

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅD OM FÖRSLAG TILL SPÅRLINJE **Ostlänken, delen Riksvägen–Bäckeby**

Norrköpings kommun, Östergötlands län

Diarienummer: TRV 2014/72082, TRV 2017/64849



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Kontaktperson Trafikverket: Jonas Glaumann

Dokumenttitel: Redogörelse samråd förslag till spårlinje Ostlänken, delen Riksvägen–Bäckeby

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2019-06-18

Version: 1.0

Inledning

Samråd om förslag till spårlinje Ostlänken, delen Riksvägen–Bäckeby, omfattar en ny spårlinje som tagits fram i det löpande utredningsarbetet som pågår inom ramen för järnvägsplaneprocessen. Vid samrådet för delen Klinga–Bäckeby 2016 presenterades en spårlinje som bland annat innebar en flytt av E4 mellan Lövstad och Melby. Efter samrådet utreddes spårlinjen vidare. Utredningarna visade att en flytt av E4 medför höga anläggningskostnader, stor klimatpåverkan och större påverkan på vägtrafiken. Därför har Trafikverket valt att utreda och gå vidare med en alternativ spårlinje öster om E4. Delen Riksvägen–Klinga samråddes 2018. Där går järnvägen i en cirka åtta kilometer lång tunnel under de känsliga områdena Himmelstalund och Borg. Vid samrådet 2018 föreslogs en spårlinje som passerade under Klinga bergtäkt. Sträckningen under bergtäkten har efter vidare studier visat sig vara mindre lämplig för en järnvägstunnel, och därför föreslås en ny spårlinje som passerar sydöst om Klinga bergtäkt.

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för samråd om förslag till spårlinje för Ostlänken, delprojekt Norrköping, sträckan Riksvägen–Bäckeby har bedrivits. I redogörelsen beskrivs även hur inkomna synpunkter från myndigheter, allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda kommer att tas om hand.

En viktig del vid planeringen av utbyggnaden av Ostlänken är dialogen med alla som berörs. Syftet med samråd är dels att samla in den kunskap som finns om det aktuella området, dels att identifiera de synpunkter och intressen som är viktiga för planeringsarbetet. Detta samråd genomfördes under april och maj 2019 avseende förslag till spårlinje för Ostlänken delen från Riksvägen till Bäckeby. En samrådsremiss lämnades även till Länsstyrelsen i Östergötlands län. På projektets webbplats presenterades förslaget och det gavs möjlighet att lämna synpunkter.

Löpande information om hela projekt Ostlänken och om delprojekt Norrköping finns på webbplatserna www.trafikverket.se/ostlanken respektive www.trafikverket.se/ostlankennorrkoping. Vid samrådet fanns förutom löpande information även kontaktuppgifter och formulär för att lämna synpunkter.

Samråd april–maj 2019 – förslag till spårlinje

Samrådsaktiviteten avsåg förslag till spårlinje för Ostlänken på delen Riksvägen–Bäckeby i Norrköpings kommun (samrådsmaterial 2019-04-08). Samrådet pågick från den 8 april till den 8 maj. Trafikverket informerade om det nya förslaget till spårlinje genom brevutskick och annonsering i dagspress med hänvisning till ytterligare information på projektets webbplats. I samrådsplatsen ingick boende upp till 500 meter utanför korridorsgränsen samt de myndigheter och organisationer som antogs vara berörda. Totalt bjöds cirka 400 berörda in till samrådet genom personligt brev. Synpunkter önskades skriftligen senast 8 maj 2019.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

I april 2019 skickades en samrådsremiss avseende förslag till spårlinje till Länsstyrelsen i Östergötlands län för deras yttrande.

Samrådsmaterialet innehöll följande underlag:

- Samrådskartor
- PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning, Riksvägen–Bäckeby
- Analys PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning, Klinga–Bäckeby

Som svar på remissen inkom yttrande från länsstyrelsen den 3 juni 2019.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands remissvar samt Trafikverkets svar

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att föreslagen spårlinje, utifrån nu aktuellt kunskapsunderlag, är det sammantaget bästa alternativet för linjeval på delsträckan Riksvägen–Bäckeby.

