resandeunderlag. Med en stationsplacering utanför centrum innebär det fler bilresor till och från stationen. Resenärer till en ort har ofta centrum som mål, vilket innebär att de hellre väljer bil hela vägen med ett perifert stationsläge. Höghastighetståget planeras stanna i Linköping och Norrköping, men inte i Nyköping som gör att en bibana där kan tillgodose pendeltågsresenärernas efterfrågan på regionala snabbtåg samtidigt som förbigång kan ske för höghastighetstågen. Kommunerna har redan i Ostlänkens förstudie tagit ställning för ett centralt stationsläge. Specifika frågor om trafik och teknik har besvarats i direktkorrespondens.

2.5 Allmänhet Norrköping

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Gunnar Fredin, Norsholm	Norrköping Föreslår nya spår utanför Norrköping C för godstrafik och passerande persontåg.	Södra stambanan är ett prioriterat godsstråk av nationellt intresse. Med Ostlänkens utbyggnad åstadkoms ett två plus två-spårssystem mellan Norrköping och Linköping. Kapaciteten höjs väsentligt. Därutöver frigörs kapacitet på delen Norrköping-Katrineholm. Banverket ser ur den synpunkten det nu svårt att motivera ytterligare spårsträckningar för godstrafik.
Lars Ståhl, Norrköping	Borg 14:30 Anför köp av fastigheten.	När korridorvalet är gjort och när nästa skede, järnvägsplan, visar järnvägens exakta sträckning som Ostlänken ska ha kan en dialog om markköp med fastighetsägarna genomföras.
Sture Schenström, Norrköping	Föreslår nytt resecentrum vid Pryssgården som avlastar nuvarande – Norrköping Västra och underlättar trafikflödet till och från resecentrum.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser såväl till fots, på cykel, med kollektivtrafik som med bil. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed stort resandeunderlag. Med en stationsplanering utanför centrum innebär det fler bilresor till och från stationen. Resenärer till en ort har ofta centrum som mål, vilket innebär att de hellre väljer bil hela vägen med ett perifert stationsläge. Norrköpings kommun har i förutsättningar för planeringen för Ostlänken redan i förstudien slagit fast att ett centralt stationsläge skall bilda utgångspunkt tillsammans med pågående planering för ny stadsdel vid Butängen.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Anders Svensson, Norsholm m. fl. fastighetsägare	Bråttom-Landsjö Anför att vattentäkt för husen finns i närhet av en eventuell dragning av Ostlänken. Påpekar också dålig information om hur det går.	Enskilda vattentäkter har inte särskilt inventerats i järnvägsutredningen. Det arbetet görs inom järnvägsplanen. Nära samråd om järnvägens exakta läge, utformning och genomförande aktualiseras i nästa planeringsstadium med berörda sakägare. Informationen i en järnvägsutredning sker i första hand i samband med samrådstillfällen och i en dialog när allmänheten och fastighetsägare tar kontakt. Beslut om korridor sker inte förrän hela järnvägsutredningen är klar.
Annuscha Hees, Kimstad	Föreslår Blå korridor söder om E4 förbi Klinga och Löfstad Krog, därefter norr om E4 så berörs inte vare sig Löfstad krog eller den egna fastigheten.	
Arnold Johansson, Norrköping	Anför snabb utbyggnad.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Bertil Eriksson, Norsholm	Göta kanal Anför tunnel under Göta kanal.	Ur trafik- och restidssynpunkt är förslaget likvärdigt med föreslagen brolösning och positivt ur miljösynpunkt för omgivningen, men negativt för tågresenärerna. Förslaget bedöms som tekniskt möjligt. Projektriskerna med en tunnel kan antas öka i och med en större teknisk osäkerhet. Merkostnaden för att bygga en tunnel bedöms till 200-500 miljoner kronor. Se bilaga PM Tunnel under Göta kanal.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Pontus och Carina	Förslag till nya målpunkter för Ostlänken för att sätta Norrköping på kartan som tågkommun.	Järnvägsutredningen för Ostlänken utgår från tre ändamål: bidra till regionförstoring Östergötland-Södermanland-Mälardalen, vara en del av Götalandsbanan Stockholm-Göteborg och en del av en uppgraderad Södra stambana till Malmö (Köpenhamn). Flera föreslagna alternativ täcks in av dessa medan andra ligger helt utanför Ostlänkens ändamål.
Anita och Carl Hultbom, Jenny och Roger Björn, Monica Svensson, Norrköping	Norrköping-Bäckeby Anför Grön korridor av kultur-, natur-, landskaps-, fritids-, hälso- och boendeskäl. Anför att eklandskapets värden vid Ektorp underskattats i järnvägsutredningen. Anför att natur- och fritidsvärderingen av Grön korridor är över-skattad i järnvägsutredningen.	Miljökonsekvenserna är beskrivna på ett sådant sätt att det ska vara möjligt att värdera påverkan för att jämföra korridorer. Länsstyrelsen har godkänt miljökonsekvensbeskrivningens kvalitet 2008-11-05. Därmed ser Banverket inte anledning att ändra på beskrivningarna.
Cathrine Sörstadius, representant för fastighetsägare Borg	Anför att tunnel under Borg i Blå korridor (utvidgning) innebär risk för grundvattensänkning samt risk för sprickbildning i hus som ligger ovanpå.	Tunnelbyggnation sker i enlighet med olika miljöprovningar. Byggnader undersöks före och efter, eventuella skyddsåtgärder genomförs för att undvika skador.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Claes Holm, Norrköping	Anför att Norrköpings station ska ligga på F13:s område.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser såväl till fots, på cykel, med kollektivtrafik som med bil. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed stort resandeunderlag. Med en stationsplacering utanför centrum innebär det fler bilresor till och från stationen. Resenärer till en ort har ofta centrum som mål, vilket innebär att de hellre väljer bil hela vägen med ett perifert stationsläge. Norrköpings kommun har i förutsättningar för planeringen för Ostlänken redan i förstudien slagit fast att ett centralt stationsläge skall bilda utgångspunkt tillsammans med pågående planering för ny stadsdel vid Butängen.
Gustav Strandberg, Norrköping	Anför att Ostlänken dras nära motorvägen Kolmården-Norrköping så att Kolmårdenskogarna värnas. Nuvarande station ska behållas för att ha centralt läge.	

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Lage Lagerqvist, Norrköping	Norrköping: Anför nytt stationsläge vid Maxi. Tunnel under stationen är risk för stora kostnader.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser såväl till fots, på cykel, med kollektivtrafik som med bil. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed stort resandeunderlag. Med en stationsplacering utanför centrum innebär det fler bilresor till och från stationen. Resenärer till en ort har ofta centrum som mål, vilket innebär att de hellre väljer bil hela vägen med ett perifert stationsläge. Norrköpings kommun har i förutsättningar för planeringen för Ostlänken redan i förstudien slagit fast att ett centralt stationsläge skall bilda utgångspunkt tillsammans med pågående planering för ny stadsdel vid Butängen.
Advokatfirman Södermark, ombud för Magentus Capital AB	Anför enskilda intressen samt kulturvärden för byggnaden Pihlska skolan.	Skolan ligger inom korridoren varför påverkan inte kan uteslutas. Sträckningen optimeras inom vald korridor först i nästa planeringsskede. Banverket känner till Pihlska skolans kulturhistoriska värden. Banverket och Magentus Capital AB har träffat ett servitutsavtal för del av fastigheten i syfte att möjliggöra en tillbyggnad till skolbyggnaden samtidigt som Banverket garanteras återkomst till i egen ordning den del av marken den dag den ev. måste tas i anspråk för byggande av den nya järnvägen. Avtalsparterna ska i god tid samråda om genomförandet.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Sture Schenström, Norrköping	Anför att en seriös utredning ska göras för en sträckning Åby-Kvillesläten-Eneby mot Bäckeby med station vid Eneby. Efterlyser större samplanering mellan Vägverket och Banverket samt kommunen.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser såväl till fots, på cykel, med kollektivtrafik som med bil. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed stort resandeunderlag. Med en stationsplacering utanför centrum innebär det fler bilresor till och från stationen. Resenärer till en ort har ofta centrum som mål, vilket innebär att de hellre väljer bil hela vägen med ett perifert stationsläge. Norrköpings kommun har i förutsättningar för planeringen för Ostlänken redan i förstudien slagit fast att ett centralt stationsläge skall bilda utgångspunkt tillsammans med pågående planering för ny stadsdel vid Butängen. En järnväg växer fram i samråd med kommuner, myndigheter, allmänhet och miljöorganisationer. Planeringen för investeringar i den statliga infrastrukturen sker gemensamt för trafikverken.
Per Lange, Norrköping	Norrköping-Bäckeby: Anför Röd korridor av skäl att Grön ger stadsnära natur- och rekreationsområde. Påpekar att såväl den sammanfattande informationen som utredningen för avsnittets beskrivningar av konsekvenser underskattar rekreationsvärden och framtida intrång.	
Åsa Carlsen, Norrköping	Anför korridorval Röd eller Blå, för att undvika splittring av relativt orörda områden.	

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Christer Persson, Norrköping	Anför korridorval Röd eller Blå, för att undvika splittring av relativt orörda områden.	
Carl Hultbom, Norrköping	Rusta Södra stambanan av ekonomiska skäl, eftersom den kan klara en efterfrågan.	Allt fler efterfrågar effektiva och miljövänliga transporter. Sedan länge har möjligheten till ett attraktivt utbud varit begränsat mellan Mälarenregionen, Södermanland och Östergötland. Därför begränsas tillgången till en bra arbetsmarknad och valmöjligheter för boende. En attraktiv restid mellan Stockholm och Norrköping ligger på cirka 1 tim och på 40 minuter mellan Nyköping och Stockholm. Den nuvarande banan kan inte byggas om till en standard som medger dessa rester. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Barbro E Johansson, Norrköping	Efterlyser utredningar om: Helhetsperspektiv på kom- munikationer med lägre en- ergianvändning; lokalspår till Finspång; nytt dubbelspår med normalstandard – om flyget försvinner är inte detta konkur- rensskäl; ett hälsosamt liv med tid för demokrati; om det inte blir högkonjunktur igen; vagnar som tål högre hastigheter som 300km/h; översvämningsrisken vid Norrköping C och Butängen.	Allt fler efterfrågar effektiva och miljövänliga transporter. Sedan länge har möjligheten till ett attraktivt utbud varit begränsat mellan Mälarenregionen, Södermanland och Östergötland. Därför begränsas tillgången till en bra arbetsmarknad och valmöjligheter för boende. En attraktiv tågrestid mellan Stockholm och Norrköping ligger på cirka 1 tim och på 40 minuter mellan Nyköping och Stockholm. Den nuvarande banan kan inte byggas om till en standard som medger dessa restider. En bra regional kollektivtrafik gör att många kan nå Ostlänkens utbud. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. SMHI har åt Norrköping kommun tagit fram en rapport om förhöjda havsnivåer på grund av framtida klimatförändringar. Banverket har genomfört en konsekvensanalys utifrån de scenarier som SMHI definierat i sin rapport. Analysen visar att järnvägen i sig, med särskilda åtgärder, kan klara en vattennivå på +2,0 meter över dagens medelvattenstånd. Möjligheten att ta tåget kommer dock att drastiskt minskas vid betydligt lägre nivåer eftersom delar av centrum och annan infrastruktur, t.ex. Ståthögaleden, kommer att vara översvämmade. Utformning och skydd av järnvägen och stationen med hänsyn till översvämningsrisk bör därför värderas i sammanhang med en strategi för Norrköping som helhet.

