

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅD -
Förslag till detaljutformning av anläggningen
Ostlänken, delen Stavsjö-Loddby
Norrköpings kommun, Östergötlands län

Diarienummer: TRV 2014/72083

2020-04-02



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Kontaktperson Trafikverket: Jonas Glaumann

Dokumenttitel: Redogörelse för samråd - förslag till detaljutformning av anläggningen. Ostlänken, delen Stavsjö-Loddby

Författare: Karin Hasselborn-Wenner, Sweco

Dokumentdatum: 2020-04-02

Dokumentidentitet: OLP2-01-075-21-0_0-3802

Version: _.10

Inledning

I denna redogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för samråd om detaljutformning av anläggningen för Ostlänken, delprojekt Norrköping, sträckan Stavsjö-Loddby har bedrivits. I redogörelsen beskrivs även hur inkomna synpunkter, inkomna under perioden 25 november 2019 till 5 januari 2020, från myndigheter, allmänheten, enskilda samt särskilt berörda kommer att tas om hand. Denna redogörelse kommer att inarbetas i Samrådsredogörelsen för Järnvägsplan, Stavsjö-Loddby.

En viktig del vid planeringen av utbyggnaden av Ostlänken är dialogen med allmänheten och 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.

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 om förslag till detaljutformning av anläggningen

Samrådsaktiviteten avsåg förslag till anläggningens utformning för Ostlänken på delen Stavsjö-Loddbys i Norrköpings kommun (samrådsmaterial daterat 2019-10-31 respektive 2019-11-04). Trafikverket informerade om anläggningens utformning genom brevutskick och annonsering i dagspress med hänvisning till ytterligare information på projektets webbplats. Där presenterades förslaget och det gavs möjlighet att lämna synpunkter. I samrådskretsen ingick fastighetsägare upp till 200 meter utanför de planerade spåren eller som bedömdes påverkade av tillfälliga nyttjanderätter samt de myndigheter och organisationer som antogs vara berörda. En samrådsremiss lämnades även till Länsstyrelsen i Östergötlands län. Totalt bjöds cirka 460 berörda hushåll in till samrådet genom personligt brev. Synpunkter önskades skriftligen senast 5 januari 2020. Öppet hus hölls 4 och 5 december 2019. Där fanns möjlighet att se presentationsmaterialet på plats, samt få svar på frågor av Trafikverkets experter. Dessutom hölls en genomgång av projektet med möjlighet att se en VR-visning av den framtida järnvägen. Cirka 250 personer valde att besöka utställningen.

Samrådsmaterialet innehöll följande underlag:

- Plan- och illustrationskartor
- PM Beskrivning av planförslaget och dess konsekvenser
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Samrådsredogörelse
- TEMA-kartor för miljö (Buller, Naturmiljö, Kulturmiljö, Friluftsliv, Vatten)
- Boendekarta
- PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning, Stavsjö-Loddbys

Inför öppet hus hölls möten med enskilda fastighetsägare som kan antas bli särskilt berörda av projektet för att förklara samrådsmaterialet och dess innebörd.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

I november 2019 skickades en samrådsremiss avseende utformning av anläggningen till Länsstyrelsen i Östergötlands län för deras yttrande. Som svar på remissen inkom yttrande från länsstyrelsen den 20 januari 2020.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands remissvar samt Trafikverkets svar

Länsstyrelsen påpekar att det är viktigt att tillåtlighetsbeslutets villkor efterlevs och att Trafikverket arbetar vidare med dem i den fortsatta projekteringen. Vid utformning av anläggningen ska stor hänsyn tas till riksintressena Bråvikens förkastningssystem med det skogliga biotopskyddsområdet och sjön Skiren. Dessutom anser länsstyrelsen att det är viktigt att Trafikverket fortsatt arbetar vidare med lösning av hantering om dagvatten i byggskedet.

