

SAMRÅDSUNDERLAG

Ostlänken – berörda allmänna vägar delen Loddby-Bäckeby

Norrköpings kommun, Östergötlands län

Järnvägsplan, 2017-03-07, rev 2017-05-10 (kapitel 6)

Diarienummer: TRV 2014/72082



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Kontaktperson Trafikverket: Johan Skansen

Dokumenttitel: Samrådsunderlag. Ostlänken – berörda allmänna vägar delen Loddby-Bäckeby

Författare: Sweco – Maria Blidfors, Pernilla Baldwin, Kåti Lingenäs GÜthlein, Tomas Andersson

Dokumentdatum: 2017-03-07 rev 2017-05-10 (kapitel 6)

Diarienummer: TRV 2014/72082

Uppdragsnummer: Sweco: 7501098290

Version: 1.0

Foto: Sweco

Kartor: Sweco – Patrik Andersson

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	6
2.1. Bakgrund och syfte	6
2.2. Tidigare studier kring Ostlänken	6
2.3. Planlägningsprocessen	7
2.4. Ändamål och projektmål	7
2.5. Avgränsningar	8
2.6. Beskrivning av berörda allmänna vägar och möjliga åtgärder	9
2.7. Övriga påverkade vägar	16
2.8. Angränsande planering	17
3. FÖRUTSÄTTNINGAR	18
3.1. Väg och trafik	18
3.2. Miljö och hälsa	18
3.3. Markanvändning, samhällsfunktioner och kommunala planer	20
4. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	22
4.1. Effekter för väg och trafik	22
4.2. Effekter för miljö och hälsa	22
4.3. Effekter för markanvändning, samhällsfunktioner och kommunala planer	23
5. FORTSATT ARBETE	24
5.1. Planläggning	24
5.2. Viktiga frågeställningar	24
6. SAMRÅDSREDOGÖRELSE	25
7. KÄLLOR	27

BILAGOR

1:1	Karta berörda vägar och möjliga åtgärder (norra delen)
1:2	Karta berörda vägar och möjliga åtgärder (södra delen)
2:1	Karta förutsättningar - Befolkning och boendemiljö (norra delen)
2:2	Karta förutsättningar - Befolkning och boendemiljö (södra delen)
3:1	Karta förutsättningar – Naturmiljö (norra delen)
3:2	Karta förutsättningar – Naturmiljö (södra delen)
4:1	Karta förutsättningar – Kulturmiljö (norra delen)
4:2	Karta förutsättningar - Kulturmiljö (södra delen)
5:1	Karta förutsättningar - Rekreation och friluftsliv (norra delen)
5:2	Karta förutsättningar - Rekreation och friluftsliv (södra delen)
6:1	Karta förutsättningar - Vattenmiljö (norra delen)
6:2	Karta förutsättningar - Vattenmiljö (södra delen)
7:1	Karta förutsättningar - Kommunala planer och samhällsfunktioner (norra delen)
7:2	Karta förutsättningar - Kommunala planer och samhällsfunktioner (södra delen)

1. Sammanfattning

Trafikverket planerar för byggande av Ostlänken - en ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping. För tillfället pågår arbetet med att ta fram järnvägsplaner för de olika delsträckorna. Järnvägsplanerna kan, i och med den nya lagstiftningen som trädde i kraft 1 januari 2013, även hantera nödvändig ombyggnation av de allmänna vägar som berörs av Ostlänken, givet att tidigare underlag kompletteras med uppgifter kopplade till berörda allmänna vägar.

Detta Samrådsunderlag avser delprojekt Norrköping, sträckan Loddby-Bäckeby. Eftersom Ostlänken har hanterats tidigare i processen avser det här underlaget enbart de allmänna vägar som påverkas av järnvägen. Syftet med Samrådsunderlaget är att i ett tidigt skede samråda med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som kan beröras samt att ge länsstyrelsen ett underlag för att komplettera tidigare beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Redovisningen av berörda allmänna vägar utgår ifrån en föreslagen spårlinje på den södra delen av sträckan (Klinga-Bäckeby). På den norra delen av sträckan (Loddby-Stockholmsvägen) pågår ännu utredning kring placering av spåret. Här utgår i stället redovisningen ifrån antagandet att samtliga allmänna vägar inom korridoren och som inte omfattas av detaljplan kan komma att påverkas. På en längre sträcka från centrala Norrköping och söderut (Stockholmsvägen-Klinga) planeras Ostlänken gå i tunnel varför inga allmänna vägar påverkas där. Gator som idag är detaljplanelagda regleras i den kommunala processen och hanteras därför inte närmare i det här Samrådsunderlaget och i järnvägsplanen.

De *statliga vägar och trafikplatser* som berörs finns på den södra delen av sträckan, söder om Leverstad, se karta *Bilaga 1:2*.

- Väg 1149 (Linköpingsvägen)
- Trafikplats 117 på väg E4 (Lövstad)
- Väg 1149 (Axel Lillies väg)
- Väg E4 vid Landsjö
- Väg 795
- Väg 793
- Trafikplats 115 (Norsholm)
- Väg 210

De *kommunala vägar och gator* som kan komma att beröras ligger norr om Norrköpings tätort, se karta *Bilaga 1:1*.

- Hagvägen
- Marieborgsvägen
- Kommendantvägen
- Gång- och cykelväg (Kommendantvägen)
- Bussvändslinga (söder om Butängsgatan)

Påverkade vägar ligger i de i allra flesta fall relativt långt ifrån bostäder varför effekterna i form av buller och vibrationer bedöms bli små eller inga. De kommunala vägarna Hagvägen (Loddby) och Marieborgsvägen ligger i nära anslutning till bostäder. Beroende på hur vägarna påverkas av Ostlänken kan åtgärderna på dem medföra en förändrad bullersituation i bygg- och driftskedet.

De norrgående ramperna i trafikplats Lövstad påverkas av Ostlänken och behöver sannolikt rivas. Utredning kring möjliga lösningar för trafikplatsen pågår där alternativet att slopa trafikplatsen skulle kunna medföra ökad trafikbelastning i trafikplatserna Melby och/eller Klinga, vilket i sin tur kan medföra ökade störningar för boende i Melby. En annan lösning är att ersätta ramperna för att behålla funktionen i trafikplatsen. Detta skulle kunna medföra påverkan på ett naturvärdesobjekt med klass 2, som ligger i anslutning till trafikplatsen.

I den mån berörda vägar behöver dras om, flyttas eller sänkas kommer ny mark behöva tas i anspråk. Ianspråktagen mark används idag till största del för skogs- och jordbruk. Den föreslagna omdragningen av väg E4 på en cirka tre kilometer ny sträcka medför störst markanspråk där det framför allt handlar om skogsmark, men även en mindre del jordbruksmark.

Till följd av ny dragning av väg E4 bedöms miljöeffekter kunna uppstå för miljön kring Lövstad slott som ingår i kulturmiljö av riksintresse med intresse för turism och friluftsliv. I området finns flera fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar samt även värdefull våtmark och strandängar i anslutning till Ålbäcken. En sänkning av väg 795 vid trafikplats Melby kan påverka Landsjö gårds landskap med naturvärden. Sänkningen kan även påverka en grundvattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer. I anslutning till Marieborgsvägen norr om centrala Norrköping finns värdefulla ädellövmiljöer som skulle kunna påverkas beroende på vilka åtgärder som krävs för vägen. I övrigt bedöms miljöeffekterna bli små. I det fortsatta arbetet kommer effekter och konsekvenser utredas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen.

