



TRAFIKVERKET

Samråd Järnvägsplan **KLINGA-BÄCKEBY**

Beskrivning av planförslaget och dess konsekvenser



**PROJEKTET
OSTLÄNKEN**

2020-02-21

**ÄRENDENUMMER:
TRV 2014/72082**

Innehåll

Projekt Ostlänken	3
Allmänna förutsättningar	5
Planförslag Klinga-Bäckeby	7
Miljökonsekvenser	12
Byggskedet	14

Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Beskrivning av Planförslaget och dess konsekvenser,
Järnvägsplan Klinga-Bäckeby

Dokumentdatum: 2020-02-21

Ärendenummer: TRV 2014/72082

Version: 1.0

Tryck: Brandfactory 2020

Foto: Trafikverket

Illustration: Trafikverket

Inledning

För att Sverige ska kunna utvecklas måste järnvägen rustas, moderniseras och byggas ut. Vi gör det nu, och det blir Sveriges nya järnväg. Stambanorna mellan våra storstadsregioner är en nationell pulsåder för gods- och tågtrafik. Idag är de hårt belastade och det är trångt i spåren. Fler ska kunna ta tåget. Därför bygger vi ut järnvägen.

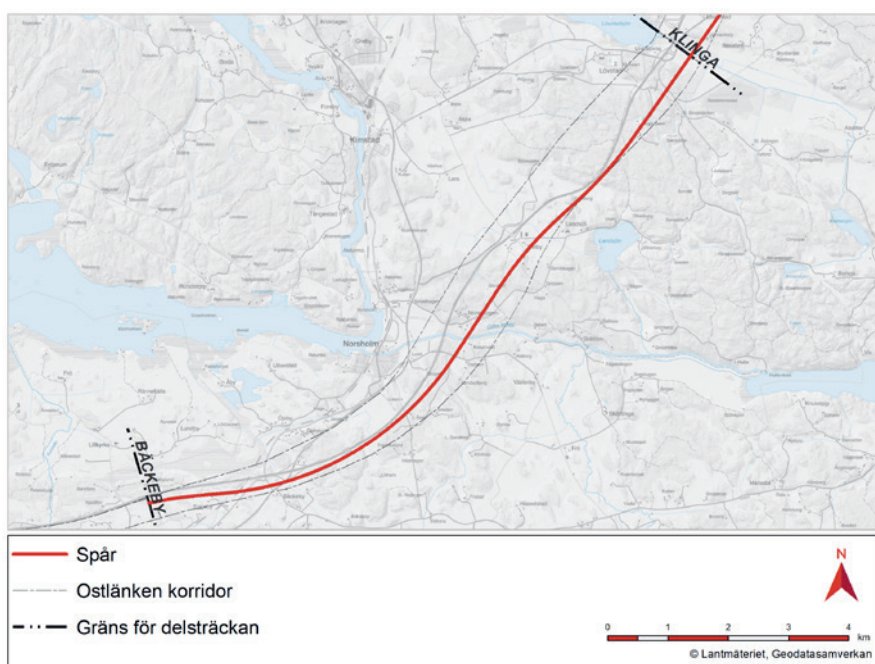
Ostlänken mellan Järna i Sörmlands län och Linköping i Östergötlands län är den första delen av de nya stambanorna. De nya spåren avlastar de gamla och det kommer att ge förbättrade möjligheter till pendling i regionen och fler möjligheter till fler godstransporter på de gamla stambanorna. När vi bygger ut knyts landet ihop och det blir lättare att ta sig mellan Linköping, Norrköping, Nyköping och Södertälje samt Stockholm. Vår ambition är att Ostlänken mellan Järna och Linköping är färdig för persontrafik 2035.

Utöver våra egna undersökningar är det viktigt för oss att få ta del av synpunkter och kunskaper från dig som bor och arbetar i närområdet. Denna broschyr sammanfattar delar ur planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning och beskriver planförslaget samt dess konsekvenser. De handlingar som ingår i samrådet är en översiktskarta och cirka 30 plan- och illustrationskartor som visar järnvägsanläggningens sträckning och utformning. Miljökartor samt miljökonsekvensbeskrivning kommer också att finnas tillgängliga under samrådet. Även en samrådsredogörelse där de synpunkter som framförts under föregående samråd redovisas.

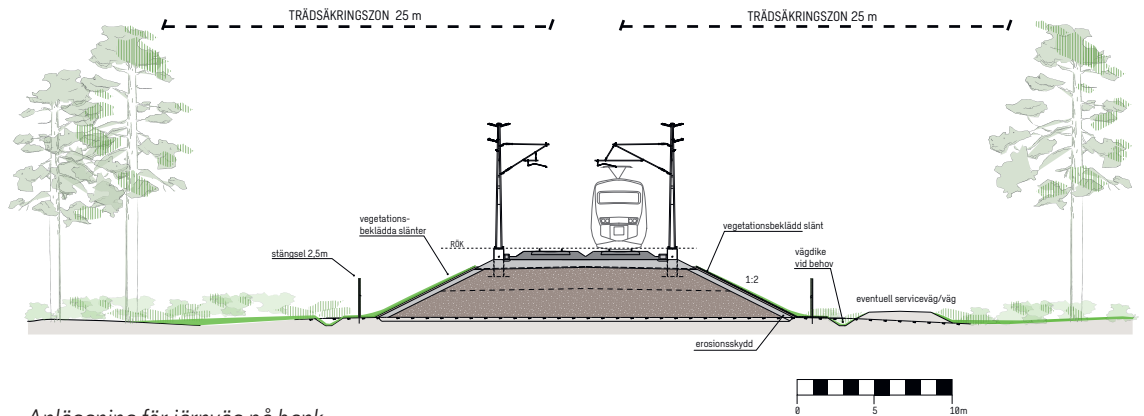
Samrådshandlingarna hittar du också på Trafikverkets projekthemsida för Ostlänken: trafikverket.se/ostlankennorrkoping.

Även om det tar många år från det att vår planering börjar till dess att bygget startar ska du inte vänta med att säga vad du tycker.

