

SAMRÅDSUNDERLAG

Ostlänken – berörda allmänna vägar delen Stavsjö-Loddby

Norrköpings kommun, Östergötlands län

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

Diarienummer: TRV 2014/72083



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 Stavsjö-Loddby

Författare: Sweco – Maria Blidfors, Pernilla Baldwin, Käti Lingenäs Gütthlein, Tomas Andersson

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

Diarienummer: TRV 2014/72083

Uppdragsnummer: Sweco: 7501094290

Version: 1.0

Foto: Sweco

Kartor: Sweco – Patrik Andersson

2 (20)

Innehåll

BILAGOR	3
1. SAMMANFATTNING	4
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	5
2.1. Bakgrund och syfte	5
2.2. Tidigare studier kring Ostlänken	5
2.3. Planlägningsprocessen	6
2.4. Ändamål och projektmål	6
2.5. Avgränsningar	7
2.6. Beskrivning av berörda vägar och möjliga åtgärder	8
2.7. Övriga påverkade vägar	10
2.8. Angränsande planering	10
3. FÖRUTSÄTTNINGAR	11
3.1. Väg och trafik	11
3.2. Miljö och hälsa	11
3.3. Markanvändning, samhällsfunktioner och kommunala planer	13
4. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	14
4.1. Effekter för väg och trafik	14
4.2. Effekter för miljö och hälsa	14
4.3. Effekter för markanvändning, samhällsfunktioner och kommunala planer	15
5. FORTSATT ARBETE	16
5.1. Planläggning	16
5.2. Viktiga frågeställningar	16
6. SAMRÅDSREDOGÖRELSE	17
7. KÄLLOR	19
BILAGOR	
1. Karta berörda vägar och möjliga åtgärder	
2. Karta förutsättningar - Befolkning och boendemiljö	
3. Karta förutsättningar - Naturmiljö	
4. Karta förutsättningar - Kulturmiljö	
5. Karta förutsättningar - Rekreation och friluftsliv	
6. Karta förutsättningar - Vattenmiljö	
7. Karta förutsättningar - Kommunala planer och samhällsfunktioner	

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 Stavsjö-Loddbby. 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.

Redovisning av berörda allmänna vägar utgår ifrån en föreslagen spårlinje för sträckan. Följande *statliga vägar och trafikplatser* kan komma att beröras, se karta *Bilaga 1*:

- Väg 898 (Nyköpingsvägen)
- Väg 899 (Strandvägen)
- Trafikplats 125 Björnsnäs på väg E4

De *kommunala vägar och gator* som kan komma att beröras, se karta *Bilaga 1*, är:

- Väg 1171 (Västra Bravikenvägen)
- Gång- och cykelväg i höjd med Loddbby

Påverkade vägar ligger i de i allra flesta fall relativt långt ifrån bostäder varför det inte bedöms uppstå några effekter i form av buller och vibrationer. I den mån berörda vägar behöver anpassas eller sänkas kommer ny mark behöva tas i anspråk. Ianspråktagen mark används idag för jordbruk. Under byggtiden för väg 899 kan påverkan ske på rast- och häckningsplatser för fåglar samt avseende rekreation och friluftsliv. En sänkning av väg 1171 kan komma att påverka Pjältån och grundvattnet i närområdet. 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 trafikantgrupperns framkomlighet och trafiksäkerhet.

Processen för vägarnas utformning kommer att samordnas och gå hand i hand med järnvägsplaneprocessen för Ostlänken delen Stavsjö-Loddbby. Ytterligare samråd kommer att hållas där utformning och detaljer kring såväl järnvägen som vägarna kommer att diskuteras. 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 Stavsjö-Loddby. 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 planlägningsprocess 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 Stavsjö-Loddby. Syftet med Samrådsunderlaget är att i ett tidigt skede samråda med berörda och 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

Planlägningsarbetet 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-Östgötalänken 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 vi 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 Stavsjö-Lodbj.

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 Stavsjö-Lodbj.

I pågående arbete med järnvägsplanen för sträckan Stavsjö-Lodbj har befintliga väsentliga förhållanden kartlagts inom och delvis utanför den förordade korridoren, se karta i *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.

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 vägar och möjliga åtgärder

Berörda allmänna vägar redovisas i karta *Bilaga 1*. 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

De allmänna vägarna delas in i statliga och kommunala vägar. De statliga vägarna regleras och fastställs i järnvägsplanen medan de kommunala vägarna kan komma att regleras helt eller delvis i detaljplan och benämns i så fall kommunal gata.