2.6 Allmänhet ospecificerat

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Christer Larsson	Anser att Ostlänken ska börja byggas genast, lämpligt i lågkonjunktur.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Anonym	Anser att Banverket är för passiva i sin hållning till överklaganden. Snabb byggstart viktig.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Olle Bolang	Anför ny teknik som finns i Japan, upprustning av Södra stambanan samt förslag på fyrspår på delar av sträckan.	Banverket har bildat ett särskilt teknikprojekt som följer den tekniska utvecklingen för höghastighetsjärnvägar och fordon. Det finns också antagna EU-direktiv om en gemensam teknisk standard för höghastighetsjärnvägar som också med jämna mellanrum uppdateras i takt med den tekniska utvecklingen t.ex. mot mer kraftfulla och mer energieffektiva tåg. Allt fler efterfrågar effektiva och miljövänliga transporter. Sedan länge har möjligheten till ett attraktivt utbud varit begränsat mellan Mälardalen, Södermanland och Östergötland. Därför begränsas tillgången till en bra arbetsmarknad och valmöjligheter för boende. En attraktiv tågrestid mellan Stockholm och Norrköping ligger på cirka 1 tim och på 40 minuter mellan Nyköping och Stockholm. Den nuvarande banan kan inte byggas om till en standard som medger dessa restider.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Olle Bolang (forts.)		Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14
Gunnar Burman, Mantorp	Föreslår att Ostlänken dras utanför Linköping och Norrköping vid E4 med bibanor in till centrum. Innebär måttligt buller.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser såväl till fots, på cykel, med kollektivtrafik som med bil. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed för stort resandeunderlag. Med en stationsplacering utanför centrum innebär det fler bilresor till och från stationen. Resenärer till en ort har ofta centrum som mål, vilket innebär att de hellre väljer bil hela vägen med ett perifert stationsläge. Höghastighetståget planeras stanna i Linköping och Norrköping, men inte i Nyköping, vilket gör att en bibana kan tillgodose pendeltågsresenärernas efterfrågan med regionala snabbtåg. Kommunerna har redan i Ostlänkens förstudie tagit ställning för ett centralt stationsläge. Riktvärden för buller från tågtrafik finns och gäller även för Ostlänken.

Yttranden från	Yttranden avseende	Banverkets kommentar
Anders Larsson, Eskilstuna	Anför Röd korridor då den ligger nära E4 och minimerar stört område. Den ekologiska dimensionen är grundläggande och därför bör inte Grön väljas. Anser att Ostlänken ska ha centrala stationslägen och byggas för både person- och normal godstrafik.	Utvärdering av tung godstrafik på Götalandsbanan har gjorts med resultat att nyttan inte står i proportion till nackdelarna med reducerad kapacitet och ökade anläggnings- och driftskostnader. Södra stambanan är ett prioriterat godsstråk av nationellt intresse. Med Ostlänkens utbyggnad åstadkoms ett två plus två-spårssystem mellan Norrköping och Linköping. Kapaciteten höjs väsentligt.

3 Fördjupade studier efter utställelsen

3.1 Tunnel under Göta kanal

Under utställelsen har frågan ställts varför man i Grön korridor inte tänker sig en tunnel under kanalen i stället för en bro. Argument som anges för en tunnel är påverkan på miljö, natur, buller och boende.

Nedan görs en jämförelse mellan bro och tunnel i Grön korridor.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Restidsmål för Götalandsbanan

Banverkets angivna restidsmål för Götalandsbanan skall hållas.

Riksintresse - Göta kanal

Göta kanal är av riksintresse för kulturmiljö. Det är en kommunikationsmiljö med stora upplevelse-, bruks- och teknikhistoriska värden. Kanalmiljön utgör en sammanhängande historisk helhet med välbevarade anläggningar som slussar, broar, planterade alléer och sluss- och brovaktarstugor.

Göta kanal är även av riksintresse för friluftsliv och sträckan nyttjas flitigt för rekreation av skilda slag som båtutflykter, kanotpaddling, cykling och vandring.

Övriga miljöintressen

Längs med Göta kanal finns en koncentration av värdefulla ekmiljöer. Här finns också ett spridningsstråk i ett stort hagmarkssystem som sträcker sig från Norsholm till Gistad. Öster om Göta kanal ligger Landsjön som är en värdefull fågelsjö och omges av lövsumpskogar. Området kring Landsjö är även av kulturhistoriskt intresse.

Underlag berg/geo och underlag för kostnadsuppskattning

Inga fältundersökningar har utförts i området.

Bergartsgränser, tektoniska zoner och hydrogeologisk information har baserats på SGU's bergarts-, struktur- och hydrogeologiska kartor. Topografiska kartor har legat till grund för bedömning av bergtäckning och tolkning av bergnivåer. Borrningar med provtagning eller registrering av bergkvaliteten har ej utförts. Tillförlitligheten vid tolkning av bergnivåerna är inte känd.

Kostnadsuppskattning för grön korridor med bro över Göta kanal, daterad 2008-11-21.

ALTERNATIVSTUDIER

Restidsmål

En tunnelsträckning ger trafikeringsmässigt inga skillnader jämfört med en bro.

Miljö

En bro över Göta kanal gör intrång i den riksintressanta kanalmiljön, vilket inverkar negativt på kanalmiljöns upplevelse- och bruksvärden. Framkomligheten längs kanalen påverkas dock inte. En tunnel innebär att kanalmiljön inte påverkas och är därför positiv ur miljösynpunkt.

Riskbedömning

Frågan om bro eller tunnel vid Göta kanal bedöms inte som väsentlig ur säkerhetssynpunkt. Både tunnel och brolösningar erbjuder särskilda problem sett till insats från räddningstjänst och evakuering i händelse av olycka, men båda lösningarna bedöms som möjliga ur säkerhetssynpunkt.

Vid en tunnellsökning ska de riktlinjer som redovisats i den för projektet genomförda tunnelstudien (JU Ostlänken Gemensam del Bilaga 4) tillämpas. Några nya aspekter bedöms inte tillkomma jämfört med de tunnlar som är planerade söder om Norrköping.

Ur projektrisksynpunkt innebär brolösningen troligen ett mindre risktagande än en tunnellsökning.

Kostnadsbedömning

En grov kostnadsbedömning för en tunnellsökning baserat på befintligt underlag har genomförts. Kostnadsbedömningen är baserad på att bergtunnlar är utformade som enkelspårstunnlar (98m²). Vid enkelspårstunnlar är räddningspassager (tvärtunnlar) planerade för varje 500 meter tunnel. Särskilda räddningstunnlar ingår ej i kalkylen. Hänsyn till byggtekniken vid utförandet, med alternativ tunnelborrmaskin eller konventionell sprängning är ej utvärderat. Arbetstunnlar förutsätts få utföras av aktuell entreprenör. Bergmassor från tunneldrivning beräknas kunna användas till cirka 80 % vid konventionell tunneldrivning. Tunnelpåslagen är till kostnader beräknade efter bedömd volym betong och bergbult som åtgår vid utförandet. Portaler förutsätts utformas efter motsvarande förebilder från tunnlar för höghastighetståg i Tyskland och Frankrike med bedömd kostnad på cirka 5 miljoner per påslag.

Kalkylen baseras på kostnader för längdmätning km 32+000 - 35+500. Kostnaden avser "block 6, mark- och anläggningsarbeten" enligt Banverkets kalkylmall.

Kostnaden för två stycken 2 500 - 3000 meter långa enkelspårstunnlar uppskattas till ca 600 - 1000 miljoner kronor med en trolig kostnad på 750 miljoner. Övriga arbeten uppskattas till 100 miljoner kronor.

Motsvarande kostnader för alternativet med högbro uppskattas till 250 - 350 miljoner kronor med en trolig kostnad på 300 miljoner för bron och 250 miljoner för övriga arbeten.

Detta innebär en bedömd merkostnad för en tunnellsökning på ca 200 - 500 miljoner kronor.

3.2 Översvämning Norrköping

Under utställelsen har rapporten "Detaljerad översvämningskartering längs Motala Ström, Roxen, Glan, och Bråviken", SMHI, nr 2008-76, tagits fram på uppdrag av Norrköpings kommun. I detta avsnitt görs en jämförelse mot det material som varit förutsättning för arbetet med järnvägsutredningen "Översiktlig översvämningskartering längs Motala ström", rapport 17, 2001-03-27 samt en bedömning av påverkan vid Norrköping C.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Järnvägsutredning

Översvämningsbedömningar i järnvägsutredningen, JU, har baserats på SRV`s översiktliga översvämningskartering:

Från Riskanalys JU:

"I översvämningskarteringen är ett antal antaganden gjorda vilka innebär att översvämningszonerna kan vara större och oftare återkommande än beräknat i översvämningskarteringen. Dessa antaganden listas nedan:

- *Enbart naturliga flöden är inberäknade dvs. inte flöden uppkomna genom t.ex. dammbrott eller isdämningar.*
- *Ingen hänsyn tagen till vind eller vågpåverkan.*
- *Inga invallningar eller vägbankar som kan dämna upp en översvämning är inkluderade med undantag av järnvägsbanken i Norsholm.*
- *Simuleringen bygger på att vattnet är rent dvs. inga träd, buskar eller annat som kan ge extra dämningar.*
- *Klimatförändring och ökat vattenstånd är inte inkluderat. Havsnivån i Bråviken är antagen till högsta vattenstånd som uppmätts i närheten av Motala ströms utlopp."*

SMHI rapport nr 2008-76

Skillnader gentemot ovanstående antaganden är i SMHI rapporten framförallt att:

- Förändringar i havsnivån pga klimatförändringar analyseras
- Vind- och vågpåverkan analyseras

Tre nivåer redovisas i SMHI rapporten:

- Q100: Flöden med 100 års återkomsttid
- Q1000: Flöden med 1000 års återkomsttid
- BHF: Beräknat högsta flöde (systematisk kombination av kritiska faktorer; regn, snösmältning, hög markfuktighet, högt vattenstånd i sjöar samt magasinsfyllning i reglerade vattendrag). Återkomsttid för detta flöde kan inte anges men är i storleksordningen 10 000 år.