I byggskedet kan gång- och cykeltrafikanter komma att påverkas genom skarpare lutningar, tvärfall, omvägar och ojämna underlag. Även framkomligheten på befintligt vägnät kan komma att begränsas. Efter färdigställande av Ostlänken ska befintliga vägar återställas till samma standard som tidigare eller bättre. Påverkan på gång- och cykeltrafiken bör i synnerhet beaktas då planskilda lösningar föreslås. Lösningarna ska även upplevas som trygga för gång- och cykeltrafikanter.

I det fortsatta planeringsarbetet kommer lösningar för vägarna studeras vidare och specificeras. Hänsyn behöver tas till natur- och kulturvärden, boendemiljöer och till olika trafikantgruppers framkomlighet och trafiksäkerhet.

Processen för vägarnas utformning kommer att samordnas och gå hand i hand med järnvägsplaneprocessen för Ostlänken delen Loddby-Bäckeby. Ytterligare samråd kommer att hållas där utformning och detaljer kring såväl järnvägen som vägarna kommer längre. Samordning kommer även ske med kommunens planarbete så att de kommunala vägarna samspelar med vägarna i järnvägsplanen.

2. Beskrivning av projektet

2.1. Bakgrund och syfte

Ostlänken planeras för persontåg i upp till 320 kilometer i timmen. När de snabba höghastighetstågen kommer att trafikera Ostlänken blir det mer plats för regional-, pendel- och godståg på Södra och Västra stambanan. Ostlänken innebär nära en fördubbling av antalet järnvägsspår mellan Mälardalen och Östergötland. Det ger förbättrade möjligheter till omledning, så att järnvägssystemet blir mindre sårbart för störningar. Med Ostlänken kan resor och transporter flyttas till järnväg från transportslag med större utsläpp i miljön.

Just nu pågår arbetet med att ta fram järnvägsplaner för projekt Ostlänken. Projektet är uppdelat i fem delprojekt för olika delsträckor där denna handling avser delprojekt Norrköping, sträckan Loddby-Bäckeby. Järnvägsplanerna kommer, förutom järnvägsanläggningen, även hantera de allmänna vägar som berörs av Ostlänken. Innan år 2013, då ny lagstiftning för planering av vägar och järnvägar trädde i kraft, reglerades allmänna vägar som påverkades av en järnvägsutbyggnad separat i egen vägplan (dåvarande arbetsplan). I och med den nya lagstiftningen får en allmän väg som behöver byggas om på grund av ett järnvägsprojekt regleras i järnvägsplanen.

I tidigare genomförd planläggningsprocess är Ostlänkens påverkan på vägnätet inte behandlad avseende utredning av möjliga lösningar för vägarna. Hittills genomförda samråd med länsstyrelsen, kommun och enskilda som kan beröras har inte heller hanterat vägarna.

Föreliggande Samrådsunderlag avser således de allmänna vägar som påverkas av Ostlänkens dragning på sträckan Loddby-Bäckeby. Syftet med Samrådsunderlaget är att i ett tidigt skede samråda med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som kan beröras samt att ge länsstyrelsen ett underlag för att komplettera tidigare beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, se *kapitel 2.2* nedan.

2.2. Tidigare studier kring Ostlänken

Planläggningsarbetet för projekt Ostlänken påbörjades enligt lagen om byggande av järnväg i dess lydelse före 1 januari 2013. En *förstudie* genomfördes under 2002–2003 av Nyköping-Östgötälänken AB. I enlighet med fyrstegsprincipen för transportlösningar för ett hållbart samhälle kom förstudien fram till att kapacitetsproblemet inte kan lösas med något annat än ett nytt dubbelspår mellan Järna och Linköping.

Länsstyrelsen i Södermanlands län var sammanhållande för berörda länsstyrelser och beslutade, mot bakgrund av förstudien, år 2002 att *projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan*.

Två järnvägsutredningar, Järna-Norrköping (Loddby) och Norrköping (Loddby)-Linköping, togs fram parallellt under åren 2004-2009. Järnvägsutredningarna avslutades med att Trafikverket valde korridor för det fortsatta planeringsarbetet. Det är denna förordade korridor som ligger till grund för dels ansökan till regeringen om tillåtlighet, dels det pågående arbetet med att ta fram järnvägsplaner för Ostlänken.

2.3. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

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

2.4. Ändamål och projektmål

Ändamålen och projektmålen för Ostlänken bygger på de transportpolitiska målen och nationella miljökvalitetsmål. Målen styr utformningen av järnvägsanläggningen och inte hur projekt Ostlänken ska bedrivas.

2.4.1. Ostlänkens ändamål

Ostlänkens ändamål är i sin helhet kopplade till den nya järnvägsanläggningen och vad den förväntas bidra med när det gäller *regionförstoring, restider och kapacitet*. Ändamålen redovisas nedan, men har liten eller ingen koppling till de vägar som detta Samrådsunderlag avser.

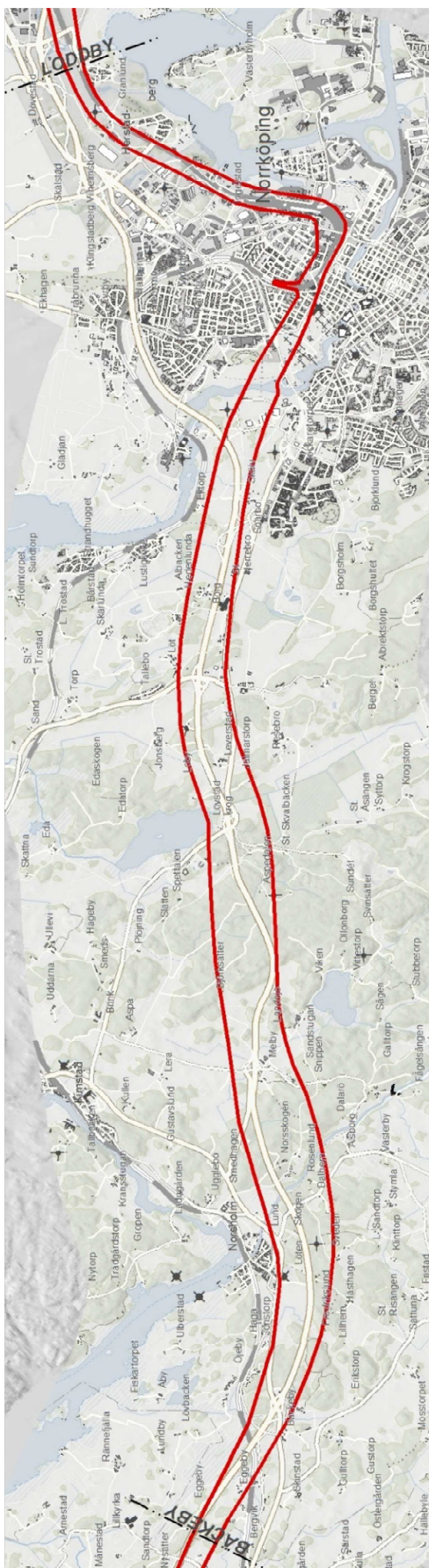
- Ostlänken ska vara en del av en framtida höghastighetsjärnväg Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö.
- Ostlänken ska bidra till regionförstoring Östergötland – Södermanland – Mälardalen
- Ostlänken ska bidra till kortare restider med tåg på sträckan Stockholm – Linköping och Stockholm - Malmö/Köpenhamn.
- Restiden mellan Stockholm och Göteborg utan uppehåll då Götalandsbanan är byggd ska vara 2 timmar.
- Ostlänken ska bidra till förbättrad kapacitet i järnvägssystemet

2.4.2. Ostlänkens projektmål

Ostlänken har projektmål som är indelade i områdena:

- funktion
- restid
- resecentrum
- gestaltning
- kulturmiljö, landskap och friluftsliv
- natur- och vattenmiljö
- hälsa
- klimat och resurshushållning
- säkerhet

Majoriteten av projektmålen är liksom ändamålen starkt kopplade till järnvägsanläggningen och redovisas därför inte här. De projektmål som har bäring på de vägar som detta Samrådsunderlag avser ligger framför allt inom områdena gestaltning, kulturmiljö,



Figur 2.1: Förordad korridor för Ostlänken sträckan Loddby-Bäckeby.

landskap och friluftsliv, natur- och vattenmiljö, hälsa, klimat och resurshushållning samt säkerhet. De transportpolitiska delmålen är styrande för de åtgärder som föreslås för påverkade vägar, se vidare kapitel 3.1.