1. E4

Väg E4 korsar den tänkta spårlinjen strax norr om trafikplats 125 Björnsnäs. Vägen trafikerades år 2014 av cirka 11 800 fordon/årsmedeldygn varav cirka 1 900 lastbilar i norrgående riktning och cirka

12 300 fordon/årsmedeldygn varav 1 700 lastbilar i södergående riktning. Vägbanans bredd är 13,4 meter i norrgående respektive södergående riktning. Vägen är ett regionalt huvudstråk för kollektivtrafik.

I korsningspunkten är det tänkt att Ostlänken ska gå i tunnel vilket innebär att det inte blir någon permanent påverkan på E4. Under byggnation av tunneln kan trafiken på E4 komma att påverkas.

2. Väg 898 (Nyköpingsvägen)

Vid trafikplats 125 Björnsnäs korsar Ostlänken väg 898. Vägen är en sekundär länsväg som går från Åby i väst, passerar under E4, ansluter till väg 899 i öst och har en bredd på 7 meter. År 2011 trafikerades sträckan av ca 900 fordon/årsmedeldygn varav 45 lastbilar. Vägen saknar gång- och cykelbana men är ett viktigt stråk för rekreativ cykling. Sträckan trafikerades även av kollektivtrafik (Östgotatrafiken) och är ett regionalt kollektivtrafikhuvudstråk.

I korsningspunkten är det tänkt att Ostlänken ska gå på bro. Vägen behöver troligtvis byggas om på en sträcka för att anpassas till brostoden. Det kan också bli begränsad framkomlighet under perioden som den nya järnvägsbron byggs.

3. Väg 899 (Strandvägen)

Vid trafikplats 125 Björnsnäs korsar Ostlänken väg 899. Vägen är en sekundär länsväg som går från trafikplatsen i väst, längs med Bråviken, vidare till Strömfors och har en bredd på 9 meter. Öster om anslutningen till väg 898 trafikerades sträckan år 2015 av cirka 3 500 fordon/årsmedeldygn varav 150 lastbilar. Vägsträckan har även namnet Utflyktsvägen och är ett viktigt stråk för bland annat rekreationscykling. Till väg 899 ansluter även Björnsnäsvägen, som är en del av ett förslag till utveckling av huvudcykelstråk i kommunens samrådshandling för en ny översiktsplan för staden. Väg 899 trafikeras även av kollektivtrafik (Östgötatrafiken) och är en del av kollektivtrafikhuvudnätet.

I korsningspunkten är det tänkt att Ostlänken ska gå på bro. Vägen behöver troligtvis byggas om på en sträcka för att anpassas till brostöden. Det kan också bli begränsad framkomlighet under perioden som den nya järnvägsbron byggs.

4. Trafikplats 125 Björnsnäs på E4

Trafikplatsen är enkelsidig och tillåter endast påfart för södergående och avfart för norrgående trafik. År 2015 trafikerades påfarten av cirka 2 600 fordon/årsmedeldygn varav cirka 110 lastbilar.

Ramperna går samman strax väster om den tänkta järnvägsbron. Eftersom väg 899 (Strandvägen) kan behöva byggas om för att anpassas till brostöden kan ramperna behöva anpassas till det nya läget. De kan också påverkas av begränsad framkomlighet under byggtiden.

2.6.2. Allmänna vägar med kommunal väghållare

5. Väg 1171 (Västra Bravikenvägen)

Öster om trafikplats 124 Åby och Södra stambanan korsar Ostlänken väg 1171. Vägen går från en cirkulationsplats på västra sidan av E4, över E4, under Södra stambanan och vidare mot Händelö. I korsningen där norrgående ramper ansluter byter den från statlig väghållare till kommunal. Detta innebär att den har kommunal väghållare på det avsnitt som korsas av Ostlänken. Vägen är delvis detaljplanelagd men inte inom det område som berörs av Ostlänken. Vägen har en bredd på 9 meter. År 2015 trafikerades sträckan av cirka 2 000 fordon/årsmedeldygn varav cirka 360 lastbilar i östergående riktning respektive cirka 2 070 fordon/årsmedeldygn varav cirka 390 lastbilar i västergående riktning. Öster om Krusenhofsvägen är vägen en viktig länk för cykeltrafikanter till arbetsplatserna på Malmölandet och Händelö. Sträckan trafikerades även av kollektivtrafik (Östgötatrafiken).