UTVÄRDERING

Flöden i Motala ström

När det gäller flödesberäkningar anger SMHI att grundprincipen är att beräkningar gällande nuvarande klimat ska användas. De två klimatmodeller man använt ger båda som resultat att högsta flödena på årsbasis kommer att minska i framtiden. Detta eftersom vårflödestopparna minskar på grund av minskade snömagasin.

Från SMHI rapporten:

Frekvensanalys av de olika modellkörningarnas resultat visar att dygnsflödet i Motala ström med återkomsttiden 100 år mot slutet av detta sekel kommer att minska med ca 10-15 %.

Tendensen i flödesförändringen för 1000-årsflödet följer samma mönster som förändringen för flödet med 100 års återkomsttid.

För Bhf visar beräkningarna en minskning i samtliga scenarier, se tabell 2 och 3 nedan:

Vattenstånd i Bråviken

Vattenståndet i Bråviken redovisas för två fall (höjd anger höjd över dagens medelvattenstånd):

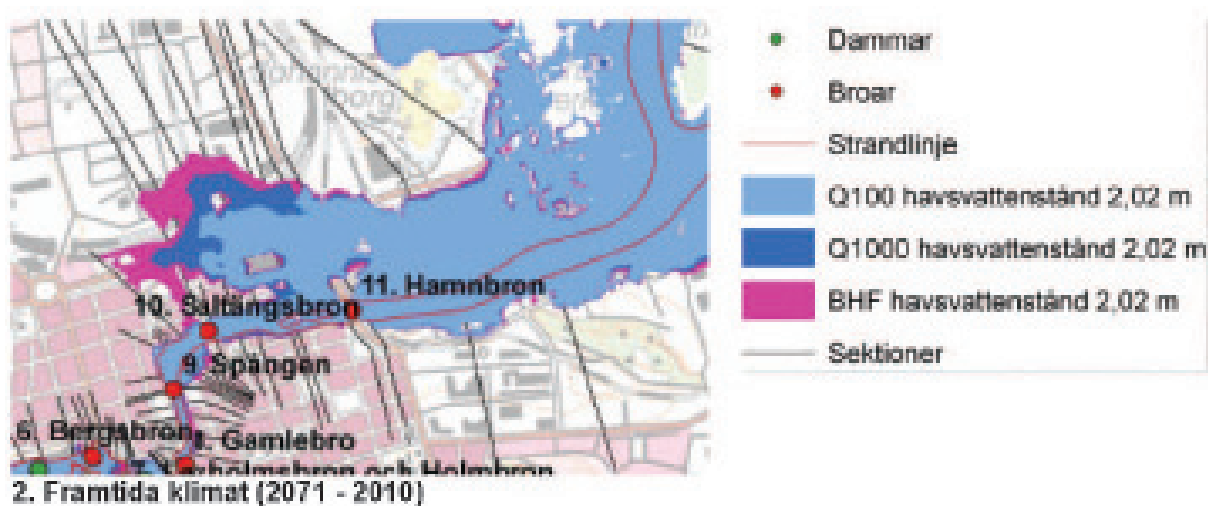
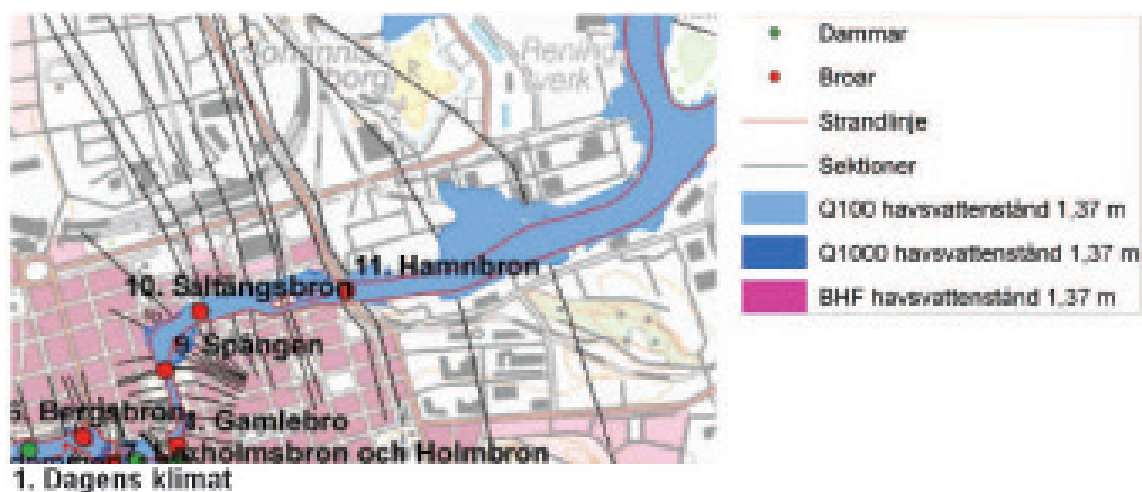
- 1) + 1,37 = Dagens klimat. 100-årsvattenstånd med 0,2 m vinduppstuvning
- 2) + 2,02 = Framtida klimat (2071-2100). Högsta förväntad vattennivå med 0,2 m vinduppstuvning. Detta är baserat på "högt scenario" för Östersjön kombinerat med "högt scenario" för Nordsjön samt korrigerat för landhöjningen.

För scenariet i fall 2 är det beräknade 100-årsvattenståndet 163 cm. Med ett 95% konfidensintervall ligger denna siffra inom 153 - 182 cm. Det högsta av dessa värden kombinerat med 0,2 m vinduppstuvning ger den redovisade nivån av 2,02 m.

Översvämningszoner

En översiktlig jämförelse mellan kartor med översvämningszoner vid BHF enl. SMHI rapporten och "dimensionerande flöde" i SRV rapporten visar att den stora skillnaden kommer av ökat vattenstånd i Bråviken.

Beräknade översvämningszoner enl. SMHI rapporten för stationsområdet / Butängen redovisas i fig nedan (urklipp från Bilaga 6.1 och 6.2 i SMHI rapporten).



Kommentarer:

Spännvidden i de scenarier som redovisas för framtida klimat är mycket stor. För vattenstånd i Bråviken redovisas två ytterligheter; Högt scenario och Lågt scenario.

- Det som visas ovan (fall 2) är maxvärdet (inom 95% konfidensintervall) för högt scenario.
- Lågt scenario är baserat på "lågt scenario från Rossby centre" adderat till "lågt scenario för Nordsjön" samt korrigerat för landhöjning. Detta ger en 100-årsnivå för Bråviken som är lägre än den för "dagens klimat" (fall 1 ovan).

Ovanstående är baserat på en översiktlig jämförelse av utbredning av översvämningszoner i SRV rapporten respektive SMHI rapporten. Någon granskning och jämförelse av vattennivåer i olika snitt i t ex Motala ström har inte gjorts.

KONSEKVENSER

Centralstationen i Norrköping ligger på en nivå av ca +2,6 m. Överkant räl (RÖK) ligger på ca +3 m.

En översiktlig bedömning är att järnvägen i sig kan klara en vattennivå på ca +2 m. Detta förutsätter särskilda åtgärder i form av bl a tätning av tråg i riktning söderut från stationen. Detta innebär att man troligen skulle kunna upprätthålla trafik vid den beräknade 100-årsnivån inklusive vinduppstuvning även för högt scenario (163 cm + 20 cm), dock inte med hänsyn tagen till övre delen av konfidensintervallet, som framgår av fig 2.

Emellertid kan järnvägen inte ses som en isolerad del av samhället i övrigt. En stor del av stationens funktion kommer att förloras vid betydligt lägre nivåer eftersom delar av centrum och annan infrastruktur, t ex Ståthögaleden, kommer att vara blockerade. Utformning och skydd av järnvägen och stationen med hänsyn till översvämningsrisk bör därför värderas i sammanhang med en strategi för Norrköping som helhet.

3.3 Svar MSB efter utställelse

BAKGRUND OCH SYFTE

Ostlänkens järnvägsutredning är uppdelad på två avsnitt; Järna - Norrköping och

Norrköping C - Linköping C. Inom ramen för dessa två separata järnvägsutredningar har riskanalyser genomförts för respektive avsnitt. Gemensamma aspekter rörande risk och säkerhetsfrågor redovisas i en gemensam utredningsdel. Dessa aspekter innefattar bl a ambitionsnivåer, mål, gemensamma förutsättningar och förslag till riskreducerande åtgärder.