Länsstyrelsen ser positivt på tillskapande av våtmarker och återmeandring av Pjältån, vilka kan ses om kompensationsåtgärder för ingrepp som sker på andra håll.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att masshanteringen planeras omsorgsfullt och att arbetet med en övergripande masshanteringsplan drivs vidare. Den övergripande masshanteringsplanen bör beskriva vilka alternativ för användning av överskottsmassor utanför järnvägsplanen som är lämpliga och möjliga utifrån lagstiftningen om avfall.

Länsstyrelsen anser att Trafikverkets ambitioner för skydd mot översvämningar måste förtydligas, då Boverket och Trafikverket verkar ha olika syn på vilken typ av regn (50- eller 100-årsregn) som anläggningen ska klara.

Länsstyrelsen anser att projektets ambitionsnivå för att motverka bullerstörningar är oklar. Dessa frågor behöver förtydligas i det fortsatta arbetet.

Vidare förutsätter länsstyrelsen att hanteringen av artskyddet ska slutföras före utställning av järnvägsplanen och innan de övergripande principerna för utförande av kompensationsåtgärder ska vara klara innan dess.

Länsstyrelsen förutsätter att berörda detaljplaner vid behov kommer att justeras av kommunen för att möjliggöra en lämplig utformning av järnvägsplanen. De önskar vidare att en ökad tydlighet i järnvägsplanen för en enklare förståelse av hur ytor är tänkta att nyttjas och utformas, till exempel genom att plan- och illustrationskartorna förses med mer höjduppgifter och mer information om arbetsområdenas syfte. Detta är inte minst viktigt för att Länsstyrelsen ska kunna ge lämpliga besked motsvarande samråd enligt 12 kap 6§ miljöbalken.

Slutligen lämnade länsstyrelsen specifika synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets svar:

Tillåtlighetsvillkoren är ett viktigt underlag i projekteringen. Trafikverket arbetar med dem och kommer tillse att de efterlevs. I slutlig miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivning kommer det tydligare beskrivas hur de hanteras och tillgodoses. Avseende Bråvikenbranten utreds frågan vidare och ett stort arbete har lagts ner på att minimera påverkan på områdets kultur- och naturvärden, såsom Villa Skoga och det biotopskyddade skogsområdet. Vid sjön Skiren går järnvägen i tunnel där behovet och utförandet av tunneltätning för att säkerställa att vattenmiljön inte påverkas studeras vidare. Inga arbetsområden förläggs inom Skirens avrinningsområde för att begränsa påverkan.

Efter samrådet har Trafikverket tagit ett beslut att flytta den södra plangränsen till norr om Västra Bravikenvägen, så att hela Loddby inklusive Pjältån hanteras samordnat i järnvägsplanen för Loddby-Klinga. Trafikverket har inte rådighet över marken och kan inte garantera att föreslagen åtgärd för Pjältån genomförs. Diskussioner har dock förts med Norrköpings kommun som är markägare. Ett helhetsgrepp kring skyddsåtgärder och eventuella kompensationsåtgärder kommer göras och beslut kommer fattas i senare skede.

Trafikverket kommer fortsatt arbeta med dagvattenfrågan så att en hållbar lösning för recipienten under byggskedet identifieras. Trafikverkets utredningar visar att dagvattenavledning från järnvägsanläggningen till närliggande recipienter i driftskedet inte kommer medföra förhöjda halter av föroreningar i vattendragen.

Trafikverket har ett pågående arbete för att identifiera lämpliga alternativ för användning av överskottsmassor utanför järnvägsplanen. Trafikverket har återkommande samrådsmöten med länsstyrelsen och berörda kommuner och frågan om hantering av massor som uppkommer inom delsträckan kommer att redovisas till länsstyrelsen. Då denna delsträcka ligger tidigt i planeringen har en övergripande masshanteringsplan för hela Ostlänken ännu inte arbetats fram. Ett arbete har påbörjats att samla in information från respektive delsträcka för att få en bild av hela Ostlänkens massbalans, både när massorna uppkommer i tid och på vilka platser.