Ett antal olika höjdlägen för Ostlänken studeras. I de lägre alternativen behöver vägen sänkas för att kunna passera under Ostlänken. Närheten till Södra stambanan gör att vägen behöver sänkas även här vilket också leder till åtgärder på befintlig järnvägsbro. I de högre alternativen kan vägen ligga kvar i hela sin sträckning. Mellan dessa alternativ finns även möjligheten att vägen kan ligga kvar under Södra stambanan men behöver sänkas under Ostlänken.

6. Gång- och cykelväg i höjd med Loddby

I höjd med Loddby korsar Ostlänken en gång- och cykelväg som sträcker sig från Koppargatan i väster till Loddbyvägen i öster. Den passerar under både E4 och Södra stambanan. Gång- och cykelvägen har Norrköpings kommun som väghållare och är delvis detaljplanelagd, men inte inom det område som berörs av Ostlänken. Vägen ingår i kommunens huvudcykelnät och används dagligen av skolelever.

Ett antal olika höjdlägen för Ostlänken studeras. I de lägre alternativen behöver gång- och cykelvägen sänkas för att kunna passera under Ostlänken. Närheten till Södra stambanan gör att gång- och cykelvägen behöver sänkas även här vilket leder till åtgärder på befintlig järnvägsbro. I de högre alternativen behöver gång- och cykelvägen inte sänkas lika mycket vilket gör att befintlig järnvägsbro inte bör påverkas.

2.7. Övriga påverkade vägar

Förutom de allmänna vägar som beskrivs i kapitel 2.6 berörs flertalet enskilda vägar. Påverkan på enskilda vägar regleras inte i järnvägsplanen men kommer att utredas och presenteras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

2.8. Angränsande planering

Delprojekt Godshantering Norrköping består av två delar – byggnation av Kardonbanan (järnvägsspår mot Händelö) och ny godsbangård (på Malmölandet). Projektet kan innebära att närliggande vägar påverkas.

3. Förutsättningar

3.1. Väg och trafik

På sträckan är det huvudsakligen vägar utanför tätort (sekundära länsvägar) som korsas av Ostlänken. Därtill korsas E4 och även en gång- och cykelväg. Vägarna knyter samman centrala tätorten med närliggande tätorter och landsbygd och är därmed viktiga för arbetspendling.

För motorfordonstrafiken är en god tillgänglighet en förutsättning för regional tillväxt och landsbygdens utveckling samt för de orter som saknar pendeltåg. Framförallt ska kollektivtrafikstråken prioriteras för ett tillgängligt, jämställt transportsystem, samt för att bidra till positiv regional utveckling.

De sekundära länsvägarna saknar en separat gång- och cykelbana, vilket gör att cykling sker i blandtrafik. De nästintill obefintliga vägrenarna och en hastighetsbegränsning på 70 km/h på vägarna gör att de upplevs som otrygga för oskyddade trafikanter. Västra Bravikenvägen, är ett undantag då den har lite bredare vägrenar och hastighetsbegränsningen 50 km/h mellan Pjältrondellen och Loddbyvägen. I samtliga fall är dessa vägar det enda alternativet för gång- och cykeltrafikanter. 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 nämnda vägar utpekade som huvudnät för biltrafik och flera av dem även som regionala huvudstråk för kollektivtrafik.

3.2. Miljö och hälsa

3.2.1. Boendemiljöer

Det finns ingen bostadsbebyggelse i direkt anslutning till **trafikplats 125 med väg 898 och 899**. Närmaste bostadshus ligger cirka 150 meter nordväst om trafikplatsen och cirka 350 meter från vägnas korsningspunkt med Ostlänken. Cirka 300 meter från trafikplatsen ligger Åby samhälle med samlad bostadsbebyggelse. Öster om trafikplatsen finns ett fåtal enskilda bostadshus i bland annat Björnsnäs och Norrviken. Närmaste hus ligger här drygt 300 meter från korsningspunkten med Ostlänken.

Korsningspunkten mellan **väg 1171** och Ostlänken ligger långt ifrån bostadsbebyggelse. **Gång- och cykelvägen** i höjd med Loddby ligger cirka 130 meter från ett enskilt bostadshus och cirka 175 meter från närmaste bostadshus i Loddby samhälle.

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

² Väggar 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

E4 utgör en stor barriär i landskapet men bidrar också, tillsammans med mindre vägar, till att öka tillgängligheten till närområdet inom korridoren.