Järnvägsutredningarna har nu varit utställda för allmänhet, organisationer och myndigheter. Från MSB har framförts att risk och säkerhetsfrågorna har behandlats på ett seriöst och bra sätt, men man har också framfört följande synpunkter, i remissyttrande och muntligt:

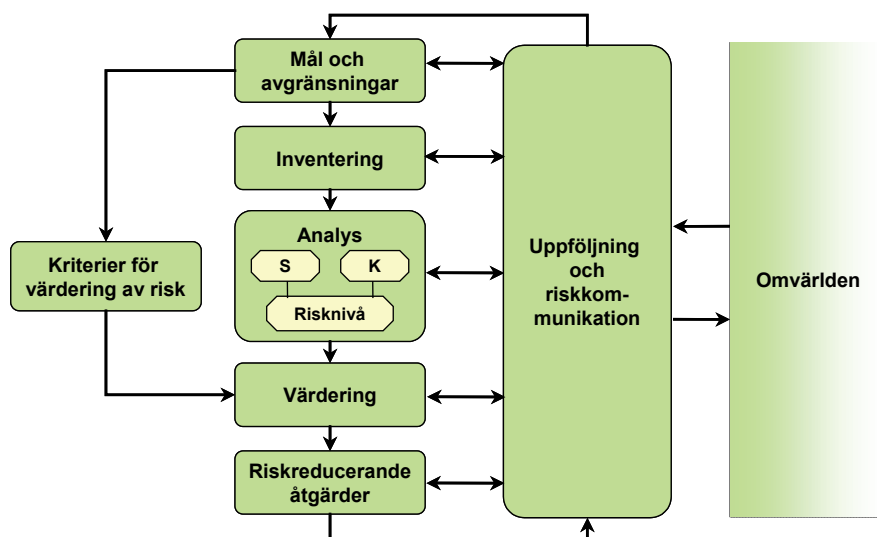
- Det är svårt att sätta sig in i risköverbäganden då frågorna behandlats något olika i respektive järnvägsutredning, man kan inte förorda något alternativ.
- Det är svårt att koppla åtgärdsförslagen i gemensamma delen mot de två riskanalyserna då de bygger på olika synsätt.
- Man saknar behandling av miljörisker i riskanalyserna.

Syftet med detta avsnitt är att belysa dessa frågor och översiktligt peka på hur den fortsatta hanteringen kommer att se ut.

VÄRDERING OCH PLANERAD FORTSATT HANTERING AV IDENTIFIERADE FRÅGOR

Riskanalyser i respektive järnvägsutredning

Riskanalyserna i de två järnvägsutredningarna har genomförts enligt samma riskhanteringsprocess, se Figur 1. Till viss del har dock olika metoder använts när det gäller att inventera och analysera riskerna. I delen Järna - Norrköping har klassificering av olika händelser utförts var efter risknivåer har beräknats för de olika korridorerna. Resultatet redovisas med hjälp av GIS. För delen Norrköping - Linköping har en mer traditionell "grovanalys" genomförts, där risk- och säkerhetspåverkande faktorer identifieras och bedöms kvalitativt.



Figur 1. Riskhanteringsprocessen (Räddningsverket, 2001; 2003). (S=sannolikhet; K=konsekvens).

3.4 SEVESO anläggningar

PÅVERKAN FRÅN SEVESO ANLÄGGNINGAR

Av de i järnvägsutredningen identifierade riskobjekten är följande anläggningar klassade som Sevesoanläggningar (ref 1) och ligger inom ett avstånd som innebär att påverkan på järnvägstrafik kan uppkomma i händelse av olycka:

- Candor Sweden AB (Högre kravnivån)
- Swed Handling AB (Lägre kravnivån)
- Yara AB (Högre kravnivån)

Dessa anläggningar ligger i Norrköping, knappt en km nordost om centralstationen och inom ett avstånd av 100 - 200 meter från spårområdet.

Kort information om dessa anläggningar och bedömning av hur påverkan på järnväg kan uppkomma ges nedan. Information baserad på ref 2.

Candor Sweden AB

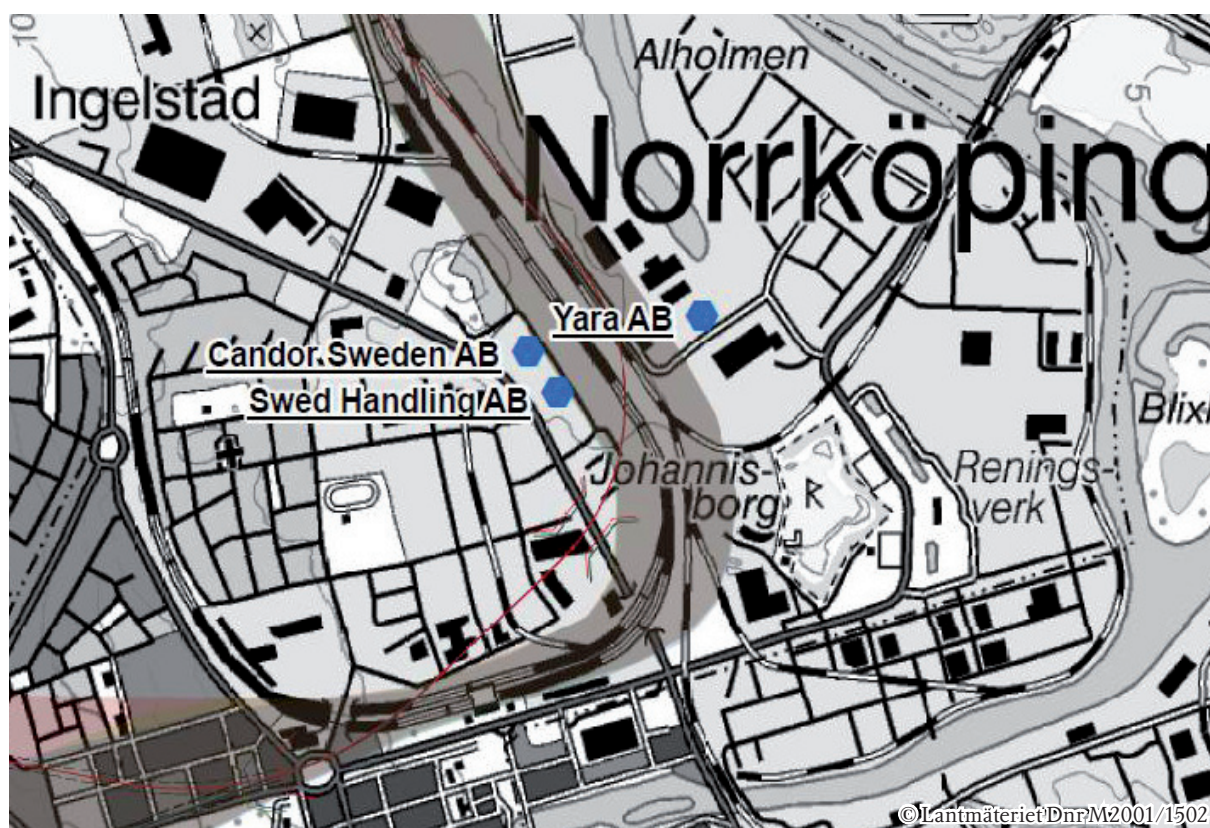
Verksamheten omfattar import och försäljning av kemikalier för ytbehandlingsindustrin samt blandning och förpackning av egentillverkade ytbehandlingskemikalier. De olyckor som kan uppkomma är spill och uppkomst av gas som ger lokal påverkan. I händelse av brand kan rökutveckling med giftiga gaser uppstå som kan påverka omgivningen på längre avstånd. Därutöver kan släckvatten som innehåller farliga ämnen spridas till dagvattenavloppet.

Swed Handling AB

Verksamheten omfattar distribution, omtappning, spädning och blandning av kemiska produkter. Risker för påverkan på omgivningen bedöms vara likartade som för Candor Sweden AB.

Yara AB

Verksamheten omfattar omlastning, förpackning, distribution av gödsel, främst för lantbruk. I händelse av brand uppkommer nitrösa gaser som är giftiga att inandas. Därutöver uppkommer risk för att förorenat släckvatten sprids till dagvattenavloppet.



SAMMANFATTNING

I händelse av brand vid någon av dessa anläggningar kan järnvägstrafiken påverkas av giftig rökgas. Händelserna bedöms inte medföra risk för liv och hälsa bland tågpassagerare men kan innebära stopp i tågtrafiken tills situationen är under kontroll. Eftersom samtliga alternativ går i samma sträckning i detta område är dessa risker inte alternativskiljande. Några särskilda åtgärder anses i detta skede inte befogade.

REFERENSER

1. Regional beredskapsplan vid allvarlig händelse inom Landstinget i Östergötland
2. Planer för räddningsinsatser Norrköpings kommun (websida)
 - Allvarliga olyckor som skulle kunna inträffa på Candor Sweden AB
 - Allvarliga olyckor som skulle kunna inträffa på Yara AB

Del 2 Samrådsredogörelse 2004 - 2008

1 Samrådets upplägg

Samrådsmål och samrådet under järnvägutredningens gång finns i *Gemensam del*. Genomförandet och resultatet av samrådet finns i respektive avsnittsutredning. I denna bilaga finns

- upplägget för samrådet (gemensamt för avsnitten)
- förteckning över samrådsparterna och dess möten
- förteckning över möten samt inbjudan med allmänhet och miljöorganisationer
- förteckning över inkomna synpunkter med Banverkets kommentarer
- samrådsredogörelser korridorutvidgningar

Protokoll och minnesanteckningar från samrådsparterna biläggs inte, men finns diareförlagda hos Banverket F07-295/SA30.

Samrådet i planeringen av en ny järnväg i de första stegen avser allmänna intressen. Samrådet är en enda process från förstudien till utställelsen av järnvägsutredningen, där samrådet avslutas med en presentation av fördelar och nackdelar med alternativ för åtgärden.

Deltagandet

Planeringen av den nya höghastighetsbanan mellan Järna och Linköping innebär att utredningen har varit nyorienterande dels på grund av sin omfattning, dels på grund av ett för Sverige nytt trafiksystem. Samrådet med framför allt regionens olika parter har därför i högsta grad varit nödvändigt för att Banverket ska kunna skapa en konkurrenskraftig järnväg som ger samhällsnytta såväl nationellt som regionalt. Deltagandet från länsstyrelser, regionförbund, trafikutövare, kommuner och andra berörda intressenter har varit engagerat och omfattande.

Samrådet med miljöorganisationer har framför allt i olika naturinventeringarna tillfört utredningen information. Engagemanget från kulturmiljöorganisationer har varit lägre. Genom den nya utredningsmetod som användes i de övergripande kulturmiljöanalyserna sammanställdes ny och gammal kunskap professionellt, vilket ändå borgar för att ingenting väsentligt har förbisetts. Metodens intentioner att genom intervjuer av "brukare", alltså platsens invånare, har inte genomförts. Men då inbjudan till samrådsmöten har gått direkt till miljöorganisationer har det funnits möjlighet att lämna synpunkter vid flera tillfällen.