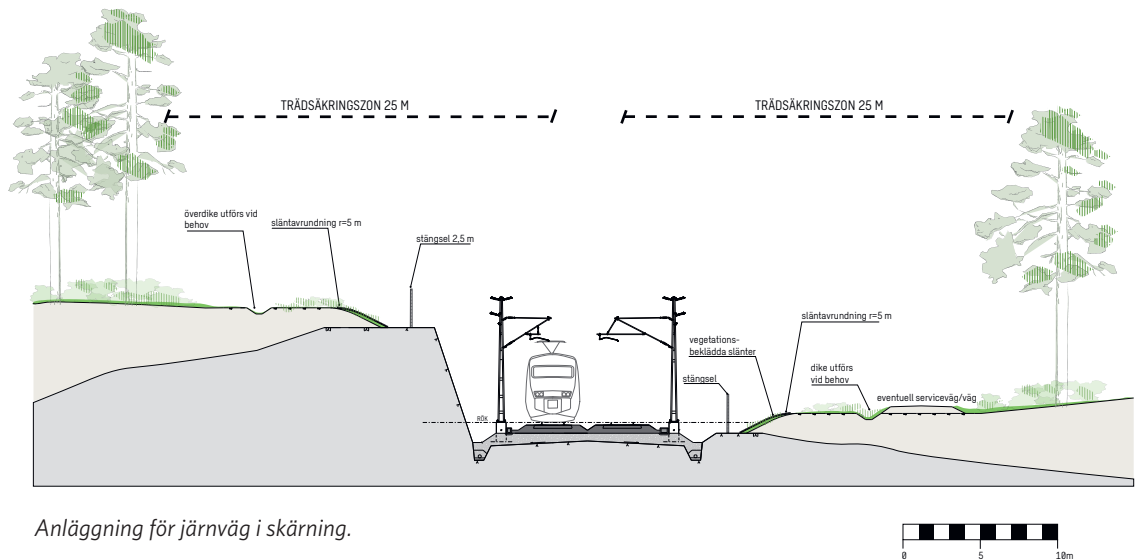
Trafikverket ansvarar för järnvägsplanearbetet med Ostlänken. Järnvägsplanen beskriver järnvägsanläggningens sträckning, dess huvudsakliga utformning och dess markbehov. Till järnvägsplanen tas en miljökonsekvensbeskrivning fram som redovisar bedömda konsekvenser för människors hälsa och miljö.



Allmänna förutsättningar



Anläggning för järnväg på bank.



Anläggning för järnväg i skärning.

Krav på höghastighetsjärnväg

När järnvägen byggs för tåg som ska köra i högre hastigheter, 250 km/tim eller snabbare, måste en del krav vara uppfyllda. Särskilt viktigt är att kurvor är vida och att höjdskillnader sprids ut på en större sträcka. Eftersom landskapet är kuperat, gäller det att hitta ett läge för järnvägen där den kan ligga på ungefär samma höjd hela sträckan. Det är en av flera anledningar till att Ostlänken ibland går *på bro* över landskapet. Ibland går järnvägen i nedsänkt läge, som kallas *skärning* och ibland i upphöjt läge, på en vall som kallas *bank*. Detta visas i bilderna ovan.

Särskilda skydd

För att inga människor eller djur ska kunna ta sig ut på spåren, kommer hela järnvägen att stängslas in. Skyddet blir 2,5 meter högt på båda sidor om järnvägen och utformas så att det inte går att klättra över det. På vissa ställen, där buller överskrider riktlinjer, kan det också behövas skydd som ska hindra buller att spridas från järnvägen så att inte riktvärdena för buller överskrids i befintlig boendemiljö.

På sträckor där järnvägen går genom skog, och ställen där skog kan komma att växa, kommer träd från spåren och 25 meter utåt att fällas på båda sidor. Detta kallas *trädsäkring* och görs för att träd inte ska kunna blåsa ner och hamna över kontaktledningar och spår, vilket skulle kunna orsaka avbrott i tågtrafiken. Alla träd kommer nödvändigtvis inte att fällas, till exempel kan värdefulla träd sparas.

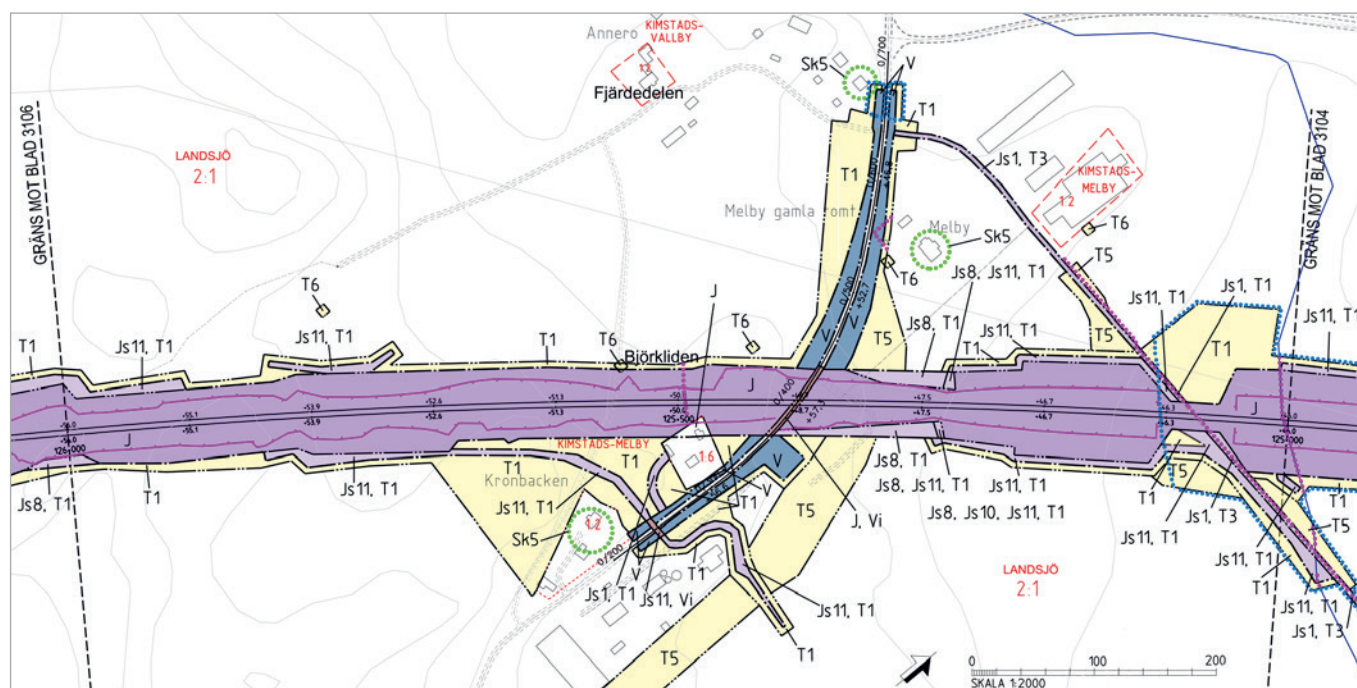
Markanspråk

När en järnvägsplan fastställts har Trafikverket rätt att ta i anspråk den mark som behövs för järnvägen med äganderätt. Trafikverket har även rätt att anlägga och använda servicevägar längs sträckan med servitutsrätt. Beslut om äganderättens övergång, servitut, ersättning och tid för tillträde sker i en lantmäteriförrättning och beslutas av Lantmäterimyndigheten, om inte en överenskommelse träffats innan mellan Trafikverket och markägaren.

