

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Nytt hållplatsläge väg 796 Linghem

Linköping kommun, Östergötlands län

Vägplan, 2022-10-20

Uppdragsnummer: 173749



**Trafikverket**

Postadress: Box 1140 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Pernilla Baldwin, Assienah Mooki Morosini m.fl. Sweco

Dokumentdatum: 2022-10-20

Ärendenummer: TRV 2021/78049

Uppdragsnummer: 173749

Version: 3.0

Kontaktperson: Trafikverket, Rabi Baravdish

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
	2.1.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3	Samråd	5
	3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
	3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse	5
	3.1.2. Samråd med berörd kommun	5
	3.1.3. Samråd med berörd region	6
	3.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
	3.2. Samråd vid utformning av planförslaget	8
	3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse	8
	3.2.2. Samråd med berörd kommun	8
	3.2.3. Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet	9
	3.2.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.	9



I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats. Under ärendenummer TRV 2021/78049 finns synpunkter, protokoll med mera diarieförda.

## 1 Sammanfattning

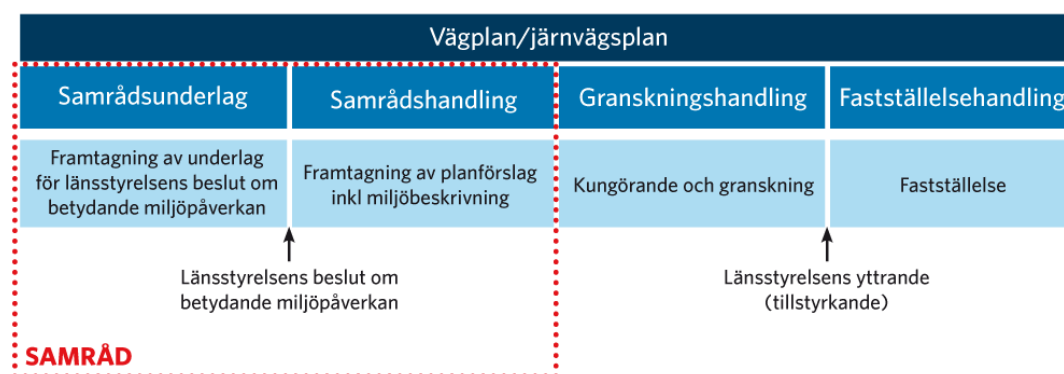
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I planlägningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram.

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

Planen kungörs sedan för granskning, där de som berörs kan yttra sig över det färdiga planförslaget. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.



Figur 2. Trafikverkets planlägningsprocess för vägplan

Samrådshandlingar för det aktuella projektet togs fram: 2022-03-31, och har hållits tillgänglig på projektets hemsida under samrådstiden 2022-04-08 tom 2022-05-10. Information om hur projektets fortsatta planläggning ser ut finns på Trafikverkets hemsida.

## 2 Samrådsrets

### 2.1.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Trafikverket har inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan definierat samrådsretsen till Länsstyrelsen i Östergötland, Linköpings kommun, Region Östergötland, Östgötatrafiken, rättighetshavare och enskilda som kan bli särskilt berörda. Samrådsretsen har således avgränsats till de som har intressen inom utredningsområdet. Att Trafikverket antar att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan har också avgränsat samrådsretsen.

Samrådsretsen har bjudits in till samråd genom brev med information om att samråd kommer hållas och var samrådsunderlaget funnits tillgängligt.

Genom att handlingarna har funnits tillgängliga via Trafikverkets webbplats har även allmänheten givits möjlighet att lämna synpunkter.

## 3 Samråd

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samrådstillfället för samrådsunderlaget pågick mellan 2021-10-26 och 2020-11-15. Under denna period har samrådsunderlaget funnits tillgängligt digitalt på Trafikverkets webbplats. Under samrådstiden inkom fem yttrande.

#### 3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

##### *2021-11-11, yttrande samrådsunderlag*

I sitt yttrande uppmanar Länsstyrelsen i Östergötland att Trafikverket begränsar ingreppet jordbruksmarken norr om väg 796. Länsstyrelsen meddelar också att övriga synpunkter kommer de lämnar i samband med beslutet om betydande miljöpåverkan.