Samrådet med allmänheten är i mångt och mycket ett samråd med fastighetsägare. De flesta som engagerar sig i planeringen av den nya järnvägen är berörda genom att deras liv kan bli förändrat, inte för att tala om för Banverket vilka allmänna intressen som ska tas hänsyn till i planeringen. 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.

Samrådsformer

Utgångspunkten för samrådet har varit att alla som är beroende av eller intresserade av att delta i samrådet ska kunna göra detta utan svårigheter. Genom olika kanaler har budskapet om att "samrådet pågår hela tiden" förmedlats. Genom en god tillgänglighet har synpunkter kommit in

fortlöpande liksom att enskilda möten genomförts.

Allmänhetens kännedom om järnvägsutredningen bedömdes från början vara relativt god, eftersom förstudien för Ostlänken genomförts mellan 2001 och 2003 samt att Banverket respektive regionala intressen tidigare utrett en dubbelspårig järnväg i olika utredningar.

Under sommaren 2004 informerades fastighetsägare i korridorerna om att järnvägsutredningen påbörjats och om kommande samråd samt att deras fastighet ligger helt eller delvis inom korridoren vilket visades på en bifogad karta. En broschyr om Ostlänken bifogades som beskriver järnvägsutredningen och samrådet. Natur- och kulturmiljöorganisationer på riks-, regional- och lokalnivå informerades med ett utskick av broschyren.

Kommuner, myndigheter och andra intressenter

Intressenters medverkan har efter utredningens behov satts samman i grupper i återkommande möten. Inledningsvis startades planeringsmöten med länsstyrelserna i juni 2003 liksom med en referensgrupp där samtliga berörda intressenter deltog från Stockholm i norr till Mjölby i söder samt Oxelösunds kommun. När det översiktliga kultur- och naturmiljöarbetet startade 2004 inleddes samrådsmöten med länsstyrelsernas kultur- respektive naturmiljöenheter. Ett fördjupat samråd med länsstyrelserna inleddes för att undersöka andra möjligheter för en sträckning, där Ostlänkens intrång kan innebära påtaglig skada. Där medverkade även Riksantikvarieämbetet. När utredningsarbetet fördjupades upphörde den övergripande referensgruppen och samrådsgrupper startade inom respektive område: regionförbunden och trafikutövare för trafiksystem; Jernhusen, kommuner och trafikutövare samt Vägverket för bytespunkter; länsstyrelser, Räddningsverket, kommuner för risk och säkerhet. Den samlade informationen som den tidiga referensgruppen fick hanteras nu utanför Banverkets regi.

Miljöorganisationer och allmänhet

Miljöorganisationers och allmänhetens medverkan har från början utpekats till minst två tillfällen före utställelsen: Ett inledande möte minst en gång i varje berörd kommun med avsikt att inhämta information om vilka gemensamma intressen som ska tas hänsyn till i planeringen, ett uppföljande möte minst en gång i varje kommun för att stämma av om det är något ytterligare vilket inte kom med vid första tillfället.

Samrådet med allmänheten och miljöorganisationer har planerats utifrån utredningens problematik och människors möjligheter att enkelt delta i samrådet.

Därför är första omgången 2004 genomförd med allmänheten med traditionella stormöten, med paus för individuella frågor och med återsamling för diskussion i plenum. Miljöorganisationer inbjöds till särskilda möten för att kunna medverka med sin kompetens och för Banverket att få ett kontaktnät för återkommande informationsutbyte.

Vid andra tillfället genomfördes samtliga möten med öppet hus utom i Nyköping. Mötena genomfördes för Järna-Norrköping under december 2006 och för Norrköping-Linköping i maj 2007. Avsikten med mötena var att stämma av den illustrerade sträckningen vilken tagits fram först och främst för att beräkna anläggningskostnad, men gav en god anledning för avstämning avseende de allmänna intressena utifrån brukarperspektiv som inte fullt ut genomförts i de tidiga kulturmiljöanalyserna. I Nyköping behövde inkomna förslag till stationslägen presenteras. Detta gjorde sig bäst i en samlad form med avsikt att en allmän diskussion i staden skulle komma till stånd om vad som var bäst för staden.

Särskilda samråd med allmänhet och miljöorganisationer

För prövning av Natura 2000 avseende passage av Tullgarn hölls samråd enligt miljöbalken kap 7:28. Det var ett inledande möte i december 2004 och ett uppföljande möte den 27 april 2006 inför inlämnandet av miljökonsekvensbeskrivningen.

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.

Utökningsområdena i Vagnhärad innebär en sådan stor förändring av utredningskorridorerna att ett samrådsmöte med presentation var lämpligt och inte minst möjligheter för kommuninvånarna att ställa frågor om den förändring som Banverkets förslag till utökning innebär. Efter beslutet om utvidgningen har ett nyhetsbrev skickats till alla som har postnummer Vagnhärad.

Aktiviteter för att skapa intresse för samrådet

Banverkets ambition att vidga kretsen av intresserade gäller dels att öka kvinnors deltagande i samrådet, dels kretsen som inte är fastighetsägare.

På sträckan Järna-Norrköping bjöds in till en diskussionskväll om "Ostlänken – en jämställd järnväg?" Banverkets deltog på ett möte hos Pendlarföreningen Ostkanten i Nyköping med en introduktion av frågan. Utöver detta infördes intresseväckande färgannonsering Södermanlands Nyheter och sattes upp affischer på Nyköpings stationsområde för eventuella spontanbesökare. Till diskussionskvällen kom 11 personer varav 7 män.

För kulturmiljön som av tradition ofta engagerar kvinnor ordnades ett möte i Nyköping för sträckan Järna-Norrköping, där allmänheten inbjöds till att träffa experter som arbetat kulturmiljöanalysen. Till detta möte kom flest fastighetsägare. Inbjudan skedde genom en intresseväckande färgannonsering i Södermanlands Nyheter och Norrköpings tidningar samt affischering.

I samband med det uppföljande samrådsmötet på sträckan Norrköping C-Linköping C anordnades en hållristningsvandring i Himmelstalund i Norrköping under ledning av Katty Wahlgren från Historiska museet i Stockholm, som expert på Himmelstalunds fornminnesområde. Uppslutningen av allmänheten var relativt stor men intresset för samrådet i form av öppet hus var ringa. Inbjudan skedde genom intresseväckande färgannonsering i Östgöta-correspondenten, Norrköpings tidningar, Folkbladet, Extra Östergötland.

Möjligheter till att lämna synpunkter

Genom kommunikationsstrategin "öppenhet i planeringen och tillgänglighet" stöds samrådets mening som den formulerats i miljöbalken. Fortlöpande har frågor kunnat diskuteras genom olika kanaler och den kunskap som projektet haft har också delgetts när så har varit möjligt. Synpunkter har lämnats via telefon, e-post, brev, på allmänna och enskilda möten samt i det öppna forum som finns på Banverkets hemsida. Ambitionen har varit att ha en god tillgänglighet för kontakter för att människor snabbt ska få svar.

2 Förteckning över samrådsparterna och deras möten

2.1 Samråd med myndigheter

Tabell 1: Samrådsmöten med myndigheter		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Vägverket Region Sydöst	2007-05-25 2008-05-26	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Ulf Winkranz, Vägverket P-O Persson, Vägverket Raja Ilijason, FB Engineering Johanna Rödström, FB Engineering
Kulturmiljö	2004-06-24 2004-08-19 2004-09-22 2004-11-18 2005-01-19 2005-02-17 2005-03-23 2005-05-11 2005-06-08 2006-09-13 2006-11-09 2006-12-19 2007-01-23 2007-02-21 2007-03-14 2007-04-12 2007-05-08 2007-06-26 2007-08-30 2007-10-15 2007-11-21 2007-12-09 2008-01-09 2008-01-15 2008-01-31 2008-02-04 2008-02-04 2008-03-18	Anders Elam, Banverket Proj Ostlänken Mattias Bååth, FB Engineering Susanna Broström, SWECO Birgitta Sander, Riksantikvarieämbetet Karin Beckman-Thoor, Riksantikvarieämbetet Ann Luthander, Länsstyrelsen D-län Patrik Nissen, Länsstyrelsen D-län Agneta Åkerlund, Länsstyrelsen D-län Carin Claréus, Länsstyrelsen E-län Jan Dunér, Länsstyrelsen AB-län Anna Lindquist, FB/Östergötlands länsmuseum Kjell Svarvar, FB/Östergötlands länsmuseum

Tabell 1: Samrådsmöten med myndigheter		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Planeringsmöten med Länsstyrelserna i Stockholms (AB-län), Södermanlands (D-län) och Östergötlands län (E-län)	2003-06-10	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken
	2003-09-12	Anders Elam, Banverket Proj Ostlänken
	2003-11-25	Eva Dufva, Banverket Proj Ostlänken
	2004-01-16	Lena Hesselgren, Banverket Proj Ostlänken
	2004-02-19	Örjan Hallnäs, Länsstyrelsen AB-län
	2004-03-26	Jan Dunér, Länsstyrelsen AB-län
	2004-04-21	Inger Holmqvist, Länsstyrelsen AB-län
	2004-05-25	Agneta Claesson, Länsstyrelsen D-län
	2004-09-02	Agneta Åkerlund, Länsstyrelsen D-län
	2004-11-03	Ann Luthander, Länsstyrelsen D-län
	2005-01-19	Ingvar Jansson, Länsstyrelsen D-län
	2005-03-15	Patrik Nissen, Länsstyrelsen D-län
	2005-05-11	Staffan Karlsson, Länsstyrelsen D-län
	2005-09-09	Ulrika Schröder, Länsstyrelsen D-län
	2006-01-18	Carin Claréus, Länsstyrelsen E-län
	2006-03-16	Catarina Jacobsson, Länsstyrelsen E-län
	2006-05-03	Elisabet Weber, Länsstyrelsen E-län
	2006-06-15	Eva Kihlkrans, Länsstyrelsen E-län
	2006-11-27	Göran Thunberg, Länsstyrelsen E-län
	2007-01-23	Jan Persson, Länsstyrelsen E-län
	2007-03-14	Sten Persson, Länsstyrelsen E-län
	2007-06-28	
	2007-09-11	
	2007-12-05	
	2008-02-26	
	2008-08-26	
Länsstyrelserna i Södermanlands och Östergötlands län	2008-05-29	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Anders Elam, Banverket Proj Ostlänken Eva Dufva, Banverket Proj Ostlänken Lena Hesselgren, Banverket Proj Ostlänken Patrik Nissen, Länsstyrelsen D-län Agneta Claesson, Länsstyrelsen D-län Agneta Åkerlund, Länsstyrelsen D-län Rolf Andersson, Länsstyrelsen D-län Staffan Karlsson, Länsstyrelsen D-län Elisabeth Weber, Länsstyrelsen E-län Carin Claréus, Länsstyrelsen E-län Jan Persson, Länsstyrelsen E-län Göran Thunberg, Länsstyrelsen E-län Susanna Broström, SWECO Johanna Rödström, FB Engineering