Mark som behövs för ombyggnad eller omledning av enskilda vägar hanteras även de i en lantmäteriförrättning. Trafikverket ansöker och bekostar lantmäteriförrättningen, omledningen och markintrånget.

För att bygga järnvägen behövs även tillfälliga transportvägar och plats för arbetsbodar, upplag, maskiner med mera. Trafikverket kan då behöva använda mark som ligger utanför själva järnvägsområdet (äganderättsområdet) som förvärfvas. Sådant markanspråk kallas tillfällig nyttjanderätt. Fördjupad beskrivning av markanspråk finns i Trafikverkets broschyr *Väg eller järnväg på min mark (Dokumentbeteckning: 100586)* som du hittar i Trafikverkets webbutik.

På järnvägsplanens plankartor redovisas vilken mark som behövs permanent och vilken mark som behövs tillfälligt under byggtiden.



Utdrag ur plankarta 3105. Lila områden (J) betyder permanenta markanspråk för järnvägen. Blå områden (V) betyder permanenta markanspråk för väg. Gul färg (T) betyder tillfälliga markanspråk.

Planförslag Klinga-Bäckeby

Delsträckan Klinga-Bäckeby är cirka 12 kilometer lång och planeras omväxlande på bank, på bro och i skärning. På sträckan planeras inga stationer. Föreslagen spårlinje grundar sig i att minimera intrång och negativa konsekvenser i skyddsvärda områden. Ostlänken kommer att gå parallellt med E4, då det är ett område som redan är påverkat av effekterna från befintlig infrastruktur.

Öster om Lövstad knyter järnvägen an till den planerade järnvägssträckningen inom Loddby-Klinga. För den delsträckan tas en egen järnvägsplan fram.

Nedan beskrivs järnvägsanläggningen från Klinga till Bäckeby.

Trafikplats Lövstad

Delsträckans planförslag börjar i höjd med Lövstad där Ostlänken går på bank över jordbruksmarken öster om trafikplatsen. På de partier som går på bank kommer det att krävas förstärkningsåtgärder intill järnvägsbanken i form av tryckbankar. En tryckbank är en åtgärd som ska agera motvikt för den belastning som järnvägen bidrar med och på så sätt minska risken för skred.

Efter trafikplatsen går Ostlänken vidare i skogsterräng, på en järnvägsbro över en enskild väg mot Häradsuddens avfallsanläggning och närliggande bergtäkt. I samma område passerar järnvägen cirka 100 meter från den nedlagda Lillie station.

Ostlänken fortsätter därefter en kortare sträcka i skärning innan Skvalbäcken passeras på bank. Efter Skvalbäcken övergår järnvägen till att ligga en kortare sträcka i skärning genom landskapet och sedan på bank.

Vid Äspedalen kommer en teknikgård att anläggas. En teknikgård är en yta som innehåller utrustning för el, kontaktledning, signal och tele samt annan nödvändig teknik för drift och skötsel av järnvägsanläggningen. Åtkomst till dessa teknikgårdar ges via servicevägar som anläggs och ansluter till befintliga vägar.

I anslutning till Äspedalen kommer även två nya enskilda vägar att anläggas på båda sidor om järnvägen. Dessa behövs för att nå en fastighet samt för att ersätta en väg till befintlig telemast och för att skapa en väganslutning till en dagvattendamm som anläggs för Ostlänken.

Ostlänken fortsätter sedan i skärning genom skogsterräng.

Vänningen

I höjd med Vänningen går Ostlänken omväxlande i skärning och på bank nära E4. För att kunna uppfylla krav på ett säkerhetsavstånd mellan vägen och järnvägen kommer en skyddsvall att anläggas där E4 ligger som närmast Ostlänken. Skyddsvallen ska även förhindra att eventuella fordon som åker av E4 når järnvägsanläggningen. Tryckbankar kommer att anläggas intill järnvägsbanken vid passagen över jordbruksmark. I närområdet anläggs även en teknikgård. Åtkomst ges via en serviceväg som nyanläggs. Servicevägen ansluter till en befintlig enskild väg väster om Landsjön vid Viken.

För att anläggningen ska få plats inom korridoren har Trafikverket ansökt hos länsstyrelsen om att få göra en mindre korridorsöverträdelse på cirka 6 000 kvadratmeter för teknikgården med tillhörande serviceväg samt en dagvattendamm.

Väster om Vänningen kommer en port under järnvägen att anläggas för att möjliggöra tillgänglighet för friluftslivet till en fornborg samt åtkomst till en åker mellan E4 och Ostlänken. Fornborgen vid Vänningen passeras i skärning.

Landsjö och Melby

Efter Vänningen fortsätter Ostlänken en kortare sträcka i skärning. Vid Landsjö anläggs en ekodukt över järnvägen. En ekodukt är en bro avsedd för att djur ska kunna ta sig över till andra sidan av anläggningen på ett skyddat sätt.

Åkermarken mellan Landsjö och Melby passeras på bank. Den enskilda vägen mellan Landsjö säteri och Melby gård, som kantas av en allé, passeras på järnvägsbro. Väg 795 korsas vid Melby. Vägen kommer att ligga kvar i befintligt läge i plan, men byggs om i höjddled för att passera över Ostlänken på en vägbro. En kortare serviceväg kommer att anläggas och ansluta till väg 795 för åtkomst till ett spårledningsskåp.

Efter Melby fortsätter Ostlänken i skärning för att sedan ligga på bank. Linjen går genom en bergtäkt, där det även anläggs en teknikgård. En serviceväg förbinder teknikgården med en enskild väg som går mellan Norsholm och Melby. Vid Skoga går Ostlänken på järnvägsbro över denna enskilda väg.