2.5. Avgränsningar

Föreliggande Samrådsunderlag omfattar de allmänna vägar (se faktaruta nästa sida) som påverkas av Ostlänkens tänkta dragning på sträckan Loddby-Bäckeby.

I pågående arbete med järnvägsplanen för sträckan Loddby-Bäckeby har befintliga väsentliga förhållanden kartlagts inom och delvis utanför den förordade korridoren, se karta Figur 2:1. Inventeringen täcker in tänkbara lokaliseringar av järnvägens och berörda vägars dragning samt även det område (influensområde) där effekter kan uppstå.

Beskrivningen av förutsättningar och intressen i berörda områden inriktas på det som kan komma att påverkas av projektet och som har betydelse för den fortsatta planläggningen.

Då väglagen gäller för endast allmänna vägar fastställs inte läget för enskilda vägar (se faktaruta nästa sida) i en väg- eller järnvägsplan. Detta Samrådsunderlag fokuserar därför på att beskriva förutsättningar och effekter med utgångspunkt från påverkan på de allmänna vägarna. Påverkan på enskilda vägar kommer dock att utredas och presenteras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Ostlänkens sträckning genom centrala Norrköping påverkar framför allt kommunala gator (se faktaruta). Omläggning av gatorna hanteras inte i järnvägsplanen utan kommer att regleras i kommunens detaljplaneprocess. I det här Samrådsunderlaget redovisas därför sträckan genom centrala Norrköping på en mera översiktlig nivå än resterande sträcka. Även den fortsatta sträckningen från centrala Norrköping och söderut till Leverstad hanteras översiktligt eftersom Ostlänken här är tänkt att gå i tunnel och därmed inte påverkar några

vägar.

Begrepp vägar och gator

Allmän väg - väg med staten eller kommunen som väghållare (kommunen är väghållare för sekundära ("icke-primära") vägar inom det kommunala väghållningsområdet och där det inte är detaljplanelagt). Benämns även statlig väg respektive kommunal väg. Båda regleras i väglagen och kan fastställas i väg- eller järnvägsplan.

Kommunal gata - gata (väg) som är detaljplanelagd. Regleras i plan- och bygglagen och genom detaljplan.

Enskild väg – väg med enskild väghållare, exempelvis privat markägare, vägförening, vägsamfällighet. Regleras bland annat i anläggningslagen. Fastställs inte i en väg- eller järnvägsplan utan genom lantmäteriförrättning.

2.6. Beskrivning av berörda allmänna vägar och möjliga åtgärder

Berörda allmänna vägar redovisas i karta *Bilaga 1:1* (norra delen av sträckan) och *Bilaga 1:2* (södra delen av sträckan). På den södra delen av sträckan redovisas en föreslagen spårlinje som är utgångspunkt för beskrivningen av berörda allmänna vägar. På den norra delen av sträckan pågår ännu utredning kring placering av spåret varför någon spårlinje inte redovisas. Beskrivningen utgår här i stället från gränsen för tillåtlighetskorridoren där samtliga allmänna vägar som ligger inom korridoren och som inte omfattas av detaljplan redovisas. Det är således inte säkert att vägarna kommer att påverkas av Ostlänkens dragning utan det kommer att framkomma i det fortsatta utredningsarbetet. På sträckan mellan Stockholmsvägen, strax väster om nuvarande resecentrum, och Leverstad planeras Ostlänken gå i tunnel. Avsnittet

redovisas i kartan och hänsyn är tagen till detta på så sätt att samtliga allmänna vägar som här korsas av korridoren redovisas, men de beskrivs inte ytterligare eftersom de inte kommer att påverkas.

Följande kapitel beskriver berörda allmänna vägar och möjliga åtgärder för dem, med indelning på statliga och kommunala vägar.

2.6.1. Allmänna vägar med statlig väghållare

1. Väg E4 från Himmelstalund till Leverstad

Väg E4 kommer in i järnvägskorridoren väster om Himmelstalund och slingrar sig sedan söderut i hela korridorens bredd ända fram till slutet på projektet vid Bäckeby.

På sträckan mellan Himmelstalund och Leverstad är Ostlänken tänkt att gå i bergtunnel vilket innebär att vägen inte påverkas permanent. Under byggnation av tunneln kan trafiken på E4 komma att påverkas.

2. Trafikplats 119 Norrköping Södra

Trafikplatsen förbinder väg E4 med väg E22 samt väg 1149.

Nästan hela trafikplatsen ligger inom korridoren, men eftersom Ostlänken på denna sträcka är tänkt att gå i bergtunnel påverkas inte trafikplatsen permanent. Under byggnation av tunneln kan trafiken i trafikplatsen komma att påverkas.

3. Väg 1149 (Linköpingsvägen), från trafikplats Norrköping södra till Leverstad

Väg 1149 går parallellt med väg E4, på östra sidan, från trafikplats 119 Norrköping Södra till trafikplats 117 Lövsstad.

Väg 1149 ligger i östra kanten på korridoren på hela den aktuella sträckan. Då Ostlänken är tänkt att gå i tunnel från centrala Norrköping till Leverstad påverkas inte denna del av väg 1149 permanent. Under byggnation av tunneln kan trafiken på vägen komma att påverkas.

4. Väg 1153 (Skärblackavägen)

Väg 1153 binder samman väg 1149 och väg E4 med Skärblacka.

Då Ostlänken är tänkt att gå i tunnel på denna sträcka påverkas inte vägen permanent. Under byggnation av tunneln kan trafiken på vägen komma att påverkas.

5. Trafikplats 118 (Klinga)

Trafikplats 118 (Klinga) binder samman väg 1149, väg 1153 och Skärblacka med väg E4.

Hela trafikplatsen ligger inom korridoren men då Ostlänken är tänkt att gå i tunnel på denna sträcka påverkas inte trafikplatsen permanent. Under byggnation av tunneln kan trafiken i trafikplatsen komma att påverkas.

6. Väg 1149, norr om trafikplats 117

Vägen trafikeras på sträckan av 1 390 fordon per dygn (år 2011) varav 200 lastbilar. Linköpingsvägen är, enligt Norrköpings kommun, ett regionalt kollektivtrafikstråk och Östgötatrafiken har även busslinjer här. Sträckan ingår också i ett planerat pendlingscykelstråk av Norrköpings kommun. I dagsläget saknar vägen gång- och cykelbana, men har breda vägrenar på vilka cykling är möjlig. Strax norr om trafikplats 117 Lövsstad minskar avståndet mellan E4 och väg 1149 vilket gör att utrymmet för Ostlänken minskar och att väg 1149 troligtvis behöver sidoförflyttas något österut.