Ostlänkens anläggningsdelar projekteras utifrån vilka konsekvenser som uppstår vid en eventuell översvämning. Det är en iterativ process där man testar större och större flöden och analyserar konsekvenserna för varje scenario. Den slutgiltiga dimensioneringen bestäms med hjälp av en kostnad- nyttoanalys som styrs av förhållandet mellan kostnaden för ökad dimensionering och nyttan av en minskad översvämning. Den lägsta återkomsttiden som studeras är 50 år. För de delar

av anläggningen där höga vattennivåer vid en extrem väderhändelse skulle kunna innebära mycket allvarliga konsekvenser gäller speciella krav. I dessa fall ska en konsekvensutredning utföras och skyddsåtgärder vidtas så att konsekvenserna av en översvämningssituation vid högsta tänkbara flöde eller skyfall är acceptabla. Detta ska alltid utföras för tunnel, tråg och skärning om det finns risk för stående vatten och det därigenom även finns risk för allvarlig personskada, mycket stor återställningskostnad eller allvarlig och bestående miljöskada. Havsnivån är den klimatparameter som med störst sannolikhet kommer fortsätta öka även efter år 2100. Det är dock osäkert hur stor den stigningen kommer bli. Dimensionerande havsnivå ansätts därför till högsta beräknade havsvattenstånd vid år 2100 (HBH2100). Beroende på anläggningens sårbarhet kan även en osäkerhetsmarginal tillkomma för att säkra skyddet mot stigande havsnivåer.

Gällande bullerstörningar så kommer underlaget kompletteras och förtydligas tills miljökonsekvensbeskrivningen färdigställs och järnvägsplanen ställs ut för granskning, så att det tydligt framgår vilka åtgärder som kommer göras och på vilka grunder, samt hur miljö kvalitetsnormerna för buller kommer att efterlevas. Till miljökonsekvensbeskrivningen kommer PM Buller att bifogas med detaljerad redovisning av beräknade bullernivåer för bostäder som överskrider riktvärden i driftskedet. På plankartorna kommer bullerskyddsåtgärder för driftskedet att fastställas.

När det gäller artskyddsfrågor så kommer detta samrådas med länsstyrelsen innan miljökonsekvensbeskrivningen färdigställs för godkännande. Samrådet får utvisa om dispensansökan med avseende på artskydd krävs. Enligt rättspraxis behöver inte ett eventuellt beslut om dispens vara fattat innan järnvägsplanen ställs ut för granskning.

Trafikverket för en kontinuerlig dialog med Norrköpings kommun avseende planprocessen. Under öppet hus deltog kommunen tillsammans med Trafikverket och redovisade de ändringar som Ostlänken medför för berörda detaljplaner. Trafikverket kommer se till att järnvägsplanens läsbarhet ökas, genom att plankartor görs tydligare, samt att planbeskrivning kommer att tillkomma som tydligt beskriver anläggningen och vilka konsekvenser det ger på omgivningen.

12:6-samråd gäller åtgärder som väsentligt påverkar naturmiljön. Områden som behöver återställas och där särskild hänsyn behöver tas till natur- och kulturmiljön kommer beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket tar till sig synpunkterna på miljökonsekvensbeskrivningen. Den version som länsstyrelsen granskat var endast till 75% klar där vissa kapitel inte var färdigställda. Dessa kapitel kommer utvecklas till färdigställd miljökonsekvensbeskrivning för att den ska få ett tillräckligt djup. På vägen kommer dessutom samråden med länsstyrelsen fortsätta för att ge länsstyrelsen information om projektet och dess påverkan.

Norrköpings kommun

I november 2019 skickades en samrådsremiss avseende förslag till utformning av anläggningen till Norrköpings kommun för deras yttrande. Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen den 13 januari 2020.