Göta kanal

Ostlänken passerar över Göta kanal på en cirka 720 meter lång bro. Bron kommer att ha samma höjd som befintlig bro för E4 och blir därmed inte något hinder för båtar eller de som rör sig längs kanalen. Söder om Göta kanal passerar järnvägsbron även väg 793, som ligger kvar i befintligt läge. En enskild väg som går från väg 793 mot Sveden läggs om på en sträcka av cirka 100 meter och får en ny anslutning på väg 793. Lite längre västerut anläggs även en teknikgård med tillhörande serviceväg.

Skogen vid Norsholm

När järnvägen passerat Göta kanal övergår Ostlänken till att ligga på bank genom skogen vid Norsholm. Förbi Sveden och fram till Åsen ligger järnvägen i skärning. Vid Åsen passerar Ostlänken på järnvägsbro över en gångväg. Gångvägen passerar även under E4 och passager under båda anläggningarna kommer att möjliggöras. Den första delen av gångvägen kommer att användas som serviceväg och vägen kommer därför att breddas. Vid Fredrikslund anläggs även en teknikgård.

Bäckeby

Förbi Fredrikslund och fram till trafikplats Norsholm ligger järnvägen nära E4 på både bank och i skärning. I anslutning till trafikplatsen anläggs även en teknikgård. Ostlänken kommer att passera på järnvägsbro över väg 210, som även kommer att läggas om något vid anslutningen till trafikplatsen. Från E4 kommer en ny avfartsramp att ansluta till en ny cirkulationsplats vid korsningen till väg 210. Befintlig påfartsramp mot E4 behålls och behöver endast justeras något vid anslutningen mot den nya cirkulationsplatsen.

Efter trafikplatsen samordnas två lokalvägar till en, där Ostlänken passerar på järnvägsbro och en ny enskild väg anläggs parallellt på södra sidan om järnvägen.

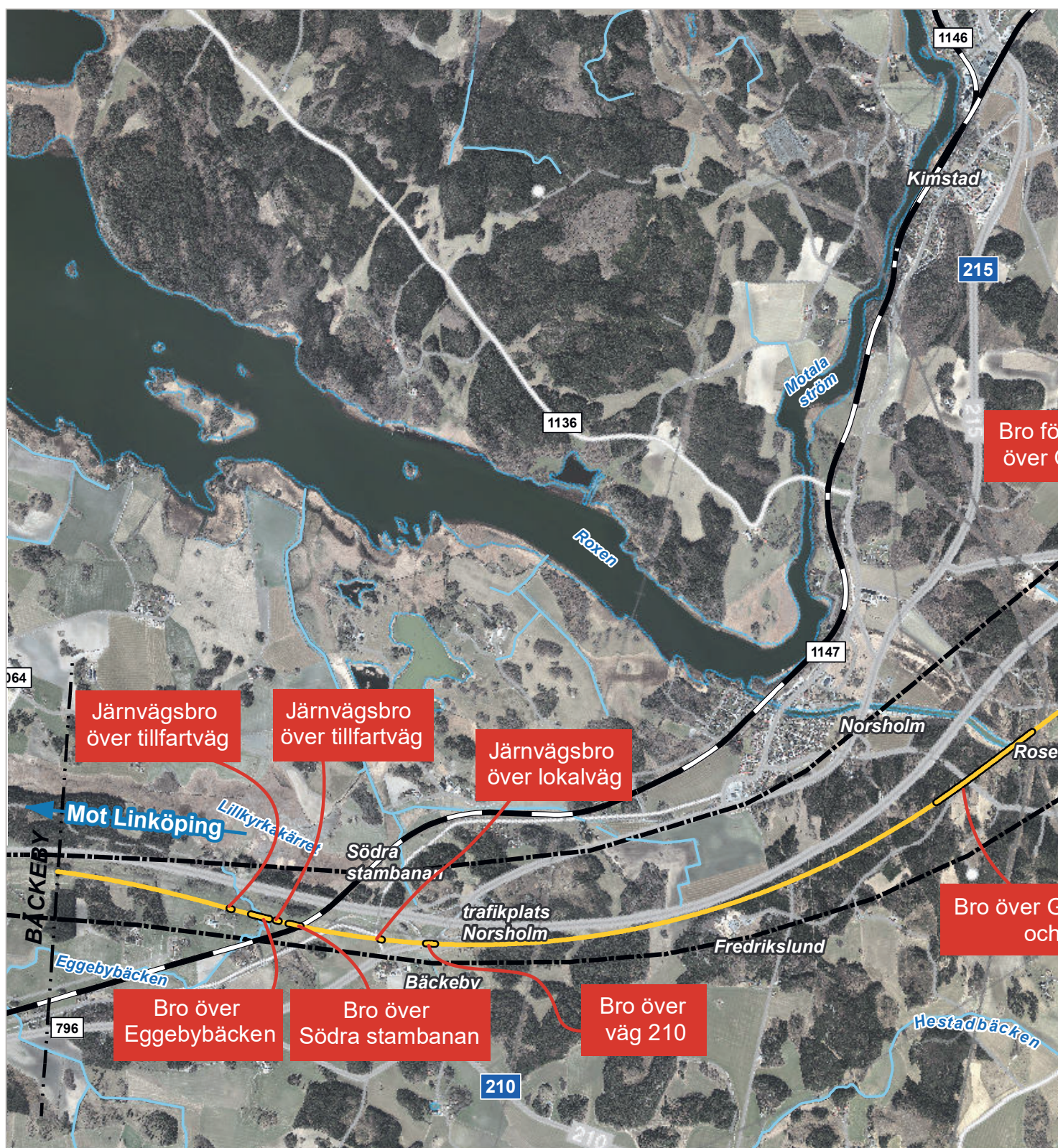
Södra stambanan korsas på en cirka 14 meter lång järnvägsbro. I närheten av denna bro anläggs även en serviceväg för åtkomst till ett spårledningsskåp.

Eggeby

Vid Eggeby fortsätter Ostlänken att gå på bank. Eggebybäcken passeras på en cirka 100 meter lång järnvägsbro. Två portar, en på vardera sida om bäcken, anläggs för att möjliggöra passage med jordbruksfordon och för djur.