Delsträckan mellan Stavsjö och Loddby präglas av ett sprickdalslandskap som bryts av med mindre dalgångar. I närområdet till de allmänna vägarna sker övergången mellan Kolmårdens skogslandskap och det öppna slättlandskapet kring Norrköping. Här finns bland annat sjön Skiren, Kolmårdsbranten och Björnsnäs odlingslandskap. Sjön Skiren är ett riksintresse och värdeområde för natur, friluftsliv, geologi och vatten. Skiren är en unik näringsfattig klarvattensjö. Intill Skiren finns även grundvattenförekomster som kan komma att användas i framtiden för dricksvattenförsörjning. Kolmårdsbranten är en av landskapets dominerande förkastningar och bildar en markant gräns. Vid Björnsnäs finns fornlämningsmiljö med boplats, gravfält och gravar.

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

Ostlänken korsar **E4** vid Kolmårdsbranten. I området finns höga naturvärden (riksintresse för naturvärden: Bråvikenförkastningen). Bråvikenförkastningen har höga geologiska värden samt höga värden för kulturmiljö och friluftsliv. Norrvikenravinen är ett biotopskyddsområde. Bäckens i ravinen avrinner mot Bråviken, och påverkas inte av vägombyggnader. I den nedre delen av Kolmårdsbranten ligger Villa Skoga som är ett regionalt byggnadsminne. E4 passerar Torshagsån och Pjältån.

Väg 898 (Nyköpingsvägen) löper längs Bråvikenförkastningen och intill finns inslag av ek och uppvuxen ädellövskog, höga naturvärdesobjekt, samma som nämns ovan.

Väg 899 (Strandvägen) är ett viktigt stråk för rekreationscykling och friluftsliv. Längs med Strandvägen sträcker sig området Björnsnäs odlingslandskap där åkerdelarna är rastlokal för gäss och sångsvan medan strandängen mot Bråviken är både rast- och häckningslokal för våtmarksfåglar. I området förekommer artesiskt grundvatten, det vill säga med trycknivå över markytan.

Intill **trafikplats 125** (Björnsnäs) finns fornlämningsmiljö med boplats, gravfält och gravar.

Väg 1171 (Västra Bråvikenvägen) passerar över Pjältån cirka 65 meter väster om dagens järnvägsbro för Södra stambanan. Pjältån är en viktig vattenförekomst med högt naturvärde som avvattnar flera sjöar i Kolmården och hyser bland annat både reproducerande havsöring och lekande flodnejonöga. Intill Pjältån finns strandskogar som har högt naturvärde.

Gång- och cykelvägen vid Loddby fyller en viktig funktion för förbindelser till Åby/Jursla, både i närmiljön och för rekreativa ändamål.

3.3. Markanvändning, samhällsfunktioner och kommunala planer

Huvuddelen av korridorsträckan Stavsjö-Loddby går igenom skogs- och jordbruksmark. Ingen sammanhängande bebyggelse finns inom korridoren. Berörda vägar ligger till största delen i åkermark.

Korridoren passerar strax sydost om tätorten Åby där det finns flera skolor, butiker, vårdcentral och fritidsanläggningar. Inga av dessa samhällsfunktioner ligger inom korridoren eller i anslutning till berörda vägar.

Större delen av sträckan Stavsjö - Loddby ligger utanför detaljplanelagt område. Kommunala planer finns dock i den södra delen, inom eller i nära anslutning till korridoren se karta *Bilaga 7*.

Norrköpings kommun arbetar med en fördjupad översiktsplan (FÖP) för orterna Åby och Jursla. Målet är att stärka kopplingarna mellan Åby och Jursla, möjliggöra etablering av bostäder och verksamheter och att kopplingarna in till Norrköping ska stärkas. FÖP:ens östra plangräns följer **E4**.

Väg 1171 (Västra Bravikenvägen) är inte detaljplanelagd inom berört område. Vägen gränsar till två pågående detaljplaneprogram – söder om vägen för Björnviken och norr om vägen för Malmölandet, Kvillinge. Programmet för Björnviken 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. Planprogrammet för Malmölandet, Kvillinge syftar till att möjliggöra utveckling av ett storskaligt produktionslandskap. Planprogrammet ska utreda och fördjupa förutsättningarna för lokalisering av logistik samt industri- och hamnverksamhet på Malmölandet.