Tabell 1: Samrådsmöten med myndigheter		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Naturmiljö	2004-08-31 2004-10-01 2004-11-09 2004-12-06 2005-01-26 2005-02-23 2005-04-21 2005-06-02 2005-08-30 2005-09-29 2005-11-09 2005-12-14 2006-08-30 2006-09-27 2006-10-25 2006-11-29 2007-01-24 2007-03-06 2007-04-18 2007-06-26 2007-08-30 2007-10-15	Anders Elam, Banverket Proj Ostlänken Magnus Kjellberg, Banverket Proj Ostlänken Susanna Broström, SWECO Martin Ljungström, SWECO Mattias Bååth, FB Engineering Anna Sandström, FB/Calluna Örjan Hallnäs, Länsstyrelsen AB-län Staffan Karlsson, Länsstyrelsen D-län Agneta Claesson, Länsstyrelsen D-län Jan Persson, Länsstyrelsen E-län Bo Ljungberg, Södertälje kommun Karl-Axel Reimer, Trosa kommun Kajsa Nilsson, Nyköpings kommun Kaj Almqvist, Norrköpings kommun Gunnar Ölvingson, Linköpings kommun
Naturresurser och hälsa	2007-01-30 2007-02-28	Anders Elam, Banverket Proj Ostlänken Magnus Kjellberg, Banverket Proj Ostlänken Mattias Bååth, FB Engineering Susanna Broström, SWECO Ulrika Bernström, SWECO Jutta Zeilon, Länsstyrelsen AB-län Mats Nygren, Länsstyrelsen D-län Lars Fager, Länsstyrelsen D-län Göran Thunberg, Länsstyrelsen E-län

Tabell 1: Samrådsmöten med myndigheter		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Myndigheter, MKB-seminarium	2007-05-15	Tomas Köhler, Banverket, Proj Ostlänken Anders Elam, Banverket, Proj Ostlänken Eva Dufva, Banverket, Proj Ostlänken Susanna Broström, SWECO Ulrika Bernström, SWECO Mattias Bååth, FB Engineering Catharina Lindberg, Banverket Thomas Enell, Luftfartsstyrelsen Birgitta Sander, Riksantikvarieämbetet Ebbe Adolfsson, SNV Björn Wiberg, SGU Charlotte Norrlander, Vägverket Ann Luthander, Länsstyrelsen D-län Agneta Åkerlund, Länsstyrelsen D-län Ingvar Jansson, Länsstyrelsen D-län Elisabet Weber, Länsstyrelsen E-län Carin Claréus, Länsstyrelsen E-län Catarina Jacobsson, Länsstyrelsen E-län

2.2 Samråd med referensgrupper

Tabell 2: Samrådsmöten med referensgrupper		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Plan- och projektgruppen	2003-06-18 2003-09-02 2003-11-12 2004-01-22 2004-03-16 2004-05-12 2004-08-25 2004-10-14 2004-12-10 2005-03-09 2005-06-09 2005-10-13	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Christer Andén, Södertälje kommun Björn Wieslander, Trosa kommun Mats Gustafsson, Trosa kommun Lars Granath, Nyköpings kommun Lars-Åke Svensson, Nyköpings kommun Cecilia Mårtensson, Norrköpings kommun Hans Revenhorn, Norrköpings kommun Karin Elfström, Linköpings kommun Lars Forsberg, Mjölby kommun Carina Jönhill, Regionförbundet Sörmland Per Sandström, Regionförbundet Östsam Anders Lennartsson, Östgötatrafiken Charles Larsson, Östgötatrafiken Eje Larsson, Länstrafiken Ingemar Bergström, Länstrafiken Ingvar Jansson, Länsstyrelsen D-län Catarina Jacobsson, Länsstyrelsen E-län Leif Jonsson, Länsstyrelsen E-län Mats Jonsäter, Länsstyrelsen AB-län Gunnar Sibbmark, Europakorridoren Ingemar Lundin, SJ
Bytespunkt Linköping	2006-10-05 2006-11-07	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Anders Lundberg, Banverket Proj Ostlänken Kurt Eriksson, Banverket Proj Ostlänken Bertil Malmström, Linköpings kommun Jörgen Haslum, Linköpings kommun Karin Elfström, Linköpings kommun Linda Wahlman, Linköpings kommun Bengt Stålnér, Östgötatrafiken Charles Larsson, Östgötatrafiken Håkan Johansson, Jernhusen Stefan Dahlskog, Regionförbundet Östsam Per-Ove Persson, VV Ulf Winkrantz, VV Assar Engström, FB Engineering Johanna Rödström, FB Engineering Raja Ilijason, FB Engineering

Tabell 2: Samrådsmöten med referensgrupper		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Bytespunkt Norrköping	2005-10-04 2005-11-14 2006-01-17 2006-04-04 2006-05-23 2006-08-16 2006-10-03 2006-11-07	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Anders Lundberg, Banverket Proj Ostlänken Kurt Eriksson, Banverket Proj Ostlänken Björn Lunnerdal, Norrköpings kommun Leif Lindberg, Norrköpings kommun Linda Wiking, Norrköpings kommun Bertil Malmström, Linköpings kommun Bo-Göran Lundberg, Hifab Bengt Stålnér, Östgötatrafiken Charles Larsson, Östgötatrafiken Håkan Johansson, Jernhusen Stefan Dahlskog, Regionförbundet Östsam Per-Ove Persson, VV Ulf Winkrantz, VV Assar Engström, FB Engineering Johanna Rödström, FB Engineering Raja Ilijason, FB Engineering
Bytespunkt Linköping och Norrköping	2006-12-18 2007-02-13 2007-03-01 2007-04-12 2007-04-12 2007-05-08 2007-06-11 2007-08-27 2007-10-17 2008-05-15 2008-06-16	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Anders Lundberg, Banverket Proj Ostlänken Kurt Eriksson, Banverket Proj Ostlänken Bertil Malmström, Linköpings kommun Jörgen Haslum, Linköpings kommun Karin Elfström, Linköpings kommun Lisa Rehnström, Norrköpings kommun Mikael Åberg, Norrköpings kommun Bengt Stålnér, Östgötatrafiken Charles Larsson Östgötatrafiken Håkan Johansson, Jernhusen Per-Ove Persson, VV Ulf Winkrantz, VV Stefan Dahlskog, Regionförbundet Östsam Assar Engström, FB Engineering Johanna Rödström, FB Engineering Raja Ilijason, FB Engineering

Tabell 2: Samrådsmöten med referensgrupper		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Samrådsmöte trafik (E-län)	2006-10-05 2006-11-08	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Anders Lundberg, Banverket Proj Ostlänken Anders Lennartsson, Östgötatrafiken Charles Larsson, Östgötatrafiken Cecilia Mårtensson, Norrköpings kommun Martin Schmidt, Norrköpings kommun Linda Wahlman, Linköpings kommun Jörgen Haslum, Linköpings kommun Bertil Malmström, Linköpings kommun Sten-Anders Hofvendahl, Regionförbundet Östsam Ulf Winkrantz, VV Raja Ilijason, FB Engineering Mattias Bååth, FB Engineering
Dialogmöten med regionförbunden	2004-09-02 2004-12-17 2005-02-07 2005-06-08 2005-06-21 2005-09-06 2005-10-12 2005-10-20 2005-12-25 2006-03-14 2006-04-03 2006-04-05 2006-05-16 2006-06-19 2006-09-21 2006-12-01 2007-02-13 2007-04-10 2007-06-12 2007-09-11 2007-10-24 2007-12-05	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Anders Lundberg, Banverket Proj Ostlänken Eric Huot, Banverket Proj Ostlänken Ann-Charlotte Alvehag, RTK Cecilia Mårtensson, Södertälje kommun Eje Larsson, Länstrafiken Bengt Stålnér, Östgötatrafiken Charles Larsson, Östgötatrafiken Gunilla Glantz, SL Stefan Dahlskog, Regionförbundet Östsam Vahid Farahrouz, Regionförbundet Sörmland Lotta Palmlund, Banverket

Tabell 2: Samrådsmöten med referensgrupper		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Risk och säkerhet	2006-05-02 2006-10-12 2007-06-08 2007-09-26 2008-01-16	Kurt Eriksson, Banverket Proj Ostlänken Kaj Andersson, Banverket XQ Bo Hillemar, Södertörns Brandförsvarsförbund Bo Karlsson, Linköpings kommun Johan Josefsson, Linköpings kommun Jan Kviby, Nyköpings kommun Ludwig Tejler, Nyköpings kommun Maria Cucas, Norrköpings kommun Jonas Lundborg, Länsstyrelsen D-län Robert Wenemark, Länsstyrelsen E-län Sofia Andersson, SRV Veronica Djerf, SRV Göran Davidsson, FB Engineering Lars Grahn, SWECO
Gestaltning	2007-05-14 2007-06-18	Magnus Kjellberg, Banverket Proj Ostlänken Mattias Bååth, FB Engineering Johanna Rödström, FB Engineering Bengt Winell, FB Engineering Bertil Malmström, Linköpings kommun Jörgen Haslum, Linköpings kommun Viktoria Fagerlund, Linköpings kommun Cecilia Mårtensson, Norrköpings kommun Lisa Rehnström, Norrköpings kommun
Seminarie Bytespunkter Linköping och Norrköping	2007-09-09	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Anders Lundberg, Banverket Proj Ostlänken Jörgen Haslum, Linköpings kommun Bertil Malmström, Linköpings kommun Gunnar Lönn, Linköpings kommun Mikael Appelberg, Norrköpings kommun Lisa Rehnström, Norrköpings kommun Bengt Stålnér, Östgötatrafiken Charles Larsson, Östgötatrafiken Stefan Dahlskog, Regionförbundet Östsam Andreas Green, Vägverket Håkan Johansson, Jernhusen Raja Ilijason, FB Eng Johanna Rödström, FB Eng

3 Förteckning över möten samt inbjudan med allmänhet och miljöorganisationer

Inledande samrådsmöten hölls i:

2004-11-09 Norrköping

2004-11-16 för miljöorganisationer i E-län

2004-11-17 Linköping

2004-11-23 Lingham

Mötena utannonserades:

2004-10-05 Svenska Dagbladet, Dagens Nyheter

2004-10-26 Norrköpings Tidningar, Folkbladet

2004-11-03 Östgötarespondenten

2004-11-05 Norrköpings Tidningar, Folkbladet

2004-11-13 Östgötarespondenten

Miljöorganisationerna fick direktinbjudan.