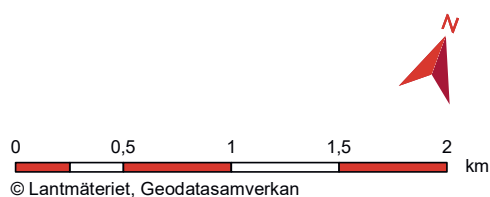
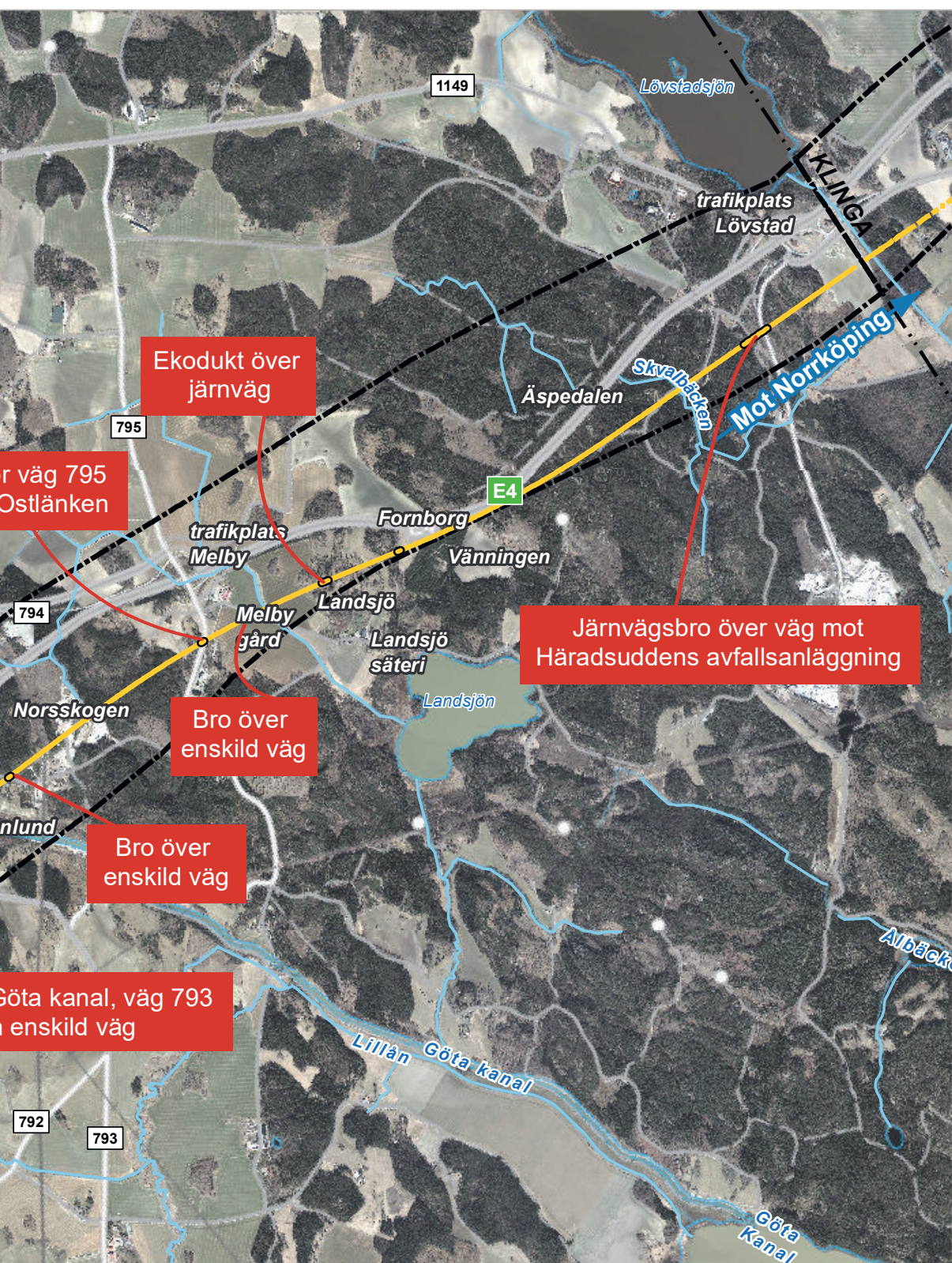
Vid Eggeby gård anläggs en teknikgård, med tillhörande serviceväg som ansluter vid Krongården på en befintlig enskild väg längs Södra stambanan.

Gränsen för denna järnvägsplan ligger vid kommungränsen mellan Norrköping och Linköping. Där binds järnvägen samman med den planerade järnvägssträckningen inom delsträckan Bäckeby–Tallboda, som har en egen järnvägsplan.



- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| --- Ostlänken korridor | — Bank/skärning |
| - · - Gräns för delsträckan | — Bro |
| — Befintlig järnväg | - - - Okänt planläge |
| — Vattendrag | |

Föreslagen linjesträckning - korsningspunkter



Miljökonsekvenser

Parallellt med planering och projektering av järnvägsanläggningen görs en miljöbedömning där en miljökonsekvensbeskrivning tas fram som ska ge en helhetsbild över projektets miljöeffekter. Miljökonsekvensbeskrivningen är en bilaga till järnvägsplanen och ska godkännas av länsstyrelsen innan järnvägsplanen kan fastställas.

Fältundersökningar och inventeringar har utförts i områdena kring järnvägsanläggningen. Detta för att fördjupa kunskapen om områdets förutsättningar och möjligheter. Även andra aspekter, såsom buller, markintrång och barriäreffekter har studerats vidare. Alternativa utformningar, byggmetoder och i vissa fall även möjligheter att ändra spårets läge har studerats.

Under projektets gång arbetar Trafikverket aktivt med åtgärder för att minska projektets klimatpåverkan. Bland annat görs klimatberäkningar för att jämföra klimatpåverkan från olika sträckningar, utformningar och material. Detta möjliggör klimatsmarta val och anpassningar av anläggningen så att klimatpåverkan begränsas. Trafikverket ställer också klimatkrav i sina upphandlingar för att minska klimatpåverkan från byggnation och framtida underhåll.

Nedan beskrivs de största konsekvenserna kortfattat. Fördjupade beskrivningar av miljöpåverkan och konsekvensbedömningar med motiveringar återfinns i miljökonsekvensbeskrivningen.

Buller

Att utsättas för buller under en längre tid kan orsaka hälsoproblem. Ljudet från höghastighetståg är annorlunda än ljudet från vanliga tåg. Vid höga hastigheter skapas även buller från strömavtagaren på tågens tak. Mer information om detta finns i Trafikverkets broschyr *Buller från höghastighetståg* som du hittar under samrådet.

För att ta reda på hur många människor som kommer att påverkas av bullret från Ostlänken studeras omgivningarna. Beräknade ljudnivåer utvärderas mot riktvärden för buller. I beräkningarna ingår också bullret från biltrafik på närliggande vägar och från järnvägstrafik på befintliga spår. Om beräkningarna visar att ljudnivåerna är högre än riktvärdena kan Trafikverket sätta upp bullerskydd längs järnvägen, sätta upp skärmar vid bostadshus för att skapa tysta uteplatser eller byta fönster på hus.