**Trafikverket kommenterar:** *Den tillkommande anläggningen i form av två hållplatslägen kommer att anläggas intill den befintliga vägen inom utredningsområdet, detta i sin tur innebär att jordbruksmark kommer att tas i anspråk för att möjliggöra anläggningen. Endast hållplatsläget i norr kommer att anläggas på jordbruksmark.*

*Trafikverket kommer att ta hänsyn till jordbruksmarkens värde och arbeta för att minimera fragmenteringen av jordbruksmarken. Trafikverket kommer också att arbeta för att bevara ändamålsenliga jordbruksfastigheter.*

#### 3.1.2. Samråd med berörd kommun

##### *2021-11-08 Samråd, möte*

Ett samrådsmöte har hållits med Linköpings kommun och Östgötatrafiken. På mötet presenterade Trafikverket projektets bakgrund, mål och övergripande utformning. På mötet diskuterades också utrustning vid den planerade hållplatsen såsom väderskydd, cykelparkeringar med mera. Under mötet framförde kommunen ett önskemål om att anlägga en pendlarparkering i anslutning till gång- och cykeltunneln. Kommunen meddelade också att det kan finnas ett behov av en gång- och cykelväg från den befintliga biltunneln under järnvägen väster om Lingshems station till det kommande hållplatsläget söder om väg 796. Trafikverket meddelade att det inte ingår i deras nuvarande uppdrag att planera för en pendlarparkering eller gång- och cykelväg.

2021-11-19 Samråd, yttrande

Linköpings kommun ser positivt på den planerade anläggningen och framför att två bussar bör rymmas i respektive busshållplatsficka. Detta för att få plats med både linjelagd kollektivtrafik och ersättningstrafik för tågtrafiken. Kommunen framför också att det bör finnas väderskydd på de två hållplatslägena. Avslutningsvis anser kommunen att det bör byggas en pendlarparkering och cykelparkering för att underlätta pendlingen.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket tackar för informationen. I den kommande samrådshandling presenteras förslag till utformning av den nya gång- och cykelporten samt hållplatslägena. I handlingen kommer även den planerade utrustning att beskrivas.*

*Trafikverket har inte i sitt nuvarande uppdrag att utreda en pendlarparkering, därför kommer det inte att studeras vidare.*

### 3.1.3. Samråd med berörd region

2021-11-08 Samråd, möte

Se rubrik 3.1.2. och möte 2021-11-08 för mer information.

2021-11-12 Samråd, yttrande samrådsunderlag

Ett yttrande har inkommit från Östgötatrafiken som arbetar på uppdrag av, och företräder, den Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Östergötland i frågor som berör den samhällsbetalda kollektivtrafiken i Östergötland. Handlingen bedöms ur kollektivtrafikens perspektiv ha tagit hänsyn till de utpekade behoven avseende nya hållplatser samt planskild förbindelsen under väg 796 vid Lingshems station. Östgötatrafiken ser positivt på ett fortsatt arbete med föreslagen åtgärd.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket tackar för informationen.*

### 3.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Trafikverket har tagit emot två skriftlig synpunkt från privatpersoner.

En synpunktslämnare ställer sig frågande om projektet kan innebära mer busliv och buller i anslutning till sin fastighet. Personen upplyser också Trafikverket om sina privata dräneringsledning.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverkets bedömning är att den planerade anläggningen i form av en ny busshållplats på vardera sida om väg 796 och en ny gång- och cykelport inte bedöms generera mer trafikbuller. Därför görs bedömningen att projektet inte klassas som väsentlig ombyggnad och därmed kommer bullerskyddsåtgärder inte utredas.*

*Processen med att ta fram en vägplan syftar endast till att utreda och definiera var den tillkommande väganläggningen ska lokaliseras, hur den ska utformas och att säkra markåtkomst. Det är Region Östergötland som kollektivtrafikmyndighet som ansvarar för kollektivtrafiken och dess trafikering.*

*Trafikverket tackar för upplysningen om dräneringsledning.*

En synpunktslämnare betonar vikten av att undvika intrång på jordbruksmarken både för den planerade anläggningen och den tillfälliga omledningsvägen. Synpunktslämnaren framhåller att det

nästan är omöjligt att återställa jordbruksmark som har nyttjas som tillfälliga vägar. Packningsskadorna blir så omfattande och medför att åkerns dräneringssystem förstörs.

Synpunktslämnaren framhäver att både detta projekt och Trafikverkets angränsade projekt för infart Lingham kommer att göra intrång på samma jordbruksfastighet. De två projektet kommer att medföra en stor negativ inverkan på gårdens areal och dess jordbruksproduktion. Synpunktslämnaren betonar därför vikten av att jordbruksmarken undviks.