Länsstyrelsen framför att fortsatt rimliga förutsättningar för företag med yrkesmässiga djurhållningar behöver säkerställas, då de är av betydelse för fortsatt brukning av betesmarker i trakten. Det är därför viktigt att passager för djur och lantbruksmaskiner under Ostlänken har en god framkomlighet.

Länsstyrelsen vill inför den fortsatta planläggningsprocessen understryka vikten av att lantbruksnäringens behov synliggörs och att tekniska lösningar presenteras för att begränsa verkningarna av järnvägens effekter genom barriärverkan och fragmentering.

Ur naturmiljösynpunkt går den föreslagna spårlinjen under Natura 2000-området Borgs ekhagar och genom flera viktiga områden, bland annat vid Leverstad, Lövestad, Landsjö och Bäckeby–Eggeby. Spårlinjen kan påverka områden med skyddade arter, vilket kan kräva prövningar av artskyddsdispenser. Även ett flertal områden med generellt biotopskydd påverkas, däribland Landsjö allé. Järnvägen tar dessutom värdefull betesmark i anspråk och skär av viktiga viltstråk. Trafikverket behöver i den fortsatta planeringen ta fram förslag till såväl skadelindrande åtgärder som ekologisk kompensation. Länsstyrelsen framför önskemål att intrången i betesmarker bör kompenseras med tillskapande av ny betesmark i berörda områden. Länsstyrelsen anser vidare att Trafikverket bör återuppta den ansatts som påbörjats med att samordna ekopassager för Ostlänken och E4.

På hela sträckan kommer en mängd olika kulturmiljöer att påverkas. Ett flertal kulturmiljöer ligger på sträckan där Ostlänken löper i bergtunnel och påverkas därmed inte. Risk för påverkan på markytan behöver dock belysas i det fortsatta arbetet. På de sträckor där Ostlänken ligger i markförlagt läge påverkas ett flertal fornlämningar och kulturmiljöer som behöver hanteras i det fortsatta arbetet, bland annat vid Leverstad, Lövestad, Landsjö, Göta kanal och Bäckeby–Eggeby. Länsstyrelsen

förutsätter att nya fornlämningar som påträffas vid pågående arkeologiska utredningar arbetas in i underlagen för det fortsatta planlägningsarbetet. För de kulturmiljöer som påverkas kraftigt negativt önskar länsstyrelsen att Trafikverket i det fortsatta arbetet utreder och tar fram förslag på hur intrången kan lindras och kompenseras ur kulturmiljösynpunkt.

Göta kanal är riksintresse för friluftslivet, och gestaltning och utformning av järnvägsbron över kanalen bör prioriteras så att upplevelsevärdena bibehålls.

Landskapsbilden påverkas av järnvägsanläggningen, speciellt där den går på hög bank. Länsstyrelsen framför att det är viktigt att hålla nere höjden på bankarna och önskar att Trafikverket arbetar med att använda överskottsmassor för landskapsmodeller och bullerskyddsåtgärder. Det är också viktigt att minimera fragmenteringen av mark som skapar svårhävdade ytor med igenväxning som följd.

På sträckan där Ostlänken går i tunnel är det viktigt att i det fortsatta planeringsarbetet belysa och kontrollera om det finns risk för att tunneln kan förändra grundvattenutbytet mellan jord och berg. Tunneln går också inom vattenskyddsområdet för Glän, och i det fortsatta arbetet behöver eventuell påverkan från arbetsföretag inom vattenskyddsområdet beskrivas inklusive uppgift om eventuell påverkan på gällande skyddsföreskrifter för vattenskyddsområdet. Länsstyrelsen anser att den arbetstunnel som föreslås inom vattenskyddsområdet bör ha tunnelmynningen utanför skyddsområdet. Trafikverket bör utreda om det finns risk för påverkan på Borgs vattenverk under bygg- och driftskede.