Friluftsliv och rekreation

Ostlänkens lokalisering bredvid E4 innebär att järnvägens barriäreffekt blir mindre än vid annan lokalisering. Inga områden som är av särskilt värde för friluftslivet kommer vara svåra att nå, däremot kan "vardagsnatur" i vissa fall bli mer svårtillgänglig. Där Ostlänken passerar Lövestad slott och slottsparken ligger järnvägen så att den inte syns och därmed påverkas inte upplevelsen av området. Göta kanal är ett riksintresse för friluftsliv. Ostlänken får ingen barriäreffekt här, eftersom järnvägen passerar på bro över kanalen. Däremot påverkas upplevelsen av Göta kanal.

Naturmiljö

Naturmiljön längs delsträckan kommer att påverkas av Ostlänken i varierande grad, men inga riksintressen för naturvård, Natura 2000-områden eller naturreservat kommer att påverkas av järnvägen. Påverkan blir störst i Lövestad, Landsjö, området runt Göta kanal samt Bäckeby-Eggeby. Genom att bygga en ekodukt över järnvägen vid Landsjö minskar Ostlänkens barriäreffekt och

Regeringen beslutade den 16 april 2015 med stöd av 17 kap. 3 § miljöbalken att tillåtligheten för Ostlänken ska prövas enligt 17 kap. miljöbalken. Den 7 juni 2018 meddelade regeringen tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken.

Samråd har tidigare skett i förstudie 2001–2003 och i järnvägsutredning 2004–2010. Inom järnvägsplane-processen har flera samrådstillfällen genomförts. Samråd sker även kontinuerligt med Länsstyrelsen och berörda kommuner kring de frågor som uppstår under projekterings gång.

Samråd om förslag till Ostlänkens sträckning på delsträckan Klinga–Bäckeby har hållits vid flera tillfällen. Våren 2016 hölls öppet hus. Ett digitalt samråd om påverkan på allmänna vägar genomfördes i mars-april 2017. Ännu ett digitalt samråd hölls under april–maj 2019 efter att spårlinjen justerats. Vid samtliga dessa tillfällen lämnades en samrådsremiss till länsstyrelsen Östergötland och Norrköpings kommun.

betesmarkerna knyts samman på båda sidor av spåren. Området vid Eggebybäcken kommer att påverkas tillfälligt under byggskedet då delar av bäcken måste ledas om, men mycket av miljön kommer att kunna återställas.

Trafikverket utreder om olika typer av skyddsåtgärder för naturmiljön kan genomföras.

Kulturmiljö

Det finns många skyddsvärda kulturmiljöer längs Ostlänken och även flera fornlämningar. Arkeologiska utredningar och utgrävningar kommer att genomföras för fornlämningar som berörs direkt av Ostlänken. Lövstad slott och Göta kanal är riksintressen för kulturmiljövård. Vid Lövstad passerar Ostlänken utanför riksintresset, vilket gör att riksintresset inte bedöms bli påtagligt skadat. Bron över Göta kanal blir ett nytt inslag i kulturmiljön men ingen betydande påverkan bedöms ske på riksintresset. Landsjö, Skogskilen–Landsjöberg och Bäckeby–Eggeby är andra kulturmiljöer som är skyddsvärda. Här kommer järnvägen att skapa en barriär som påverkar de historiska sambanden. För att minska Ostlänkens påverkan har Trafikverket anpassat de ytor som behövs för byggskedet och för driften av anläggningen efter miljöns känslighet.

Trafikverket utreder åtgärder som stärker och tydliggör kulturmiljövärden.

Landskap

Ostlänken blir ett nytt inslag i landskapet men arbete har lagts ned för att minimera påverkan på landskapet i möjligaste mån. För ytor mellan E4 och Ostlänken kan markanvändningen förändras, men efter byggtiden återställs tillfälliga ytor till tidigare markanvändning så långt det går. Ostlänken kan innebära positiva konsekvenser vid Göta kanal där en väl gestaltad bro kan bli ett nytt landmärke. Herrgårdslandskapet vid Landsjö och sträckan genom det småskaliga jordbrukslandskapet vid Eggeby och Bäckeby påverkas då järnvägens dragning blir en barriär både fysiskt och visuellt.

Jord- och skogsbruksmark

Där järnvägen passerar kommer åkrar att delas upp i mindre fält, vilket gör att den sammanlagda åkerarealen minskar. På de ytor Trafikverket tar tillfällig nyttjanderätt minskar produktionen på åkrarna under en viss tidsperiod. På de sträckor där Ostlänken går genom skog kommer träd att behöva fällas.

Vatten

Vattenverksamhet hanteras i en egen tillståndsprocess och redovisas inte i denna broschyr. Samrådsunderlag för vattenverksamhet hittar du på Trafikverkets hemsida och samråd sker parallellt med samrådet för järnvägsplan.

Byggskedet

Byggandet av en järnväg innehåller många olika delmoment som påverkar omgivningen på olika sätt. En fördjupad beskrivning kring detta finns i Trafikverkets broschyr *Vad händer när en väg eller järnväg byggs?* (Dokumentbeteckning: 100584) som du hittar i Trafikverkets webbutik. I den broschyren får du även information om vad Trafikverket gör för att förebygga och minska de störningar som uppkommer.

Byggandet av Ostlänken utgör ett omfattande projekt. Hur byggarbetet ska gå till är ännu inte detaljplanerat och förändringar kan därför ske. Störningar från arbetet kommer främst att uppstå i form av motorljud från maskiner, trafik till och från området, sprängning, krossning av bergmaterial, geotekniska förstärkningsarbeten samt schaktningsarbeten. Under byggtiden försöker Trafikverket förebygga och begränsa störningar och skador för de som bor eller arbetar i närheten. Vid behov kan arbeten avskärmas mot omgivningen.

För att lösa transportbehovet till byggarbetsplatserna kommer ett antal olika arbetsvägar att behöva anläggas samt att befintliga vägar behöver förbättras, förstärkas och/eller breddas. Även vissa enskilda vägar kommer behöva nyttjas för byggtrafik. Arbetsvägarna kommer att ansluta till allmänna vägar där trafikmängden i sin tur kommer att öka. När byggskedet är avslutat är målsättningen att i största möjliga utsträckning låta arbetsvägar övergå till servicevägar där det finns behov.