7. Trafikplats 117 (Lövsstad)

Trafikplats 117 (Lövsstad) binder samman väg E4 med väg 1149 (Linköpingsvägen) norrut och väg 1149 (Axel Lillies väg) sydväst ut mot Kimstad. Information om trafikflödet i ramperna saknas. Det planerade pendlingscykelstråket längs väg 1149 förutsätts syfta till att knyta samman Norrköpings tätort med Kimstad och Norsholm. Det innebär att även väg 1149/Axel Lillies väg och Kimstadsvägen kan komma att bli viktiga för cykeltrafiken och därmed också möjligheten att korsa väg E4 i trafikplats 117.

Ostlänkens tänkta sträckning går rakt över de norrgående ramperna i trafikplatsen. Ramperna kommer därför, som förslaget ser ut nu, att behöva rivas. Flera alternativa sätt att lösa trafiksituationen i framtiden studeras, bland annat följande:

- Befintliga ramper ersätts med nya 500-600 meter längre norrut. Nackdelen är dock att de nya ramperna hamnar för nära nästa trafikplats norrut, trafikplats 118 (Klinga). Det finns riktlinjer för kortast tillåtna avstånd mellan trafikplatser med avseende på trafiksäkerhet.

- Trafikströmmen leds om via de existerande trafikplatserna i området, trafikplats 116 (Melby) söderut och trafikplats 118 (Klinga) norrut. Trafikplats 116 (Melby) är en halv trafikplats och tillåter endast påfart mot och avfart från Norrköping. Trafikplatsen skulle då kompletteras med fler ramper.
- Trafikströmmen leds om via de existerande trafikplatserna i området, trafikplats 116 (Melby) söderut och trafikplats 118 (Klinga) norrut. Trafikplatserna byggs inte om utan bedöms klara de tillkommande trafikströmmarna.
- De befintliga ramperna ersätts för att behålla funktionen i trafikplatsen.

8. Väg 1149

Väg 1149 passerar under väg E4 i trafikplats 117 (Lövstad). På västra sidan av väg E4 fortsätter vägen mot Kimstad (Axel Lillies väg). År 2011 hade den beskrivna sträckan en årsdygnstrafik på 1 760 fordon varav 110 lastbilar. Det planerade pendlingcykelstråket längs väg 1149 (Linköpingsvägen) innebär att även väg 1149 (Axel Lillies väg) kan komma att bli viktig för cykeltrafiken.

Strax öster om väg E4 korsar Ostlänken väg 1149. Ostlänken är här tänkt att gå på bro vilket gör att vägen inte berörs i någon större utsträckning. Den kan dock behöva anpassas till brokonstruktionen och framkomligheten kan bli begränsad under perioden som den nya järnvägsbron byggs.

9. och 10. Väg E4 vid Landsjö

Denna del av väg E4 norr om trafikplats 116 (Melby) i höjd med Landsjö trafikeras av mellan 13 600 och 14 100 fordon per dygn i respektive riktning. Av denna trafikmängd utgör antalet lastbilar ungefär 2 100 till 2 200 fordon. Trafikmätningarna är utförda år 2014. På denna sträcka ingår väg E4 i Norrköpings regionala kollektivtrafikstråk och trafikeras med bussar från Östgötatrafiken.

Ostlänkens tänkta sträckning korsar här väg E4 på två ställen. Då väg E4 ligger i en kraftig kurva föreslås att vägen rätas för att placeras parallellt med Ostlänkens västra sida. På detta sätt undviks passagera. Flytten är cirka tre kilometer lång.

11. Väg 795

Väg 795 går mellan väg 1149 vid Kimstad och väg 793 söder om Göta kanal. Norr om väg E4 trafikeras vägen med cirka 130 fordon per dygn varav 5 lastbilar och söder om med 390 fordon varav 35 lastbilar (år 2011). Ostlänkens tänkta sträckning passerar vägen strax öster om väg E4, vid Melby.

Vägen behöver sänkas för att passera under Ostlänken i en port.

12. Väg 793

Väg 793 sträcker sig från väg 215 och Norsholm i väster till väg 210 i öster. Sträckan väster om väg 795, mot Norsholm, trafikeras av cirka 540 fordon per dygn varav cirka 40 är lastbilar (år 2011). Det går även bussar på denna sträcka. Trafikhuvudman är Östgötatrafiken. Öster om väg 795 till väg 792 har vägen en trafik på 680 fordon per dygn varav 45 lastbilar. Ostlänkens tänkta sträckning passerar vägen strax söder om passagen med Göta kanal och öster om E4.

På denna sträcka är Ostlänken tänkt att gå på bro vilket gör att vägen inte berörs i någon större utsträckning. Den kan dock behöva anpassas till brostöden och framkomligheten kan bli begränsad under perioden som den nya järnvägsbron byggs.

13. Trafikplats 115 (Norsholm), norrgående påfart

Trafikplats Norsholm utgör anslutningen av väg 210 och 215 till väg E4. På ramperna i trafikplatsen utfördes mätningar senast år 1988. Då skattades antalet fordon i den norrgående påfarten till 1 200 fordon per dygn varav 100 lastbilar.

Ostlänkens tänkta sträckning passerar nära den norrgående påfarten. För att uppnå säkerhetsavstånd mellan järnväg och väg kan rampen behöva justeras något eller hastigheten på rampen sänkas. Stödkonstruktioner för att förhindra släntintrång från Ostlänken kan behövas.

14. Väg 210

Väg 210 ansluter till väg E4 i trafikplats 115 (Norsholm) och viker sedan av österut till bland annat Västra Husby och Söderköping. Vägen trafikeras av cirka 4 100 fordon per dygn varav ca 500 lastbilar (år 2013). Sträckan mellan Norsholms trafikplats och väg 796 trafikeras av Östgötatrafiken med buss. Väg 210 planeras få en ändrad sträckning från Herseberga med anslutning till väg 796 och trafikplats Norsholm. Åtgärden ligger med i nu gällande länsplan för regional transportinfrastruktur för åren 2014-2025.

Här är Ostlänken tänkt att gå på bro vilket gör att vägen inte berörs i någon större utsträckning. Den kan dock behöva anpassas till brokonstruktionen och framkomligheten kan bli begränsad under perioden som den nya järnvägsbron byggs.

15. Trafikplats 115 (Norsholm), norrgående avfart

Trafikplats Norsholm utgör anslutningen av väg 210 och 215 till väg E4. Den senaste trafikmätningen som utförts i trafikplatsen är från år 1988. Vid det tillfället skattades antalet fordon per dygn till cirka 1 200, varav 100 lastbilar.

Ostlänkens tänkta sträckning passerar över den norrgående avfarten. Här är Ostlänken tänkt att gå på bro vilket gör att rampen inte berörs i någon större utsträckning. Den kan dock behöva anpassas till brokonstruktionen och framkomligheten kan bli begränsad under perioden som den nya järnvägsbron byggs.

2.6.2. Allmänna vägar och gator med kommunal väghållare

16. Hagvägen

Hagvägen leder in i bostadsområdet Loddby som ligger öster om Södra stambanan. Bostadsområdet är inte detaljplanelagt. Mängden trafik är i dagsläget okänd.

Hagvägen sträcker sig in i östra änden av korridoren. Beroende på var i korridoren Ostlänken placeras kan Hagvägen påverkas.

17. Marieborgsvägen

Vägen sträcker sig från Järngatan i väster, över Södra stambanan och till Marieborgs folkhögskola som ligger mellan Södra stambanan och Bråvikens strand. Vägen är detaljplanelagd på västra sidan av Södra stambanan, men inte på den östra. Mängden trafik är i dagsläget okänd.

Marieborgsvägen sträcker sig från väster till öster i korridoren och kommer därför att påverkas var i korridoren Ostlänken än hamnar.