När temporära lösningar studeras behöver Trafikverket också undersöka vilka fordon som ska färdas på vägen. Synpunktslämnaren har dålig erfarenhet av dålig framkomlighet för breda fordon och långa omvägar.

Avslutningsvis önskar synpunktslämnaren en kontinuerlig dialog för att säkra att jordbruksmarken även i fortsättningen kan nyttjas effektivt och rationellt.

**Trafikverket kommenterar:** *Trafikverket tackar för informationen. Processen med att ta fram en vägplan syftar bland annat till att utreda var den kommande anläggningen ska lokaliseras och hur den ska utformas. Det är bland annat kopplingen mellan tåg- och busstrafiken som bidragit till anläggningens lokalisering.*

*Trafikverket strävar alltid efter att minimera intrånget på berörda fastigheter. Mark behöver tas i anspråk såväl permanent som tillfälligt för att möjliggöra anläggningen. I den kommande samrådshandlingen redogörs för vilka ytor som Trafikverket behöver ta i anspråk för väganläggningen. I handlingen kommer också påverkan, effekter och konsekvenser för skyddsvärda intressen såsom jordbruksmark att redovisas. Åtgärder kommer också att vidtas för att undvika och minimera skador.*

*Se även Trafikverkets svar till Länsstyrelsen under rubrik 3.1.1.*

*Vid utformning av tillfälliga lösningar kommer hänsyn tas till att vägen är omledningsväg för E4:an.*

## 3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Samrådshandlingar för det aktuella projektet togs fram: 2022-03-31, och har hållits tillgänglig på projektets hemsida under samrådstiden 2022-04-08 tom 2022-05-10. Information om hur projektets fortsatta planläggning ser ut finns på Trafikverkets hemsida

Under samrådstiden inkom fyra yttrande.

### 3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att det tas onödigt mycket jordbruksmark i anspråk. I stället föreslås en lösning där hållplatsen på norra sidan placeras närmare gång- och cykelporten, vilket bedöms innebära att mindre areal jordbruksmark tas ur produktion. Länsstyrelsen önskar att Trafikverket presenterar alternativens påverkan på jordbruksmark och övriga avvägningar. Länsstyrelsen har i projektets tidigare skeden informerat om vikten av att värna jordbruksmarken.

Länsstyrelsen efterfrågar svar kring huruvida projektet påverkar MKN för vatten samt till vilken vattenförekomst dagvatten från projektet leds. Beskrivningen ska möjliggöra en bedömning kring om det är någon påverkan.

**Trafikverkets svar:** *Placeringen av hållplatsen på norra sidan är på grund av sidoräckets längd. En närmare placering skulle innebära en räckselängd som inte följer Vägar och Gators Utformning (VGU), som är ett av Trafikverkets kravdokument. Trafikverket arbetar i övrigt för att minimera andelen jordbruksmark som tas i anspråk, men måste även väga intrånget projektet medför mot andra värden så som säkerhet och framkomlighet.*

*Planbeskrivningen kompletteras med status för de vattenförekomster som berörs av projektet samt projektets eventuella påverkan på dessa.*

### 3.2.2. Samråd med berörd kommun

Kommunen önskar att det byggs en gångväg från den befintliga vägporten under järnvägen (dvs dagens västliga infart) upp till busshållplatsen på den södra sidan. Bedömningen är att det blir gångtrafik här oavsett utbyggnaden av hållplatserna och därmed är det bättre att denna passage iordningsställs först.

Kommunen anser även att östra busshållplatsen bör placeras närmare gång- och cykelporten för att minimera avståndet från Lingshems station. Kommunen informerar om att de är medvetna om att åtgärden kan komma att innebära att hastigheten då måste justeras vid hållplatslägen.

Vad gäller den framtida driften av både befintliga delar och tillkommande gång- och cykelväg med tillhörande port samt hållplatser mm, ger kommunen medskicket att utgångspunkten för kommande driftavtal bör utgå från att få till en rationell och förutsägbar drift.