Spårlinjen berör tre vattenförekomster, Motala ström, Ålbäcken och Göta kanal. Det är viktigt att passagen av Ålbäcken utformas så att den ekologiska statusen i bäcken inte riskerar att försämrats, vilket behöver utredas vidare i det fortsatta planeringsarbetet. Länsstyrelsen anser även att en biotopkartering behöver göras av samtliga vattendrag som passerar.

Det är viktigt att åtgärder vidtas för att minska bullerpåverkan för de bostäder som berörs. Utredning av bullerpåverkan för bostadshus i det fortsatta arbetet bör inkludera kumulativa bullerkällor, till exempel från E4 och från andra bulleralstrande verksamheter såsom täktverksamhet. Bullerskyddsåtgärder bör även övervägas vid värdefulla områden för friluftsliv och rekreation.

Frågan om risker och skyddsåtgärder på avsnitt där Ostlänken ligger nära E4 behöver belysas i det fortsatta arbetet.

Föreslagen linje påverkar två tillståndsgivna bergtäkter. Trafikverket bör tillsammans med verksamhetsutövarna av täkterna utreda hur Ostlänken påverkar verksamheten i täkterna samt undersöka möjligheten att hantera överskott av bergmassor från Ostlänken i bergtäkterna.

Trafikverkets svar:

Målsättningen för den föreslagna spårlinjen är att Ostlänken ska gå nära E4 för att minska barriäreffekter och fragmentering av mark för skogs- och jordbruk. I de fall mark hamnar mellan E4 och Ostlänken säkerställs passagemöjligheter för både skogs- och jordbruk så att ett fortsatt brukande blir möjligt.

Natura 2000-området vid Borg bedöms inte påverkas av den föreslagna linjedragningen. Åtgärder för att minska påverkan på övriga naturmiljöer hanteras i utformningsarbetet, där bland annat lokalisering av tekniska anläggningar anpassas till identifierade naturvärden. Även åtgärder för att milda och kompensera påverkan på naturmiljöer hanteras i planerings- och projekteringsarbetet, där bland annat ekologiska passager av Ostlänken studeras. Områden som omfattas av generellt

biotopskydd har inventerats och påverkan hanteras i järnvägsplanen, däribland Landsjö allé. Vid påverkan av skyddade arter tas ansökan om artskyddsdispens fram. Viktiga stråk för vilt har inventerats och åtgärder för att vilt ska kunna korsa Ostlänken fastställs i järnvägsplanen. Trafikverket bedriver ett parallellt arbete med en åtgärdsvalsstudie E4 för faunapassager mellan Järna och Linköping. I det arbetet utreds möjligheter att samordna viltpassager mellan Ostlänken och E4 på denna sträcka, men frågan regleras inte i järnvägsplanen.

Påverkan på kulturmiljöer och fornlämningar hanteras löpande i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör järnvägsplanen. Hänsynstagande till kulturmiljöer på den del där Ostlänken går i tunnel görs i projektering och upphandling av entreprenör genom kravställning och beskrivning av försiktighetsmått. Inventering och uppföljning kommer att ske under byggskedet. Om nya fornlämningar påträffas under de pågående arkeologiska utredningarna eller annat arbete görs en anmälan till länsstyrelsen och den nya kunskapen tas in i arbetet med järnvägsplanen. Påverkan på kulturmiljöer och fornlämningar belyses i miljökonsekvensbeskrivningen, där arbete sker med hänsynsåtgärder som tydliggör och förstärker kulturmiljöer.

Bron över Göta kanal har utformats så att friluftslivets behov och upplevelsevärden upprätthålls. Bland annat har hänsyn tagits till full segelfri höjd för Göta kanal och brostöden har utformats för att bibehålla strandkanten och den gamla dragvägen intill kanalen.

Kravet på lutningar för järnvägsanläggningen innebär att spåren till stor del går i skärning eller på bank genom det kuperade landskapet. Målsättningen har varit att nå en så bra balans som möjligt mellan bank och skärning, för att undvika djupa skärningar eller höga bankar. Spåren ligger dock på vissa avsnitt högt i landskapet vilket innebär påverkan på landskapsbilden. Hänsynsåtgärder utreds i arbetet med utformningen av järnvägsanläggningen, där anpassning till landskapet ingår. I de fall mark hamnar mellan E4 och Ostlänken säkerställs passagemöjligheter för människor, djur och natur för att ett fortsatt nyttjande av ytorna ska vara tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

I det fortsatta arbetet utreds vidare hur de hydrologiska och hydrogeologiska förhållandena är i området och vilken påverkan som järnväg med tunnel, bank och skärningar medför. I det fortsatta arbetet studeras påverkan på Glans vattenskyddsområde under både bygg- och driftskedet vidare.