18. Kommendantvägen

Vägen slingrar sig som huvudgata genom industriområdet mellan Södra stambanan och Bråviken. Den södra delen av vägen är inte detaljplanelagd. Mängden trafik är i dagsläget okänd.

Beroende på var i korridoren Ostlänken placeras kan Kommendantvägen påverkas.

19. Gång- och cykelväg vid Kommendantvägen

I södra änden av Kommendantvägen ansluter en gång- och cykelväg som går vidare söderut, rundar de gamla lokstallarna och ansluter mot Postgatan. Gång- och cykelvägen är delvis detaljplanelagd. Mängden trafik är i dagsläget okänd.

Beroende på var i korridoren Ostlänken placeras kan denna gång- och cykelväg påverkas.

20. Bussvändslinga söder om Butängsgatan

Öster om Norrköpings centralstation finns en busstation och ytterligare öster därom en yta som används i samband med uppehåll mellan bussturerna.

Beroende på var i korridoren Ostlänken placeras kan bussvändslingan påverkas.

21. Gång- och cykelvägar i Folkparken

Söder om Norra promenaden finns ett parkområde som innehåller en kyrkogård, en folkpark mm. Norra delen av denna park ligger inom korridoren för Ostlänken och här finns gång- och cykelvägar som ligger utanför detaljplanelagt område.

Då Ostlänken är tänkt att gå i bergtunnel på denna sträcka påverkas inte dessa gång- och cykelvägar.

22. Krematorievägen

Krematorievägen sträcker sig från Norra promenaden, genom folkparken till Norrköpings krematorium. Delar av vägen ligger utanför detaljplanelagt område.

Då Ostlänken är tänkt att gå i bergtunnel på denna sträcka påverkas inte vägen.

23. Campingvägen

Campingvägen är ej detaljplanelagd men påverkas inte då Ostlänken är tänkt att gå i tunnel på denna sträcka.

24. Vattenverksvägen

Vattenverksvägen är ej detaljplanelagd men påverkas inte då Ostlänken är tänkt att gå i tunnel på denna sträcka.

25. Väg till Eksund

Vägen sträcker sig från trafikplats 119 Norrköping Södra till bostadsområdet Eksund.

Då Ostlänken är tänkt att gå i bergtunnel på denna sträcka påverkas inte vägen.

26. Gång- och cykelväg vid Hedenlunda

Gång- och cykelvägen sträcker sig från väg 1149 Linköpingsvägen, på en bro över E4 och ansluter till Hedelundavägen.

Då Ostlänken är tänkt att gå i bergtunnel på denna sträcka påverkas inte gång- och cykelvägen.

2.7. Övriga påverkade vägar

Förutom de allmänna vägar som beskrivs i kapitel 2.6 berörs flertalet kommunala gator och enskilda vägar. De kommunala gator som bedöms påverkas av Ostlänken redovisas nedan men beskrivs inte ytterligare eftersom de regleras i den kommunala detaljplanprocessen. Inte heller de enskilda vägarna regleras i järnvägsplanen. Påverkan kommer dock att utredas och presenteras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Kommunala gator som bedöms påverkas av Ostlänken:

- Väg 1169/Herstabergsvägen
- Zinkgatan
- Gång- och cykelväg på västra sidan av Södra stambanan från Marieborgsgatan och söderut
- Malmgatan
- Blygatan
- Kiselgatan
- Postgatan
- Rälsgratan
- Spårgatan
- Kristinelugnsgratan
- Ståthögavägen
- Fredriksdalsgratan
- Lindåkersgratan
- Butängsgatan
- Norrköpings busstation
- Fabriksgratan
- Parkering i anslutning till Norrköpings centralstation
- Kronängsgatan
- Vulkangatan
- Ingelstagratan
- Stockholmsvägen
- Bergslagsgratan

Kommunala gator som passeras av Ostlänken där den planeras gå i tunnel och därmed inte påverkas:

- Norra promenaden
- Enebygatan
- Åbygatan
- Värmlandsgatan
- Tulegatan
- Upplandsgatan
- Abel Beckers gata
- Finspångsvägen
- Dragsgatan
- Himmelstalundsallén
- Riksvägen
- Gång- och cykelvägar inom Himmelstalundsområdet
- Hagagatan

2.8. Angränsande planering

För väg 210 planeras en ändrad sträckning från Herseberga med anslutning till väg 796 och trafikplats Norsholm. Åtgärden ligger med i nu gällande länsplan för regional transportinfrastruktur för åren 2014-2025.

3. Förutsättningar

3.1. Väg och trafik

Ostlänken korsar övervägande kommunala gator i tätorten Norrköping och statliga primära och sekundära länsvägar utanför tätorten. Förutom nämnda vägar korsas även väg E4. Gatorna i centrala Norrköping utgör delar i ett finmaskigt nät som möjliggör arbetspendling till fots och med cykel, medan länsvägarna och väg E4 knyter samman den centrala tätorten med närliggande tätorter och landsbygd, vilka också har stor betydelse för arbetspendlingen.

I tätorten Norrköping är en god tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafiken prioriterad. För motorfordonstrafiken är god tillgänglighet en förutsättning för regional tillväxt och utveckling på landsbygden samt för de orter som saknar pendeltåg. Framförallt ska kollektivtrafik- och cykelstråken prioriteras för ett tillgängligt, jämställt transportsystem och för att bidra till positiv regional utveckling.

De sekundära länsvägarna på landsbygden saknar en separat gång- och cykelbana, vilket gör att resande till fots och med cykel sker i blandtrafik. Smala vägrenar och en hastighetsbegränsning på 70 km/h på vägarna gör att de upplevs som otrygga för oskyddade trafikanter. Ett undantag är Linköpingsvägen som har väl tilltagna vägrenar från tätorten Norrköping till strax norr om trafikplats Lövstad. Tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter i trafikplatserna längs väg E4 är viktiga för att de ska kunna korsa vägen eftersom Norrköping ligger på östra sidan av väg E4 och tätorterna ligger på västra sidan. De föreslagna lösningarna ska följaktligen utformas så att de gynnar tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter. Detta gäller särskilt vägar som används till kollektivtrafik och skolskjuts. De lösningar som föreslås ska även främja ett jämställt transportsystem¹. ”Mörka tunnlar, undanskymda och dåligt belysta platser och vägavsnitt, ensliga och dåligt utformade hållplatser undviks inte bara av kvinnor utan även män, äldre och barn...”²

I samrådshandlingen för en ny översiktsplan för staden Norrköping är flera av de nämnda gatorna i tätorten utpekade som huvudnät för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Utanför tätorten är vägarna främst utpekade som huvudnät för biltrafik, men även två som regionala huvudstråk för kollektivtrafik och förslag till utveckling av pendlingsstråk för cykel.

3.2. Miljö och hälsa

3.2.1. Boendemiljöer

I anslutning till Hagvägen ligger samhället Loddby med samlad bostadsbebyggelse som huvudsakligen utgörs av villor. Lite längre söderut, vid Marieborgs herrgård och Marieborgsvägen, finns en folkhögskola med internatbostäder för cirka 35 elever. Övriga berörda vägar inne i centrala Norrköping ligger på långt avstånd från bostadsbebyggelse.

Väster och söder om Motala ström är bebyggelsen gles och utgörs av enstaka bostäder men också mindre grupperingar av bostadshus. I anslutning till väg 795 och trafikplats Melby ligger Melby med knappt tio bostadshus.

¹ Trafikutskottets betänkande 2008/09:TU14: *Mål om framtidens resor och transporter*.