**Trafikverkets svar:** *Ingen gångväg planeras från befintlig vägport till busshållplatsen på södra sidan av väg 796. Frågan har tagits i beaktning men kommer inte att hanteras inom projektet.*

*Placeringen av hållplatsen på norra sidan av väg 796 är på grund av sidoräckets längd. En närmare placering skulle innebära en räckselängd som inte följer Vägar och Gators Utformning (VGU), som är ett av Trafikverkets kravdokument. Vad gäller hastighetsbegränsning utgår dimensioneringen från nuvarande hastighet.*



*Synpunkten om driftavtal har noterats och hanteras vid fortsatt arbete med projektet.*

### 3.2.3. Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet

Östgötatrafiken ställer sig positiva till planförslaget och har inget att erinra.

**Trafikverkets svar:** *Synpunkten har noterats.*

### 3.2.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.

Trafikverket har tagit emot ett dokument med skriftliga synpunkter från två privatpersoner, som är direkt berörda av projektet. Synpunkten sammanfattas nedan med Trafikverkets svar.

Privatpersonerna anser att det saknas underlag och analyser kring vilka samhällsvinster de nya busshållplatserna tillför och hur projektets utfall kommer medborgarna till gagn. De anser vidare att den nya busshållplatsen har starka kopplingar, till Trafikverkets projekt "Väg 757 Ny infart Lingham", vilka inte har tydligt presenterats eller samordnats.

Privatpersonerna anser att alternativa placeringar för den nya busshållplatsen norr om väg 796, bör ha presenterats för att undvika att bygga på högproduktiv jordbruksmark. Föreslagna hållplatsers effekt på trafiksäkerheten anses komma att vara ytterst begränsade, då antalet som idag kliver på och av bussen vid nuvarande hållplats är ytterst få. Privatpersonerna efterfrågar underlag kring antalet resenärer eller kring huruvida Östgötatrafiken avser utöka linjetätheten, för den aktuella busslinjen. Vidare ser de resonemanget om att hållplatsen ska korta ner restiden för kollektivtrafiken som felaktig, då samma sträcka trafikeras av tåg och därmed behövs inte något byte mellan trafikslagen. De önskar även att markägare ska hållas uppdaterade om projektet och inte själva behöva eftersöka information om det.

Vid ett genomförande av projektet vill privatpersonerna att man säkerställer att eventuell påverkan på täckdikning åtgärdas, utan negativa effekter på markens brukande. Återställda täckdiken ska enligt privatpersonerna noga dokumenteras med foton som sammanställs i ett slutdokument, innehållande kartor med koordinater. Privatpersonerna vill att dagvatten från nya hårdgjorda ytor, ska avledas på ett sådant sätt att markens brukning inte påverkas negativt. De anser att om dagvatten kopplas på befintliga avledningssystem, ska det föregås av en utredning om huruvida befintliga system klarar den extra vattenvolymen samt om detta innebär förändrade andelstal i eventuella täckdikningsföretag.

Vidare anser privatpersonerna att undanskynda gångtunnlar som de inom projektet riskerar att bli ett tillhåll för stök, ljusskygg verksamhet och nedskräpning. De anser att det för att kunna undvika detta krävs genomtänkta extra åtgärder, där markägare involveras i beslutsprocessen.

Vad gäller processer under byggnation vill privatpersonerna att man vid användning av temporära vägar på åkermark säkerställer att inget vägstenmaterial blir kvar på åkermarken, detta genom användning av lämpligt underlag så som exempelvis duk eller liknande.

Privatpersonerna vill att marken vid återställande efter temporära vägar i möjligaste mån återställs, vad gäller markpackning samt ersätts för den långsiktiga markpackning som väntas uppstå av den stora viktbelastningen. Privatpersonerna vill även att temporära vägar utformas så att jordbruksmaskiner ska kunna ta sig fram på ett sätt som inte orsakar omvägar eller trafikstörningar för övriga trafikanter. De anser även att den temporära vägen måste klara den omledning av trafik som sker från E4 vid olyckor.

Privatpersonerna önskar att som markägare få ersättning för markytor som på grund av projektets genomförande, blir för smala för att kunna brukas rationellt med moderna maskiner oavsett om dessa efter projektets genomförande fortsatt klassas som åkermark. Fastighetsägarna anser att en markvärdering av den mark som tas i anspråk ska utgå från nyligen genomförda fastighetsaffärer för att på så sätt få med den värdeökning som skett för åkermark.