Biotopkartering av Älbäcken har utförts under 2018 och utformning av passager av vattendrag studeras vidare.

Vad gäller bullerpåverkan beaktas påverkan från all statlig infrastruktur, exempelvis E4. Buller från andra källor ansvarar respektive verksamhetsutövare för. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår i arbetet med järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. I val av skyddsåtgärder görs en avvägning mellan vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket avser att följa de riktvärden som anges i TDOK 2014:1021, vilket är en tolkning av de riktvärden som riksdagen antagit för buller och vibrationer, där även definition av skyddsvärd natur framgår.

Risker förknippade med Ostlänkens närhet till E4 hanteras inom ramen för järnvägsplanen, där även lämpliga skyddsåtgärder utreds och fastställs så att Trafikverkets krav på säkerhet efterlevs.

Trafikverket bedriver kontinuerlig dialog med berörda täktverksamheter avseende Ostlänkens påverkan på verksamheterna under planerings-, bygg- och driftskedet.

Norrköpings kommun

I april 2019 skickades en samrådsremiss avseende förslag till spårlinje till Norrköpings kommun för deras yttrande. Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen den 13 maj 2019.

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets svar

Norrköpings kommun lyfte att det är viktigt att järnvägsanläggningen anpassas till landskapet, särskilt i området Eggeby–Bäckeby, där en hög bank får en negativ påverkan på landskapsbilden.

Norrköpings kommun har ett pågående arbete med en fördjupad översiktsplan för stråket Norrköping–Norsholm med fokus på verksamhetsmark. För att säkerställa genomförandet av översiktsplanen är det viktigt att Ostlänkens passage av väg 795 anpassas för lastbilstrafik.

Det är viktigt att Ostlänken tar hänsyn till de planerade cykelstråk som finns mellan Norsholm och Linghem. Kommunen saknar en cykelförbindelse under Ostlänken vid Öjeby.

De faunapassager som föreslås i järnvägsplanen behöver synkroniseras med E4 för att uppnå önskad effekt av passagera.

Kommunen ser en potential av att överta de byggvägar som anläggs på delen Lövsstad–Eggeby så att de i framtiden kan användas för trafikförsörjning eller som cykelväg.

Kommunen påpekar att mynningarna för arbetstunnlarna ligger utanför tillåtlighetskorridoren och bör förankras med berörda fastighetsägare, samt att trafiken till och från arbetstunnlarna behöver samordnas med kommunen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket och Norrköpings kommun har en löpande dialog och jobbar tillsammans för att skapa förutsättningar för kommunens utvecklingsplaner. I det aktuella samrådet samråddes föreslagen linje utifrån de parametrar som är avgörande för linjevalet. I det fortsatta arbetet detaljeras anläggningens utformning och anpassning till omgivningen. Då säkerställs bland annat åtgärder för landskapsanpassning och god framkomlighet vid passagera av Ostlänken, inklusive väg 795 och passagemöjligheter vid Öjeby. Målsättningen är att samtliga vägförbindelser som finns idag ska säkerställas via passager eller omledning av vägnätet. Även passagemöjligheter för vilt utreds, bland annat med ett flertal broar utmed hela sträckan. Trafikverket driver frågan om viltpassager även för E4, men frågan regleras inte i järnvägsplanen. Kommunens önskemål om övertagande av tillfälliga anläggningar hanteras inte inom ramen för järnvägsplanen, utan hanteras i en separat dialog mellan kommunen och berörda markägare. Utgångspunkten är att tillfälligt använd mark ska återställas till ursprungligt skick och återgå till fastighetsägaren. Samtliga berörda markägare ingår i samrådsgruppen och ges möjlighet att yttra sig i hela planläggningsprocessen. I det fortsatta arbetet kommer påverkan under byggtiden utredas och samrådas med berörda parter.