² Vägar och gators utformning (2004) *Dimensioneringsgrunder 2: De transportpolitiska målen*. Trafikverket. Publikation 2004:80.

I karta *Bilaga 2* visas varje bostadshus markerat med en cirkel, där bostadshuset ligger i centrum och radien är 100 meter. Markeringens syfte är enbart att tydliggöra bostadens placering.

3.2.2. Miljöförutsättningar

Landskapet mellan Loddby och Bäckeby varierar utmed sträckan där Norrköpings stad dominerar östra delen och skogs- och jordbrukslandskapet präglar den västra delen. Från Lövsstadssjön och fram till Norsholm domineras landskapet av skog med mindre inslag av öppna partier med jordbruks- och betesmark. Sträckan väster om Norsholm utgörs av mosaiklandskap med större partier av sammanhängande jordbruksmark. Väg E4 sträcker sig genom hela korridoren och utgör en barriär i landskapet medan andra, mindre vägar bidrar till att öka tillgängligheten.

Landskapet mellan Klinga och Bäckeby är kulturpräglad och övergår till mer av "mellanbygd" där skogsklädda morän- och bergsryggar sticker upp ur lerjorden. I den södra delen av korridoren finns hagmarker som utgör viktiga värdekärnor i ett större habitatnätverk av gräsmarker. Här finns viktiga besöksmål för friluftslivet och turismen, nämligen: Borgs eckbackar, Herrebro våtmark, Lövsstad slottspark och Göta kanal. Utanför dessa besöksmål är friluftslivet begränsat. Ett antal barriärer bryter upp naturlandskapet i och nära Ostlänkens korridor, med påverkan för olika arter och friluftslivet i varierande grad.

Nedan ges en beskrivning av miljöförutsättningar kopplat till respektive berörd allmän väg. Miljöförutsättningarna redovisas i kartor *Bilaga 3 – 6*.

Området kring **Hagvägen** i Loddby präglas av bostäder och inga andra specifika miljövärden finns intill.

I landskapet kring **Marieborgsvägen** finns flera mycket värdefulla ädellövmiljöer som innehåller många jätteträd som i sin tur är till gagn för insektsfaunan och fladdermöss. Här finns även en allé.

I områdena kring **Kommendantvägen** och **bussvändslingan** finns inga specifika miljövärden.

Väg E4 ligger till stora delar inom järnvägskorridoren. Väg E4 passerar genom jordbrukslandskapet kring Lövsstad slott. Hela området ingår i kulturmiljö av riksintresse och är därmed även av intresse för turism och friluftsliv. En stor del av odlingslandskapet har ekologiskt viktiga funktioner, med habitatnätverk för ädellöv i östra delen samt ädellöv och gräsmarker i västra delen. Väg E4 passerar ytvattendragen Ålbäcken och Eggebybäcken. Dessa grundvattenförekomster har bedömts ha ett medelhögt skyddsvärde och omfattas av miljökvalitetsnormer med måttlig ekologisk status. Ålbäcken rinner västerut genom korridoren och mynnar i Lövsstadssjöns östra del. I området finns värdefull våtmark och värdefulla strandängar. Eggebybäcken passerar korridoren och mynnar i sjön Roxen. Eggebybäcken passerar ett omfattande våtmarkssystem och avvattnar ett 21 kvadratkilometer stort område mellan Gistad och Skärkind. Det är viktigt att denna bäck inte skärs av eller att flödet påverkas.

Söder om Lövstad slott passerar E4 genom ett område som benämns Lövstad storskog. Området har inte några höga naturmiljövärden, men är ett större sammanhängande område som har betydelse för viltets rörelser.

Vid **väg 1149** finns regionalt intresse och riksintresse för kulturmiljö, riksintresse (Lövstad slottspark) med ädellövträd, gamla byggnader, damm och strandmiljöer. Området är värdeområde för fladdermus och består även av talldominerad barrskog. Väg 1149 passerar i närheten av Ålbäcken. I området finns värdefull våtmark och värdefulla strandängar. Vid väg 1149 finns även övrig kulturhistorisk lämning. Intill trafikplats Lövstad finns naturvärdesobjektet "Gammal ekhage öster om Lövstad" som erhållit klass 2 vid naturvärdesinventeringen. Där finns flera grova gamla ekar, på hållarna gamla senvuxna ekar och rikligt med död ved.

Väg 795 passerar genom regionalt intresse för kulturmiljö med bland annat övrig kulturhistorisk lämning och Landsjö gård med intilliggande naturvärden bestående av skogsbeta och hagmarker.

Intill **väg 793** karaktäriseras landskapet mestadels av skog. I närheten finns biotopskydd samt riksintresse (Göta kanal). Stora delar av Göta kanals område är av regionalt intresse. Området är mycket känsligt för intrång då det längs stränderna finns en lövdominerad trädbård mot omgivande mark, som består av skog, odlingsmark och igenväxningsmarker. Lövbården ger goda förutsättningar för ett rikt fågelliv samt skydd och födoresurser för fisk. Området är strandskyddat. Kanalbanken används året runt för vandring och cykling vilket innebär att området har ett högt rekreativvärde och är av riksintresse för friluftslivet. Intill väg 793 finns kulturhistorisk lämning.

Intill **väg 210 och trafikplats Norsholm** ligger jordbruks- och hagmarkerna vid Bäckeby och Eggeby vilka är mycket känsliga för storskaliga intrång. De höga naturvärdena i betesmarkerna är starkt kopplade till fortsatt hävd. Intill trafikplats Norsholm finns värdefull tallskog med äldre tallar på båda sidor om E4. Det finns även fornlämningar och arkeologiska undersökningar har konstaterat att det finns fornlämningar från stenåldern i detta område.

3.3. Markanvändning, samhällsfunktioner och kommunala planer

Från Loddby i norr och söderut, förbi Butängen, är delar av korridoren järnvägsmark för Södra stambanan samt bangårds- och stationsområdet. I höjd med Loddby och Herstadberg är marken mestadels öppen och utgörs, förutom av järnvägen, till stor del av bruksbar mark men även av små skogspartier. Längre söderut övergår markanvändningen till industri och järnväg. Väster om Södra stambanans sväng norrut används marken till stor del för bostadsändamål och ytterligare västerut mot Himmelstalund och Motala ström övergår den bebyggda marken till mera öppen med bland annat Norra kyrkogården och Himmelstalundsfältet.

Inne i centrala Norrköping är större delen av korridoren för Ostlänken detaljplanerad. Loddby samhälle i norr inklusive Hagvägen är inte detaljplanerad, men omfattas av ett pågående detaljplaneprogram för Björnviken. Området rymmer flera bebyggelsegrupper med framförallt småhusbebyggelse. Programmet föreslår en förtätning och utveckling av befintlig bostadsbebyggelse samt förstärkning av kopplingar för gång- och cykelstråk till Norrköping i söder och Åby i nordväst. Arbetet med programmet är för tillfället vilande. Marieborgsvägen omfattas av en gällande detaljplan på västra sidan om Södra stambanan, men saknar planläggning på östra sidan mot Marieborgs folkhögskola. Kommendantvägen och gång- och cykelvägen som ansluter till Kommendantvägen ligger delvis inom detaljplanerat område. Området där bussvändslungan ligger är inte detaljplanerat men omfattas av en fördjupad översiktsplan för resecentrum och södra Butängen.

I centrala Norrköping finns ett flertal skolor och förskolor inom korridoren för Ostlänken. Där finns även polisstation och järnvägsstation. I norra delen av korridoren, mellan Loddby och Herstadberg, finns en transformatorstation. En regional luftledning tillhörande E.ON ansluter till transformatorstationen och korsar korridoren. I övrigt finns här inga funktioner viktiga för samhället förutom så kallade distributionsbyggnader, det vill säga byggnader i distributionsnätet för gas, värme elektricitet eller vatten. Byggnaderna är inte närmare identifierade avseende specifik funktion.