Under byggtiden krävs mer yta än vad som behövs för den färdiga anläggningen. Detta markeras på plankartorna som ytor med tillfällig nyttjanderätt. Det är ytor som behövs under upp till den cirka 10 år långa byggtiden och som sedan återställs till tidigare markanvändning. Ytorna behövs till exempel för uppställning av maskiner, arbetsbodar, material till anläggningen och hantering av massor. Nedan beskrivs några av arbetsområdena under byggskedet.

Sträckan från Lövstad till Göta kanal

Arbete med broar över väg mot Häradsuddens avfallsanläggning, för väg 795 över Ostlänken samt över två enskilda vägar kommer att pågå. Under tiden som bron över väg 795 anläggs behöver vägen ledas om en kortare sträcka.

Under arbetet med broarna kommer arbetsvägar och produktionsytor att anläggas. Vid broar krävs generellt ett arbetsområde med en bredd av 20–40 meter på en sträcka som även omfattar 25–50 meter i längd. Det behövs för att få plats med kranar, arbetsbodar och andra redskap. Jord- och schaktningsarbete kommer att utföras och anläggningen färdigställs därefter med spår- och övriga järnvägssystem som el-, signal- och telesystem. Vid Lillie station kommer en yta för etablering att påverka banvallen, men banvallen återställs efter byggskedet.

Jord- och bergmassor, betong och övrigt material behöver transporteras via E4, vilket medför byggtrafik till och från dessa områden under hela byggtiden.

För att skapa bergskärningen vid Vänningen kommer berg att sprängas loss och därefter att krossas. Sprängningen medför tillfälligt höga bullernivåer och ibland kort avstängning av trafik längs E4. Jord kommer att grävas bort och järnvägsbankar byggs med de bergmassor som krossats. Då det är underskott av berg längs den första delen av sträckan kommer krossat bergmaterial att transporteras från delen söder om Göta kanal.

Göta kanal

Under byggskedet behövs stora ytor på båda sidor av kanalen. På Göta kanals norra sida behövs ytor för att kunna lagra de massor som uppkommer från anläggningens djupa skärningar öster om Vänningen. Därför kommer bergtåkten vid Norsskogen att användas för upplag.

På Göta kanals södra sida är arbetena främst koncentrerade till byggande av den järnvägsbro som ska gå över kanalen. Därför behövs stora etableringsytor för att få plats med kranar, arbetsbodar med mera.

Järnvägsbron kommer att byggas med en ställningsvagn som flyttas fram steg för steg vilket minimerar intrånget under bron och intill kanalen. När betongarbetena är klara monteras övrig broutrustning, som broräcken, eventuella bullerskydd samt spår- och övriga järnvägssystem (el-, signal- och telesystem).

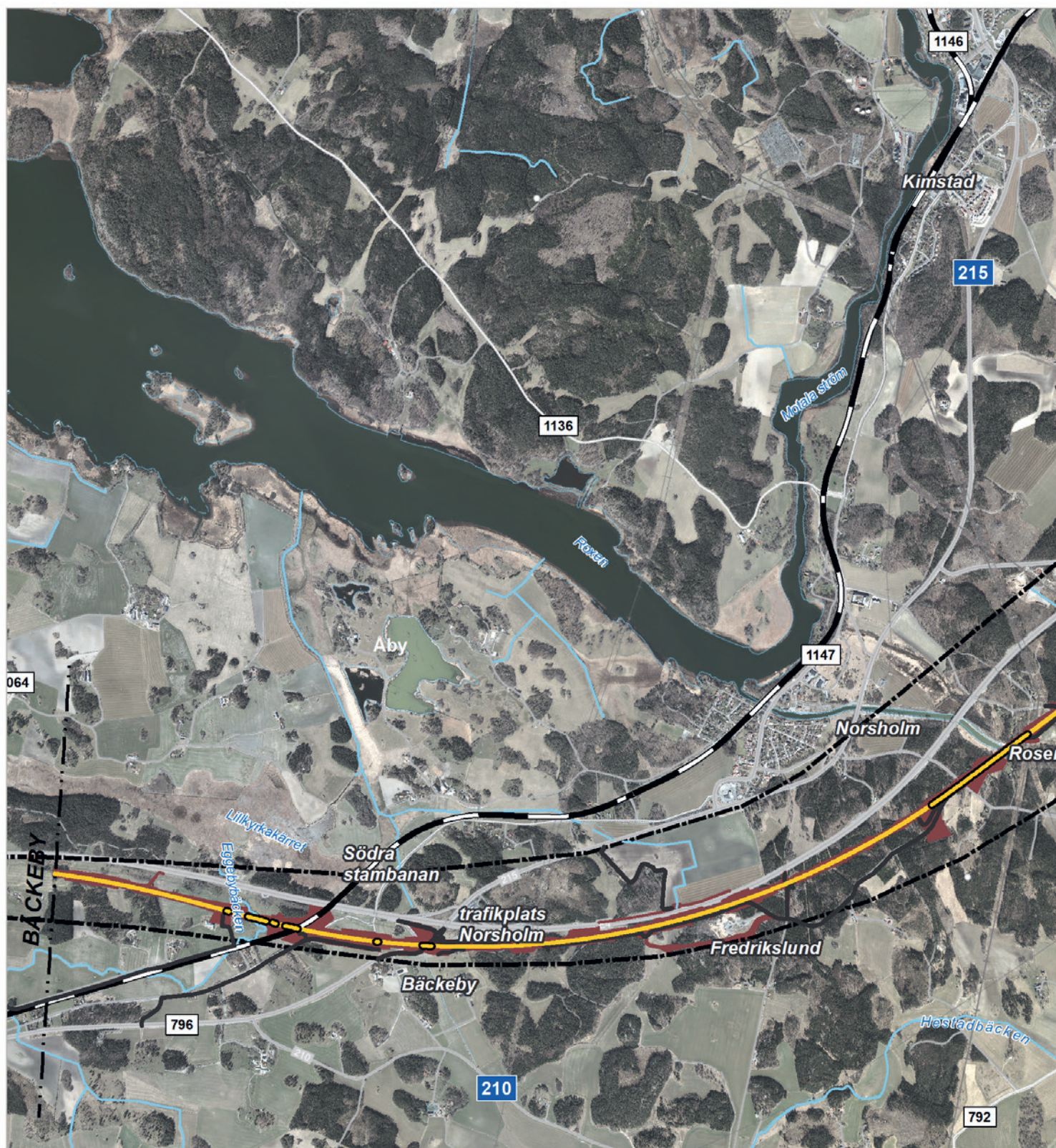
Sträckan från Göta kanal till Bäckeby

Där järnvägen ska gå i skärning, kommer berg att sprängas loss. Av de bergmassor som krossats, skapas järnvägsbankarna. Sprängningen och krossningen medför tillfälligt höga bullernivåer. Överskottet av berg längs sträckan krossas och transporteras till anläggningen norr om Göta kanal. Materialet kommer att transporteras via E4, vilket medför byggtrafik.