Allmänheten och enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer

Trafikverket har tagit emot drygt 25 skriftliga synpunkter, varav drygt 10 kommer från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare, rättighetsägare och allmänhet.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets svar

I yttranden från boende och fastighetsägare i området lyfts frågor om hur Ostlänken berör den egna fastigheten och hur spårdragningen påverkar fastighetens ekonomiska värde, enskilda vatten- och energibrunnar, byggnaders grundläggning, samt vibrationer och bullernivåer inklusive önskemål om bullerskyddsåtgärder. Inkomna handlingar i form av utredningar och kartor utgör viktigt underlag i den fortsatta järnvägsplaneprocessen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hanterar fortlöpande ovan nämnda frågeställningar inom ramen för planerings- och projekteringsarbetet tillhörande järnvägsplanen samt i förekommande fall även genom kontakt och dialog med berörda fastighetsägare, verksamhetsutövare och ledningsägare.

Gällande enskilda brunnar och ledningar har Trafikverket ansvaret att åtgärda eventuella skador på dessa. Trafikverket strävar i planeringen av Ostlänken efter att påverka bland annat teknisk infrastruktur så lite som möjligt. Under det fortsatta arbetet kontaktas de fastighetsägare och verksamhetsutövare som bedöms påverkas.

För påverkan på byggnader och deras grundläggning har Trafikverket ansvar att åtgärda de eventuella skador som uppstår. Hänsynstagande till byggnader görs i projektering och upphandling av entreprenör genom kravställning och beskrivning av försiktighetsmått. Inventering och uppföljning kommer att ske under byggskedet.

Vad gäller bullerpåverkan beaktas påverkan från all statlig infrastruktur. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår i arbetet med järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. I val av skyddsåtgärder görs en avvägning mellan vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket avser att följa de riktvärden som anges i TDOK 2014:1021, vilket är en tolkning av de riktvärden som riksdagen antagit för buller och vibrationer. I kommande samråd kommer bullerberäkningar att redovisas liksom förslag på bullerskyddsåtgärder.

I det fall en fastighet påverkas direkt av projektet kan fastighetsägaren under vissa omständigheter ersättas. Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" samt "Vad händer när en järnväg eller väg byggs" som kan laddas ner från Trafikverket hemsida.

Ett flertal fastighetsägare framför i yttrandet fördelar med att Ostlänken lokaliseras väster om E4 där antalet bostäder är färre, och för att undvika påverkan på boende öster om E4.

Trafikverkets svar:

Den föreslagna linjedragningen har föregåtts av ett stort antal utredningar där bland annat påverkan på boende, natur- och kulturmiljöer, landskapsbild, areella näringar och infrastruktur har beaktats. En linje väster om E4 har studerats men valdes bort på grund av negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljö Lövestad Slott och landskapsbilden vid Norsholm som hade påverkats av en lång bro över E4. Den studerade linjen hamnade även nära Norsholm vilket bedömdes som olämpligt utifrån bullerpåverkan på boende i orten samt begränsning av kommunens planerade utbyggnadsplaner av Norsholm.

I ett yttrande framförs önskemål om att tunneln från Norrköping ska förlängas längre söderut för att undvika att åkermark tas i anspråk samt för att minska påverkan på vägar och växt- och djurliv.

Trafikverkets svar:

Tunnelns läge och längd är föreslagen utifrån en avvägning mellan omgivningspåverkan, teknisk genomförbarhet och ekonomisk rimlighet. En längre tunnel hade medfört högre kostnader och en större klimatpåverkan som inte kan motiveras utifrån de intrång som ett markförlagt spår ger i aktuellt avsnitt.

Ett yttrande berör om beslutet att trafikera Ostlänken i 250 km/tim kan påverka överenskommelsen i Sverigeförhandlingen och i förlängningen Ostlänkens linjedragning.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets beslut om ändring av hastigheten från 320 till 250 km/h har inte på aktuell sträcka haft någon inverkan på föreslagen ny linjesträckning.