Söder om Norrköpings tätort går huvuddelen av korridorsträckan igenom skogs- och jordbruksmark. Mellan Lövestad och Melby, där väg E4 föreslås att dras om på en längre sträcka, utgörs marken till största delen av skog, men även en mindre del jordbruksmark i söder.

Korridoren passerar strax öster om Norsholm, där det finns förskola, butiker och fritidsanläggningar. Norrköpings kommun vill utveckla Norsholm till en större tätort med pendeltågsstation och upp till 9 000 invånare. Bostadsbebyggelse planeras inom korridoren för Ostlänken mellan E4 och väg 215.

Förutom en detaljplan för bland annat industri och handel intill trafikplats Klinga ligger hela södra delen av sträckan utanför detaljplanerat område.

Planläggning och samhällsfunktioner längs sträckan redovisas i karta *Bilaga 7*.

4. Effekter och deras tänkbara betydelse

I *kapitel 4.1 – 4.3* nedan beskrivs bedömda effekter för både drift- och byggskedet.

4.1. Effekter för väg och trafik

Motorfordonstrafiken påverkas förhållandevis lite av en förändrad trafiksituation jämfört med gång- och cykeltrafikanter, som är mer känsliga för skarpare lutningar, tvärfall, omvägar och ojämna underlag. Därför behöver gång- och cykeltrafikens behov ses över i ett tidigt skede vid planerade förändringar till följd av Ostlänken.

Under byggtiden kan framkomligheten i befintligt vägnät komma att begränsas. Påverkan på kollektivtrafiken ska, i den mån det är möjligt, begränsas. I samband med omläggningen av väg E4 på en sträcka av cirka tre kilometer kommer dock framkomligheten att påverkas i anslutningspunkterna. Detta kan innebära lägre hastighet samt färre och/eller smalare körfält. Oskyddade trafikanters tillgänglighet och trafiksäkerhet ska säkerställas under byggtiden, i synnerhet på de vägar där gång- och cykeltrafikanter är vanligt förekommande.

Efter färdigställande av Ostlänken ska befintliga vägar återställas till samma standard som tidigare eller bättre. Inga vägar planeras att stängas permanent, men några kommer att ledas om eller på annat sätt påverkas. De permanenta lösningarna ska främja gång-, cykel och kollektivtrafikens framkomlighet. Påverkan på gång- och cykeltrafiken bör i synnerhet beaktas i planskilda lösningar där gång- och cykeltrafiken passerar Ostlänken på bro eller i tunnel. Lösningarna ska även upplevas som trygga för gång- och cykeltrafikanter.

4.2. Effekter för miljö och hälsa

Eventuella förändrade lägen för de båda kommunala vägarna **Hagvägen** och **Marieborgsvägen** skulle kunna orsaka störningar för boende i Loddby respektive Marieborg beroende på hur de förändras. Dock har vägarna låg trafikering varför störningar i form av ökat buller sannolikt skulle bli små. Hagvägen ligger nära Loddby bostadsområde varför en eventuell ombyggnation kan orsaka störningar i form av buller, vibrationer och damning. Landskapet kring Marieborg är känsligt för intrång och har ett stort naturvärde. Eventuella åtgärder på Marieborgsvägen skulle därför kunna ge en påverkan både under och efter byggskedet. Även värdefulla ädellövmiljöer skulle kunna påverkas vid exempelvis en flytt av vägen.

Kommendantvägen och anslutande gång- och cykelväg samt **bussvändslingan** ligger i industriområde utan bostadsbebyggelse och utan kända miljöintressen. Eventuella förändringar där bedöms därför inte orsaka några negativa effekter för hälsa eller miljö.

Sidoförflyttningen av **väg 1149**, strax norr om trafikplats Lövstad, sker på långt avstånd från bostadsbebyggelse och får därför inga negativa hälsoeffekter för boende. Berört område hyser inga värdefulla miljöer, varför några negativa miljöeffekter inte bedöms uppstå. Om vägen sidoförflyttas österut kan påverkan uppstå på Ålbäckens värdefulla våtmark och strandängar.

Effekterna av att riva de norrgående ramperna i **trafikplats 117** (Lövstad) är beroende av vilka åtgärder som vidtas, vilket är under utredning. Dock kan alternativen att leda om trafiken via befintliga trafikplatser (Klinga och Melby) antas medföra högre trafikbelastning

i båda eller någon av trafikplatserna. Eventuell ökad trafik i trafikplats Melby skulle kunna orsaka ökade störningar för boende i Melby. Om ramperna ersätts i trafikplatsens nuvarande läge kan naturvärdesobjektet ”Gammal ekhage öster om Lövstad” komma att påverkas.

Väg 1149, trafikplats Lövstad, kommer att passera under Ostlänken (järnvägsbro). Det kan möjligen påverka landskapet vid Lövstad slottspark och dess natur- och artvärden.

Omdragningen av **väg E4** på en cirka tre kilometer lång sträcka riskerar att medföra påverkan på miljön kring Lövstad slott som ingår i kulturmiljö av riksintresse och är därmed även av intresse för turism och friluftsliv. I området finns flera fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar. Omdragningen kan även påverka Ålbäckens värdefulla våtmark och strandängar. Flytten sker i ett område utan nära bostadsbebyggelse och åtgärden bedöms därför inte medföra några effekter för boendemiljön. För en bostad i den norra delen av föreslagen omdragning ökar avståndet till väg E4 (dock med Ostlänken emellan).

En sänkning av **väg 795** vid trafikplats Melby kan påverka Landsjö gårds landskap med natur- och kulturvärden. Sänkningen kan även påverka en grundvattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Även den visuella upplevelsen kan påverkas. Beroende på hur stor sänkningen blir skulle effekterna kunna bli positiva ur boendemiljösynpunkt, genom bland annat minskade bullerstörningar.

Väg 793 berörs inte eftersom Ostlänken går på bro. Det förväntas därför inga förändrade effekter avseende miljö och hälsa när Ostlänken är färdigbyggd.

Ostlänken kommer att passera **väg 210** och trafikplats Norsholm på järnvägsbro vilket kan medföra att vägen kan behöva anpassas till brokonstruktionen. Detta kan möjligen påverka värdefull tallskog som finns intill trafikplats Norsholm. Det kan även påverka de fornlämningar som finns i området.

4.3. Effekter för markanvändning, samhällsfunktioner och kommunala planer

I den mån berörda vägar behöver dras om, flyttas eller sänkas kommer ny mark behöva tas i anspråk. I anspråk tagen mark används idag till största del för skogs- och jordbruk. Omdragningen av **väg E4**, cirka tre kilometer ny sträckning, medför störst markanspråk där det framför allt handlar om skogsmark, men även en mindre del jordbruksmark. Den nuvarande sträckningen av väg E4 kommer troligen inte användas för trafik i framtiden varför möjligheten att återställa marken kan bli aktuell.

Inga skolor, förskolor eller andra identifierade samhällsfunktioner bedöms påverkas på grund av vägombyggnaderna.

Hagvägen, Marieborgsvägen, Kommendantvägen inklusive anslutande **gång- och cykelväg** samt **bussvändslingan** ligger helt eller delvis utanför detaljplanelagt område. Eventuella förändringar av vägarna kan regleras i antingen järnvägsplanen eller detaljplaner.