Uppföljande samrådsmöten hölls i:

2007-05-21 Anders Ljungstedtskolan, Linköping

2007-05-29 Norrköping C Recentrum

2007-05-30 Himmelstalund Brunnspaviljongen, Norrköping

Mötena utannonserades :

2007-05-07 och 2007-05-14 Norrköpings Tidningar, Folkbladet, Östgötarespondenten, Extra Östergötland, Dagens Nyheter

Färgannonser om vandringen Himmelstalund : Östgötarespondenten, Folkbladet, Norrköpings Tidningar, Extra Östergötland vid 2 tillfällen lördagar (19 och 26 maj), Extra Östergötland fredagar. (18 och 25 maj)

4 Förteckning över inkomna synpunkter med Banverkets kommentarer

Denna förteckning omfattar synpunkter inkomna under perioden 2004-02-05 till 2008-11-10. Förteckningen har delats upp kommunvis. I kapitel 4.3 finns synpunkter som inte har en anknytning till någon specifik plats på sträckan.

4.1 Norrköpings kommun

Tabell 4.1.1 Förteckning över synpunkter - Norrköping kommun		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Inledande samrådsmöte i Norrköping 2004-11-09	Flera invändningar mot beräknad kostnad för projektet i förstudien; Ostlänkens framtida biljettpris, för lång planeringstid med marknadsvärdes-försämringar för fastighetsägare. Föreningen Nej till Ny järnväg – rusta Södra stambanan pläderade för just detta genom att kostnaden blir lägre. Förslag framkom att lägga stationen utanför stadskärnan så att järnvägen också kan gå utanför. Invändningar mot ändamålet att Ostlänken ska skapa regionförstoring – tvärtom. Ostlänken skapar arbetslöshet. Ostlänken ger snabba resor till Stockholm och Arlanda – därmed minskar behovet av arbetsplatser och närliggande flygplats t.ex. Dessutom konkurrerar Skavsta flygplats ut de östgötska. Förslag framkom om att lägga järnvägen vid motorvägen där miljön redan är störd. Intressanta kulturmiljöer i Sveden 1:1 Norsholm; rikt med vilt i Borg 19:7. Lövsta vänner: Värna kulturlandskapet runt slottet, vänder sig emot korridoren mellan motorvägen och Lövsta krog – anser att det inte går att bygga där.	Förstudien kostnadsuppskattning grundar sig på den kunskap som projektet hade då. För varje utredningssteg fördjupas den. En upprustning av Södra stambanan uppfyller inte Ostlänkens ändamål och ger inte en konkurrenskraftig järnväg. En station ska ligga strategiskt väl för att vara tillgänglig för så många resenärer som möjligt. Norrköpings kommuns tätortsstudier visar att det nuvarande läget är lämpligt. Marknadsanalyser och trafikprognos ger underlag för hur en region utvecklas utifrån de satsningar som planeras. Skavsta och Linköpings flygplatser konkurrerar inte om samma marknad. Norrköping och Linköping är en viktig marknad för Götalandsbanans nytta. Miljökonsekvensbeskrivningen tar fram fördelar och nackdelar med de olika korridorerna som sedan jämförs. Kulturvärdena kring torpet Sveden finns beskrivet i kulturmiljöanalysen under avsnittet Göta kanal-Markeby. Fördjupad kulturmiljöanalys har genomförts och utvidgning av korridor, vilket innebär att en eventuell sträckning i Röd eller Blå korridor kan dras öster om motorvägen. Se särskild samrådsredogörelse.

Tabell 4.1.1 Förteckning över synpunkter - Norrköping kommun		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Jan Axelsson Naturskyddsföreningen i Norrköping	Östergötland. Upplyser om Dagfjärilsprojektet och om rödlistade arter.	Kopia av brevet gick till Calluna och Ekologigruppen (2004-12-08)
Ingvar Fernstad Norrköping	Föreslår dubbelspår mellan Åby och Fiskeby i stället för genom Norrköping. Lokaltåg mellan Fiskeby respektive Åby till och från Norrköping	Svar från Banverket: I Norrköping finns många resande. Station i centralt läge är viktigt. Norrköping kommun tagit ställning för centralt stationsläge i samrådet med förstudien
Föreningen Röda stan Norrköping	Anför kulturhistoriskt värde: Villaområdet Röda stan är byggt 1918. Förslag med tunnel under villaområdet innebär risk för intrång, störningar och skador.	Villaområdet Röda stan finns upptaget i den fördjupade beskrivning av riksintressen som upprättats under 2008 och som finns med som bilaga till MKB:n.
Martin Nyberg Finspång	Norrköping C. Föreslår spårlösningar för bangård och funktioner för resecentrum.	Omfattande trafik- och kapacitetsanalyser har resulterat i funktionskrav för bl.a. bytespunkterna. Kraven framgår i bilaga 7 till Gemensam del
Anders Kroon Nors-holm	Station Norsholm. Fråga om det blir en sådan och i så fall hur den ser ut.	Besvarad med att utredning pågår i samråd med regionförbund och kommuner.
Yara Norrköping	Nej till spår över Händelö.	BV-förslaget är utrett och avfärdat.
Jorma Kahanpää Vikbolandet	Jvg-teknik. Anför monorail av kostnadsskäl.	För att uppnå ändamålen krävs att tåg på anslutande banor ska kunna trafikera Ostlänken. Ostlänken planeras därför som en konventionell järnväg.
Anders Melin Svenskt Handelsstål Norrköping	Verksamheten ligger vid Kommandantvägen och i en av utredningskorridorerna. Ställer sig negativ.	Järnvägsutredningen utreder allmänna intressen. Eventuell påverkan utreds i nästa planeringsskede.
Fredrik Törnqvist Alsäters gård Norrköping	Röd korridor mest lämplig. Klagar över Banverkets långsamma utredningsstakt.	Intrång i natur- och kulturmiljöerna undersöks och bedöms för att jämföra alternativ.
Claes Dahlgren och Bertil Lundmark	Anför bro över Bråviken för Ostlänkens passage genom Norrköping.	Förslaget granskat i förstudien och avfärdat, då det inte kan realiseras med koppling till både Skavsta och Nyköping samt svårigheter med teknisk genomförbarhet och planlösning i Norrköping tätort

Tabell 4.1.1 Förteckning över synpunkter - Norrköping kommun		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Elinor Wahab och Jörgen Kjellgren Norsholm	Anför att den nya järnvägen dras nära motorvägen, allra helst väster om, så att strövområden österut inte blir avskurna. Vill värna om det rika friluftslivet med fin natur och rik flora och fauna.	Intrång i friluftslivet är en av miljöaspekterna som inventeras och bedöms.
Christer Larsson, Norrköping	Bygg Ostlänken nu!	
Margareta och Per Lange	Krokstorpssområdet är fullt av vilt som måste tas hänsyn till.	Naturmiljövärden inventeras och synpunkten tas tillvara i utredningen
Norrköping Vatten	Norrköping Vatten avser lämna in ansökan om vattenskyddsområde för sjön Glan. Samtliga korridorer passerar primära skyddszonen.	Samrådet avser järnvägsutredningen, inte satsningen som sådan. Denna beslutar regering och riksdag om.
Yvonne From Herr-beta	Anser att Ostlänken inte behövs. Ställer natur- kultur- och enskilda värden som går förlorade mot nyttan för några få att åka fort.	Intrång i natur- och kulturmiljöerna undersöks och bedöms för att jämföra alternativ. Enskilda värden tas om hand in kommande skede.
Anita och Carl Hultbom med flera Ektorp Gård, Monica Svensson Ekdala, Norrköping	Nej till ny järnväg, rusta Södra stambanan. Anför ekonomiska och regionalpolitiska skäl för att inte bygga Ostlänken. Understryker även att den ödelägger månghundraåriga kulturvärden.	Samrådet avser järnvägsutredningen, inte satsningen som sådan. Denna beslutar regering och riksdag om. Banverket har svarat direkt om hur miljön runt Ektorp är klassat utifrån de kriterier kultur- och naturvärden bedöms.
Ann-Charlotte Andersson Arkösund	Pekar på kulturvärden som förstörs för kortsiktig vinning. Tvivlar på de korta restiderna.	Intrång i natur- och kulturmiljöerna undersöks och bedöms för att jämföra alternativ. Restiderna är en planeringsförutsättning och ligger till grund för trafiksystemets utformning.
Noss, Norrköping	Norrköping C Den utökade korridoren innebär risk för intrång i verksamheten.	Banverket besökt företaget och informerat om rättigheter vid en järnvägsutbyggnad i samband med samrådet om korridorutvidgningen. Denna synpunkt kom in efter sista dag för inlämnande av synpunkter på korridorutvidgningen. Synpunkterna innebär inte någon förändring av beslutet om utvidgning.