3G Infrastructure Services AB (3GIS), Telia Sverige Net Fastigheter AB, E.ON Energidistribution AB, E.ON Energilösningar AB, Svenska kraftnät och Vattenfall Eldistribution AB har inkommit med yttranden om att de har anläggningar och ledningar som kan påverkas av den föreslagna spårlinjen.

Trafikverkets svar:

Ovan nämnda parter har huvudsakligen lämnat information vilket Trafikverket hanterar inom ramen för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen. Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog med de lednings- och rättighetsägare som kan påverkas av projektet.

De myndigheter och organisationer som har yttrat sig utöver Länsstyrelsen i Östergötland och Norrköpings kommun är följande:

- Luftfartsverket
- Region Östergötland
- Räddningstjänsten Östra Götaland
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Skogsstyrelsen
- Svenska kraftnät
- Svenska turistföreningen Norrköping, STF Bråvalla
- Jordbruksverket
- Sveriges Geologiska Undersökning
- SMHI
- Sjöfartsverket
- Försvarsmakten
- Folkhälsomyndigheten

Ovan nämnda parter har huvudsakligen lämnat information vilket Trafikverket hanterar inom ramen för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen.

Jordbruksverket, Sveriges Geologiska Undersökning, SMHI, Sjöfartsverket, Försvarsmakten och Folkhälsomyndigheten hade inget att erinra.

Region Östergötland är berörda av genomförandet av Ostlänken, då kollektivtrafiken kan påverkas under byggtiden, och önskar en dialog för att i god tid klargöra hur kollektivtrafiken påverkas.

Trafikverkets svar:

Påverkan på det allmänna väg- och järnvägsnätet studeras löpande under planlägningsprocessen och i den efterföljande detaljplaneringen av byggskedet. Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog med de samhällsfunktioner som kan påverkas av projektet.

Räddningstjänsten Östra Götaland ser gärna att hänsyn tas till farliga verksamheter samt att riskanalysarbetet anpassas till den föreslagna spårlinjen.

Trafikverkets svar:

Kartläggning och hantering av farliga verksamheter och föroreningar ingår som i en del av det löpande riskanalysarbete som sker inom ramen för järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Strålsäkerhetsmyndigheten uppmärksammar Trafikverket på de av Strålsäkerhetsmyndigheten angivna referensvärdena för elektromagnetiska fält från järnvägsanläggningar. Referensvärdena är satta för att med marginal skydda mot alla säkerställda hälsorisker.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har genomfört en utredning rörande elektromagnetiska fält från höghastighetsjärnvägen som ett underlag för bedömning av påverkan i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Syftet är att säkerställa att människor inte exponeras för alltför höga elektromagnetiska fält. Trafikverket bedömer, med hänsyn taget till kraven på säkerhetsavstånd från anläggningen på 30 meter, att kravet kommer att kunna innehållas utmed projekt Ostlänkens järnvägsanläggning. Slutsatsen bygger på Trafikverkets utredning som visar att årsmedelvärdet understiger 0,4 μ T redan vid 20 meter från banmitt, det vill säga mittpunkten mellan dubbelspåret.

Skogsstyrelsen upplyser Trafikverket om att det finns två naturvårdsavtal inom tillåtlighetskorridoren. Åtgärder inom naturvårdsavtal, som inte är att betrakta som skogsbruksåtgärder, ska anmälas för samråd med länsstyrelsen.

Trafikverkets svar:

Den föreslagna spårlinjen ger ingen direkt påverkan på områdena med naturvårdsavtal. Däremot kan en indirekt påverkan ske på det gröna nätverk som områdena med naturvårdsavtal ingår i.

Svenska turistföreningen Norrköping, STF Bråvalla konstaterar att det är bra för friluftsliv, naturvärden och markintrång att Ostlänken till stor del går i tunnel och att den går nära E4, med hela sträckan på samma sida om vägen. Det finns även möjligheter att på ett flertal platser passera Ostlänken vilket gynnar både människor och djur.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar yttrandet.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00