5. Fortsatt arbete

5.1. Planläggning

Detta Samrådsunderlag ligger till grund för samråd och för länsstyrelsens kompletterande beslut om betydande miljöpåverkan. Samråd sker med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som kan beröras. De ges möjlighet att lämna synpunkter på projektet. Inkomna synpunkter sammanställs och bemöts i *kapitel 6 Samrådsredogörelse* varefter underlaget skickas till länsstyrelsen.

Processen för de allmänna vägarnas utformning kommer inordnas i järnvägsplaneprocessen för Ostlänken delen Loddby-Bäckeby. Ytterligare samråd kommer att hållas inom ramen för järnvägsplanen där utformning och detaljer kring såväl järnvägen som vägarna kommit längre.

Till järnvägsplanen tas en miljökonsekvensbeskrivning fram, som ska godkännas av länsstyrelsen innan planen kan ställas ut för granskning. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att utreda effekter och konsekvenser för såväl drift- som byggskedet samt föreslå skyddsåtgärder för att minska negativ påverkan. Under arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen kommer behoven av tillstånd, anmälan och dispenser att identifieras. Det avser bland annat åtgärder i vatten som kräver tillstånd eller anmälan.

5.2. Viktiga frågeställningar

I det fortsatta planeringsarbetet kommer lösningar för vägarna studeras vidare och specificeras. Åtgärder för att ersätta påverkade ramper vid trafikplats Lövstad är under utredning. Spårlinjens placering i höjd- och sidled preciseras alltmer varvid även påverkan på vägar och behov av åtgärder på dem framkommer.

I berörda områden finns flera skyddsvärden som behöver tas hänsyn till. Särskilt viktiga är värden kopplade till miljön kring Lövstad slott i samband med omdragning av väg E4, påverkan på naturvärdesobjektet "Gammal ekhage öster om Lövstad" vid trafikplats Lövstad, Landsjö gårds landskap i samband med sänkning av väg 795 och ädellövmiljöer vid Marieborg vid eventuell förändring av Marieborgsvägen. Det fortsatta arbetet med utformningen av påverkade allmänna vägar behöver ske integrerat med gestaltungs- och miljöfrågor. Inom ramen för arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen fördjupas kunskaper kring effekter, konsekvenser och skyddsåtgärder.

I det fortsatta utredningsarbetet beaktas framkomligheten på befintligt vägnät i byggskedet, där särskild hänsyn tas till kollektivtrafiken och oskyddade trafikanter.

Samordningen med kommunens planarbete är viktigt så att de kommunala vägarna synkroniseras med vägarna i järnvägsplanen.

6. Samrådsredogörelse

Föreliggande Samrådsunderlag (exklusive kapitel 6) med bilagor har utgjort underlag för det samråd som beskrivs nedan.

Samråd har genomförts med Norrköpings kommun, Länsstyrelsen i Östergötlands län och Östgötatrafiken AB (företrädare för Regionala kollektivtrafikmyndigheten) genom postutskick av samrådsremiss. Utskicket utgjordes av föreliggande Samrådsunderlag med bilagor samt följebrev.

Allmänhet och enskilda har bjudits in till samrådet genom annonsering den 14 mars 2017 i Norrköpings Tidningar, Folkbladet Norrköping och Post- och Inrikes Tidningar. Samrådsunderlaget inklusive bilagor har under samrådstiden funnits tillgängligt på projektets webbplats www.trafikverket.se/Ostlankennorrkoping. Synpunkter har önskats senast den 7 april 2017. Genom annonsering och tillgång till material på webbplatsen har enskilda som kan antas bli särskilt berörda getts möjlighet att yttra sig.

Norrköpings kommun har inkommit med ett yttrande (daterat 2017-03-27) som avser både sträckan Stavsjö-Loddby och Loddby-Bäckeby. Kommunen förutsätter att funktioner som påverkas av Ostlänken ersätts. Val av åtgärder måste ske i nära samverkan med kommunen. Vidare lämnar kommunen konkreta synpunkter kopplat till Marieborgsvägen, Kommendantvägen, trafikplats 117 (Lövstad) och väg E4. För Marieborgsvägen ger kommunen förslag på utformning som skulle minska ingreppet i ädellövsmiljön. För Kommendantvägen bedömer kommunen att en ny sträckning längs östra sidan om den nya järnvägen bör åstadkommas. Vid trafikplats Lövstad framhåller kommunen vikten av att undvika påverkan på naturvårdsområdet. För ny sträckning av väg E4 är det viktigt att den norra anslutningspunkten sker med anpassning till landskapsbilden och kulturmiljön vid Lövstad slottsmiljö. Kommunen ser flera användningsområden för den del av E4 som tas ur bruk, bland annat skulle den kunna utgöra del i nytt cykelstråk mellan Norsholm och Norrköping.

Trafikverket tar med sig Norrköpings kommuns synpunkter i det fortsatta utrednings- och utformningsarbetet. Ostlänkens påverkan på allmänna och enskilda vägar utreds och förslag till lösningar tas fram i samråd med berörda parter inklusive kommunen. Trafikverket och Norrköpings kommun har kontinuerliga möten där bland annat frågor kring val av åtgärder och utformningar för berörda vägar diskuteras och samordnas. De allmänna vägarna regleras i järnvägsplanen varvid effekter och konsekvenser för justering av vägar beskrivs i MKB.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har inkommit med ett yttrande (daterat 2017-04-07) som avser både sträckan Stavsjö-Loddby och Loddby-Bäckeby. Länsstyrelsen bedömer att det utskickade materialet är tillräckligt för fortsatt samråd.

AB Östgötatrafiken (arbetar på uppdrag av och företräder den Regionala kollektivtrafikmyndigheten) har inkommit med ett yttrande (daterat 2017-03-28) som avser både sträckan Stavsjö-Loddby och Loddby-Bäckeby. Synpunkter lämnas på en övergripande nivå, detaljerade synpunkter kommer att lämnas i samband med den kommande detaljplaneringen av respektive vägsträcka eller trafikplats. För att kunna erbjuda korta restider önskar AB Östgötatrafiken att vägnätet, så långt det är möjligt, utformas så att

kollektivtrafikens framkomlighet eller sträckningar inte påverkas negativt. AB Östgötatrafiken ser det mycket viktigt att tidigt i kommande process bli inbjudna i dialoger och medges möjlighet att ta del av planerade förändringar och tidplaner för respektive vägsträcka som berörs. Trafikverket tar med sig Östgötatrafikens synpunkter i det fortsatta utrednings- och utformningsarbetet för berörda vägar i såväl bygg- som driftskedet. Ytterligare samråd och kontakter kommer att tas med Östgötatrafiken för att inhämta synpunkter och informera.

Utöver ovanstående remissvar har inga ytterligare synpunkter inkommit.

7. Källor

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

Norrköpings kommun. Juni 2010. Fördjupning av översiktsplanen för Resecentrum och södra Butängen. Antagandehandling.

Norrköpingskartan (2016) Samråd ÖP Staden. [Hämtad 2016-04-13]
<http://kartor.norrkoping.se/opstaden.html>

Norrköpingskartan. Gällande och pågående planer. [september 2016]
<http://kartor.norrkoping.se/cbkort?>

NVDB på webb (version 1.0.4.2). [Datorprogram] Trafikverket.

PM Ändamål och projektmål i Ostlänken. Version 1.0. Trafikverket 2016-04-29.

Region Östergötland. 2014-05-08. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2015.

Trafikverkets projektsida för Ostlänken:
www.trafikverket.se/nara-dig/Sodermanland/projekt-i-sodermanlands-lan/Ostlanken/

Vägtrafikflödeskartan (version 1.3.1.1). [Datorprogram] Trafikverket.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se