Fastighetsägarna tar även upp en fråga om ersättning för grödor, där de anser att den måste baseras på aktuella förhållanden för den period som skadan avser och inflikar att spannmålspriserna i dagsläget är historiskt höga. Fastighetsägaren anser att markägare bör erbjudas ersättning, för förlorad arbetsinkomst samt för all tid som projektet tar i anspråk. De informerar även att de lagstiftningsmässigt som markägare inte fått någon ersättning, för att bevaka sina rättigheter vid fastighetsintrång. De anser att nuvarande ärenden är mycket mer omfattande än historiska ärenden och att det därför lämpligen ska ges ersättning för markägarens tid. Privatpersonerna föreslår att varje markägare få ersättning för all redovisad tid utöver 10 timmar, vilket anses vara en skälig nivå för att bevaka den egna fastigheten.

**Trafikverkets svar:** *Projektets kopplingar till vägplanen för "Väg 757 Ny infart Lingham" förtydligas vidare i planbeskrivningen. Planbeskrivningen kompletteras även med en tydlig motivering för och de avvägningarna som gjorts gällande val av plats för de nya busshållplatserna.*

*Buslinjen 513 är idag befintlig och några planer för dess nedläggning finns inte. Det finns idag inga busshållplatser på väg 796 vid Lingham. Bussen måste därför köra in och ut ur Lingham via Tellbovägen, via en bro över järnvägen i öst och genom tunneln under järnvägen strax väster om stationen. Dessa in- och utfarter kommer att stängas och/eller byggas om för att hantera gång- och cykeltrafik i samband med kommande projekt för "Väg 757 Ny infart Lingham". Bron över järnvägen är i dåligt skick och kommer på sikt inte att kunna hantera fordonstrafik. Tunneln under järnvägen kan på grund av dess snäva utformning inte hantera ersättningstrafik för järnvägstrafiken, som oftast bedrivs med dubbeldäckarbussar. Underhållet på den Södra stambanan är eftersatt, vilket medför störningar för järnvägstrafiken. Ersättningstrafiken är svår att verkställa på grund av ovannämnda brister med in- och utfarter till Lingham station.*

*Genom att placera busshållplatser på vardera sida om väg 796, kortas restiden ner då bussen inte längre behöver köra in via Lingham. Om föreslagna busshållplatser på väg 796 inte är färdigställda när in- och utfarterna till Lingham stängs (i samband med genomförande av projekt "Väg 757 Ny infart Lingham") kommer möjligheten att försörja Lingham med busstrafik på ett effektivt och samhällsekonomiskt sätt försämrats. En sannolik konsekvens blir ett minskat turutbud, eller att fler fordon måste sättas in för bibehållen trafikering. Sett till att kollektivtrafiken finansieras till största delen genom skattesubventioner ökar risken för att busstrafiken minskas, före att skjuta till mera medel för att upprätthålla dagens turutbud.*

*Vad gäller dikningsföretag framgår det i planbeskrivningen att det inte finns några identifierade markavvattningsföretag, inom utredningsområdet. Dock finns två markavvattningsföretag som ligger utanför utredningsområdet. Vid närmare granskning av originalhandlingarna, framgår det dock att dessa markavvattningsföretag ligger söder om utredningsområdet (Lantmäteriet, 2021; Länsstyrelserna, 2021). I planbeskrivningen framgår även att det förmodligen finns åkerdränering inom planerat arbetsområde, omfattning och utförande är dock oklart. Det kommer vidare behöva läggas avskärande dränering, för att ta hand om åkerdränering som blir förstörd. Upptagsområde för åkerdränering är okänt. Frågan hanteras vidare i projektet.*

*En förutsättning för att skapa en lösning med god tillgänglighet, trygghet och säkerhet för gång- och cykelporten är att inga avsteg görs från Vägar och Gators Utformning (VGU).*

*Synpunkter om omledningsvägens utformning och dess påverkan på jordbruksmarken har noterats och beaktas i det fortsatta arbetet med projektet. Trafikverket kommer säkerställa att arbetsområdets gränser inte överskrids.*

*Information om projektet sker via mejl eller via brev i samband med den formella processen.*

*Ersättning för markanspråk utgår från dagen då marken tas i anspråk. Jordbruksnormer som används är framtagna i samråd med LRF och uppdateras årligen, där ingår bland annat ersättning för försvårad eller omöjliggjord brukning. Ekonomisk påverkan som ej ersätts enligt normen kan tas upp som "övrig skada". Grundprincipen är att fastighetsägaren ska gå skadeslös ur processen.*

*Trafikverket ersätter dock inte för den tiden som markägare lägger för att bevaka den egna fastigheten.*



Trafikverket, Box 1140 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Gelbgjutaregatan 2D i Linköping.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

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