4.2 Linköpings kommun

Tabell 4.2.1 Förteckning över synpunkter - Linköping kommun		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Inledande samrådsmöte i Linköping 2004-11-17. På samma möte ingick samråd för förstudien Linköping C-Man-torp. Frågor som rör sträckan utanför Linköping C tas inte upp i förteckningen.	Frågor om hur många tåg som kommer att stanna och var stationen ska ligga samt vem som betalar diskuterades. Pendeltågstrafiken diskuterades. Flyget i Linköping diskuterades	Banverket svarade att de flesta tåg kommer att stanna och centralt stationsläge förordats i förstudien från kommunens sida. Stationsläget Stångån har förordats från kommunen och Banverket har fattat beslut att utreda efter detta. Banverkets ansvar är i princip plattformarna. Pendeltågstrafiken är ett regionalt ansvar. Banverket har samrátt med Regionförbundet Östsam och Östgötatrafiken för framtida trafikscenarion i Ostlänkens trafiksystem. Gamla banan kommer att ligga kvar för att få en god regional tågtrafik. Flygets roll bedöms inte påverka Ostlänken på detta avsnitt.
Memmings häradsallmänning Östergötland	Anför rött alternativ då grönt medför stora intrång i naturmiljön och för boende	Memmings häradsallmänning Östergötland Anför rött alternativ då grönt medför stora intrång i naturmiljön och för boende Intrång i natur- och kulturmiljöerna undersöks och bedöms för att jämföra alternativ.
Ulla Sabelström Linköping	Anför enskilt intresse: Motsätter sig Blå som går rakt över deras hus.	Järnvägsutredningen utreder allmänna intressen.
Vänge samfällighetsförening gm Bengt och Gudrun Carlsson	Anför att villaområdet berörs av två av korridorerna, vilka kommer att ödelägga området.	Banverket och kommunen har varit på särskilt möte med berörda.

Tabell 4.2.1 Förteckning över synpunkter - Linköping kommun		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Inledande samrådsmöte för miljöorganisationer i E-län 2004-11-16 • =synpunkt	Bullerfrågor diskuterades. Fråga om tunnelsäkerheten vid Norrköping. • Orienteringsklubben önskar att en ny järnväg går nära motorvägen och oftast i tunnel för att minska barriärerna. • Föreningen Löfsta vänner anförde kulturmiljöns runt slottet värde och uppmanade Banverket att lägga järnvägen öster om motorvägen. • Grön korridor är inte att föredra eftersom den krockar med många intressen. • Synpunkter var vilt finns och vilka inventeringar som gjorts lämnades. Fråga om stängsel för vilt togs upp.	Bullerfrågorna beskrivs i detta skede utifrån vad som kan påverkas och inte hur. Persontrafik ska samsas med godstrafik, vilket utreds så att säkerheten kan uppfyllas mot målen. Synpunkter om vilt tillfördes utredningsarbetet som i detta tidiga skede bestod av naturmiljöinventeringar. Banverket har även låtit göra en viltutredning för att kartlägga hur viltstråken ser ut. Banverket planerar stängslingen efter "stängsellagen". Det innebär att större tamboskap ska skyddas.

4.3 Övriga synpunkter ej kommunrelaterade

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - ej kommunrelaterade		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Pontus	Förslag till sträckning via Söderköping och Valdemarsvik.	Banverket svarat direkt om Ostlänkens ändamål och bra förbindelser i regionen.
Madeleine Widoff	Anser att Blå korridor förstör för människorna och att Grön är allra bäst eftersom den går i orörd terräng.	
Henry Andersson	Pekar på att kortsiktig ekonomisk vinning inte uppväger förstörda kulturmiljöer.	

5 Samrådsredogörelse korridorutvidgningar

För de korridorutvidgningar som föreslagits har ett öfrstudiearbete, inklusive samråd genomförts. detta samrådsarbete sammanfattas nedan.

Samrådet har för samtliga områden pågått mellan den 16 maj och 17 juni. 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 den 17 maj i Norrköpings Tidningar, Folkbladet, Östgöta-Correspondenten och Extra Östergötland. Information på Banverkets hemsida har lagts in.

5.1 Norrköping C

Bakgrund

Ändamålet för Götalandsbanan med rimlig restid indikerar atthastighetsstandarden bör öka för Norrköpings norra infart.

Tabell 5.1.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Norrköping C		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Jernhusen	Norrköping C Inget att erinra.	
Länsstyrelsen i Östergötland	Ser fördelar med utökningarna	
Riksantikvarieämbetet	Ser fördelar med utökningarna.	
Norrköpings kommun	Norrköping C Accepterar utökningen, men påpekar att detta försvårar för utvecklingen av Butängen. Föreslår begränsning av utkningsområdet söderifrån samt att korsningen av Fredriksdalsgatan och Ståthögavägen säkras för förbindelse med Butängen.	Fortsättning av samrådet för att i kommande skeden successivt behandla frågan.

5.2 Lövstad

Bakgrund

Samrådet har föregåtts av ett fördjupat samråd om kulturmiljövärden inom riksintresseområdet. Ytterligare sträckningsalternativ har därvid identifierats med potentiellt mindre skada på kulturmiljöintresset.

Tabell 5.2.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Lövstad		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Margareta Lange	Lövstad Borgs kyrka och kyrkogård berörs av förslaget	Borgs värden avseende allmänna intressen behandlas i förstudien.
Kimstads hembygdsförening	Lövstad En sträckning så långt österut som möjligt i utredningsområdet.	Den exakta sträckningen analyseras i kommande utredningsskede, järnvägsplan.
Pelle Furuheim	Lövstad Önskar grön korridor för att skydda värdena kring Lövstad slott	Utökningen avser att pröva alternativa lösningar för att sammantaget kunna få fram bästa alternativ. Genomförbara alternativ jämförs i järnvägsutredningens färdigställande.
Föreningen forntid	Lövstad – Norrköping C Anför att stora mängder fornlämningar berörs av röd och blå utredningskorridor både vid Herrebro och Borg. Anför krokigare sträckning och station vid Ingelsta för bevarande av fornlämningar samt för kortare restid mellan Göteborg och Stockholm.	Stationsläget måste ligga centralt för att attrahera resenärer så att Ostlänkens samhällsnytta blir så stor som möjligt. Kulturvärden som är allmänna intressen i det utvidgade utredningsområdet behandlas och värderas i förstudien. Genomförbara alternativ jämförs i järnvägsutredningens färdigställande.

Tabell 5.2.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Löfstad		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Göran Larsson	Löfstad Den samlade gårdsbilden för Leverstads gård har ett historiskt kulturellt värde. Allén och de omgivande ekbackarna har biotopskydd. Anför att vägkrogen saknar relevant kulturvärde då den inte används för sådant ändamål.	Kulturvärden som är allmänna intressen i det utvidgade utredningsområdet behandlas och värderas i förstudien. Genomförbara alternativ jämförs i järnvägsutredningens färdigställande.
Levin och Sörstad	Löfstad Borgs Gård Pekar på Naturreservatet Borg samt hyresfastighet. Anser att Löfstad krog kan flyttas. Anser att Borg har större skydd än Löfstad.	Banverket har tagit kontakt för att förklara planeringsprocessen samt Löfstad riksintresseområde och Borgs värde och tänkbar genomförandeteknik
Boende i Borg	24 namnunderskrifter som ställer sig bakom skrivelse från Levin och Sörstad.	
Länsstyrelsen i Östergötland	Ser fördelar med utökningarna, men påminner om att hänsyn ska tas till Borgs Natura2000-område.	
Riksantikvarieämbetet	Ser fördelar med utökningarna.	
EON Malmö	Löfstad Kan inte ge konkreta besked om anläggningar i detta skede. Uppmärksammar att eventuella flyttningar av elanläggningar bekostas av Banverket.	

5.3 Törnevalla - Lingham

Bakgrund

Samrådet har föregåtts av ett fördjupat samråd om kulturmiljövärden inom riksintresseområdet. Ytterligare sträckningsalternativ har därvid identifierats med potentiellt mindre skada på kulturmiljöintresset.

Tabell 5.3.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Törnevalla-Lingham		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Linköpings kommun	Lingham-Törnevalla Är positiv till utökningsområdet då det ger fördelar såväl för Lingham utveckling som bevarande av riksintresset.	
Christer Andersson	Lingham-Törnevalla Anser att en dragning utmed motorvägen är det enda rätta.	Synpunkten påverkar inte en eventuell korridorutvidgning. Belyses i järnvägsutredningen vid jämförelse mellan genomförbara alternativ.
Kjell Svanberg	Lingham-Törnevalla Anför särskilda skäl för boende mot en dragning genom Lingham och anför en dragning vid motorvägen.	Synpunkten påverkar inte en eventuell korridorutvidgning. Belyses vid jämförelse mellan genomförbara alternativ i järnvägsutredningens färdigställande.
Maria Lingheimer och Carina Lingheimer	Lingham-Törnevalla Anför att blå korridor över huvud taget medför högre buller och barriärer samt risker än röd och grön. Stora kulturmiljövärden tillsammans med kyrkan i Törnevalla berörs av blå korridor liksom bruket av marken begränsas. Bestrider en utökning av blå korridor.	Synpunkten påverkar inte en eventuell korridorutvidgning. Belyses vid jämförelse mellan genomförbara alternativ i järnvägsutredningens färdigställande.
John Nyberg	Lingham. Bostad och verksamhet berörs. Fråga om väganslutning för bilar. Önskar fortlöpande information.	Enskild fråga som löses i en framtida järnvägsplan. Banverket har tagit kontakt för information om vad som gäller för dessa frågor.
Länsstyrelsen i Östergötland	Ser fördelar med utökningarna.	
Riksantikvarieämbetet	Ser fördelar med utökningarna.	

5.4 Linköping C

Bakgrund

Tidigare utförd förstudie för Linköping C – Mantorp har mot bakgrund av fortsatta sträcknings-
skisser för Linköping C en väl snäv avgränsning dels i stationsområdets norra del och dels för
Tjust-/Stångådalsbanans anslutning till Linköping C.

Tabell 5.4.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Linköping C		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Lars och Susanne Hejdenberg	Linköping C Föreslår flytt av Stångådalsbanan för att Ostlänkens station vid Stångån inte ska innebära att järnvägarna behöver korsas varandra.	Synpunkten om annan sträckning för Tjust-/Stångådalsbanan påverkar inte en eventuell utökning av utredningskorridoren för Ostlänken. Synpunkten har förmedlats till Linköpings kommun vid samrådsmöte 2008-06-16.
Skanska Agneta Dagersten	Linköping Kv Möbeln. Anför att utredningsområdet ska beröra fastigheten så lite som möjligt då utveckling genom kontorshotell pågår.	En inskränkning av en eventuell korridorutvidgning för fortsatt utredning påverkas primärt av allmänna intressen.
Länsstyrelsen i Östergötland	Ser fördelar med utökningarna.	
Riksantikvarieämbetet	Ser fördelar med utökningarna.	

www.banverket.se/ostlanken



BANVERKET

Banverket
Investeringsdivisionen
Projektdistrikt Mitt
Box 1070
172 22 Sundbyberg

Tel: 08-762 20 20
www.banverket.se
e-post: registrator.stockholm@banverket.se