När Ostlänken byggs över den södra delen av trafikplats Norsholm behöver väg 210 ledas om på en kort sträcka under tiden som bron anläggs. Arbetsvägar och produktionsytor kommer att anläggas för att få plats med kranar, andra redskap och etablering.

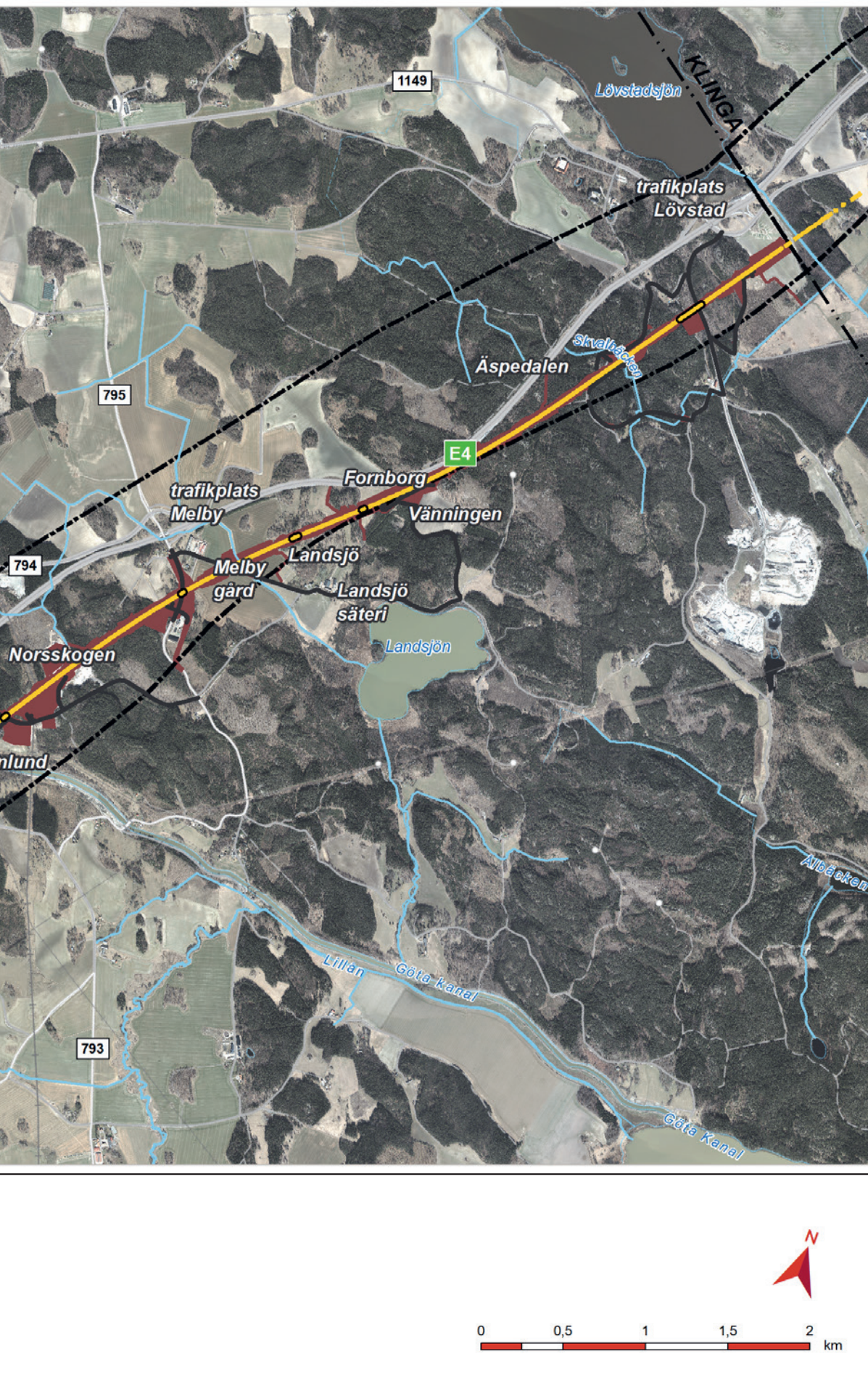
Bron över Södra stambanan är en krånglig passage. Byggnationen kommer att ta tid och inverka på framkomligheten på stambanan i form av störningar i tågtrafiken under en kortare tid.

För att kunna bygga bron över Eggebybäcken behöver bäcken tillfälligt att ledas om under byggtiden. När bron är klar kommer bäcken att ledas tillbaka. Under byggtiden behövs även ytor för kranuppställning för att anlägga portarna på vardera sida om bäcken.



- | | | |
|---------------------------------|--------------------------|---------------|
| ----- Ostlänken korridor | Bank/skärning/tråg | Arbetsområden |
| - · - · - Gräns för delsträckan | Bro | |
| ===== Befintlig järnväg | - - - - - Okänt planläge | |
| ----- Vattendrag | ----- Arbetsvägar | |

Föreslagen linjesträckning - produktionsytor



Var med och tyck till!

Samråd sker löpande med kommun, länsstyrelse, markägare och övrigt berörda under hela planeringsperioden. De synpunkter som framförs redovisas i en samrådsredogörelse tillsammans med Trafikverkets bemötande.

För de handlingar vi redovisar nu önskar vi dina synpunkter senast 2 april 2020.

När järnvägsplanen sedan ställs ut för granskning kan du lämna synpunkter på det färdiga förslaget. De synpunkter som framförs då redovisas i ett granskningsutlåtande tillsammans med Trafikverkets bemötande. Granskning planeras till vintern 2021.

Vill du läsa mer finns Trafikverkets broschyr *Nya vägar och järnvägar - så här planerar vi* (Dokumentbeteckning: 100585) som du hittar i Trafikverkets webbutik.

Du kan ställa dina frågor och lämna synpunkter här:

WEBB: trafikverket.se/ostlanken

EPOST: trafikverket@trafikverket.se (Ange diarienummer TRV 2014/72082)

KUNDTJÄNST: 0771-921 921

BREV: Trafikverket, Ärendemottagningen, Region Öst, Box 810, 781 28 Borlänge
(Ange diarienummer TRV 2014/72082)