Gång- och cykelvägen i höjd med Loddby är delvis detaljplanelagd (norra delen av Herstadberg 9:1), men inte inom det område som berörs av Ostlänken. Detaljplanen medger en ny sträckning för gång- och cykelvägen och ytterligare utbyggnad av Herstadberg verksamhetsområde med transport-, logistik- och industriverksamhet.

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. Oskyddade trafikanters tillgänglighet och trafiksäkerhet ska säkerställas under byggtiden, i synnerhet på de vägar där gång- och cykeltrafikanter är vanligt förekommande. Framkomligheten kan tidvis bli nedsatt för exempelvis cyklister vid gång- och cykelväg till Loddby under Södra stambanan och på väg 899/898.

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

Väg E4 bedöms inte kräva några åtgärder utan kommer att ligga kvar i sitt nuvarande läge. **Vägarna 898, 899 och trafikplats 125 Björnsnäs** behöver/kan behöva justeras något för att anpassas till Ostlänkens brostöd. Påverkan sker på intilliggande åkermark, men högst sannolikt inte på värdefull natur. Det förväntas därför inga förändrade effekter avseende miljö och hälsa när Ostlänken är färdigbyggd. I byggskedet kan möjligheten att nyttja vägar för rekreationscyklning och friluftsliv begränsas och de fågelrika områdena vid Björnsnäs odlingslandskap, intill väg 899, kan påverkas av störningar från byggarbeten.

En sänkning av **väg 1171** kan påverka Pjältån med intilliggande värden och grundvattnet, dock är avståndet till ån relativt stort och risk för påverkan bedöms som begränsad. Inte heller för **gång- och cykelvägen** vid Loddby bedöms permanenta effekter för miljö och hälsa uppkomma.

Ombyggnaderna ligger på relativt långa avstånd från bostadsbebyggelse och bedöms därför inte medföra några förändrade buller- eller vibrationsstörningar i varken bygg- eller driftskedet.

4.3. Effekter för markanvändning, samhällsfunktioner och kommunala planer

I den mån berörda vägar behöver dras om kommer ny mark tas i anspråk. De eventuella justeringarna av **väg 898**, **väg 899** och ramperna i **trafikplats 125** medför mindre intrång i åkermark. Även eventuella sänkningar av **väg 1171** och **gång- och cykelvägen** vid Loddby medför intrång i åkermark i anslutning till respektive väg.

Berörda vägar medför ingen påverkan på de samhällsfunktioner som finns i Åby. Tillfälliga begränsningar i framkomligheten under byggskedet kan dock innebära att tillgängligheten till viktiga samhällsfunktioner minskar.

Väg 1171 och **gång- och cykelvägen** vid Loddby ligger, vid passagen av Ostlänken, 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 Stavsjö-Loddbys. Ytterligare samråd kommer att hållas inom ramen för järnvägsplanen där utformning och detaljer kring såväl järnvägen som vägarna kommer 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.

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 samspelar 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 samrådstitiden 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-Loddbys och Loddbys-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 trafikplats 125 (Björnsnäs)/väg 898/väg 899. I fördjupad översiktsplan för Åby och Jursla framhålls behovet av att bygga en ny avfart/påfart till väg E4, vid trafikplats 125. Lösningen är översiktligt utredd och behöver, med de nya förutsättningar som Ostlänken innebär, studeras samordnat med Trafikverket. Kommunen framför även att Krusenhofsvägen mellan Åby och Malmölandet är en viktig förbindelse för gång- och cykeltrafik, samt att möjligheten att nyttja service/byggvägar för Ostlänken till en ny gång- och cykelförbindelse mellan Krusenhofsvägen och lv 899/Strandvägen bör tas med i fortsatt planering.

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.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har inkommit med ett yttrande (daterat 2017-04-07) som avser både sträckan Stavsjö-Loddbys och Loddbys-Bäckeby. Gällande sträckan Stavsjö-Loddbys bedömer länsstyrelsen att det utskickade materialet är tillräckligt för fortsatt samråd och lämnar därför inga särskilda synpunkter.

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-Loddbys och Loddbys-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 yttranden har inga ytterligare synpunkter inkommit.

7. Källor

Järnvägsutredning Ostlänken, sträckan Järna – Norrköping (Loddby). Banverket, mars 2010.

Norrköpingskartan (2014) Kommunala huvudecykelvägar [Hämtad 2016-04-13]
<http://kartor.norrkoping.se/cbkort?>

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

Norrköpingskartan. Gällande och pågående planer. [februari 2017]
<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.

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