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets svar

Norrköpings kommun föreslår att plangränsen flyttas norrut så att trafiklösningen för Loddby hanteras sammanhängande i en och samma järnvägsplan.

Norrköpings kommun belyser att Åby är utpekad som ny stationsort med utvecklingsområden för bostadsbebyggelse i en fördjupad översiktsplan för Åby och Jursla. Utvecklingen förutsätter dock att trafikplats Björnsnäs funktionalitet uppgraderas så att en koppling från E4 in mot dessa delar av Åby möjliggörs i såväl sydlig som nordlig riktning. Trafikverkets samrådshandling redogör dock inte för om förslaget till spårlinje möjliggör en framtida utbyggnad av trafikplatsen i enlighet med den fördjupade översiktsplanen. Norrköpings kommun föreslår därför att Trafikverket och kommunen inleder en gemensam planering och utredning för hur en komplett trafikplats med av- och påfarter i båda riktningar till E4 kan genomföras inom ramen för Ostlänken-samarbetet. Kommunen ser också en möjlighet att detta samplaneras med det arbete om sker kring etableringsplatser och temporära lösningar i samband med byggandet av Ostlänken.

Kommunen önskar att landskapsbron vid Björnsnäs förlängs alternativt att profilen sänks för att anläggningen inte ska bli dominerande och bryta det visuella sambandet mot Bråviken från E4 och Åby.

Trafikverket bör i samverkan med kommunen utreda om en del etableringsytor, massupplagsytor och arbetsvägar kan återanvändas som verksamhetsmark och vägar efter att anläggningsskedet i projektet avslutats. I detta sammanhang vill Norrköpings kommun särskilt nämna det utredningsarbete som pågår kring möjligheten att utveckla verksamhetsområden vid trafikplats Strömsfors för att tillgodose behovet av ny verksamhetsmark.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har följt de synpunkter som inkommit, både från Norrköpings kommun och boende i Loddby avseende plangränsen. Efter samrådet har Trafikverket beslutat att flytta plangränsen norrut till norr om Västra Bråvikenvägen. Detta för att få en helhetslösning så att hela Loddby inklusive diskussioner om alternativa trafiklösningar hanteras samordnat i en järnvägsplan.

Ostlänkens linjesträckning över Malmölandet var ute för samråd 2016. Nu gällande samråd avser järnvägens utbredning i plan och profil. I Trafikverkets samrådsyttrande för FÖP:en Åby – Jursla (2014-08-08) framförde Trafikverket att den i FÖP:en redovisade utbyggnaden av en fullständig trafikplats på väg E4 behövde analyseras vidare. Denna analys och vidare arbete ska ske i dialog med Trafikverket Planering region Öst.

Avseende landskapsbron så är det inte möjligt att göra en sänkning av profilen utan att det får stora konsekvenser både på E4 och Kardonbanan. Under hela projektets gång har en avvägning gjorts mellan kostnad och nytta. Efter samrådet har Trafikverket beslutat att förlänga bron med ett fack, vilket motsvarar cirka 46 meter. Detta för att trafikanterna även i framtiden ska uppleva slättlandskapen nedanför Bråvikenbranten och vattnet i Bråviken. Trafikverket kommer att hålla ett möte med Norrköpings kommun för att redovisa utredningsprocessen för valt alternativ och de avvägningar som gjorts.

Arbetsytor i järnvägsplan behövs för att säkerställa att planen går att genomföra. Om det i genomförandeskedet finns andra ytor, exempelvis planlagda för framtida bebyggelse eller annat, så finns det ingenting som hindrar att entreprenören använder dessa ytor istället efter överenskommelse med markägare. Järnvägsplanen kan dock inte reglera markanvändning för annat än järnvägsändamål.

Övrigt berörda myndigheter och organisationer

Trafikverket har tagit emot cirka 80 skriftliga synpunkter, varav cirka 25 kommer från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare, rättighetsägare och allmänhet.

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

- E.ON Energidistribution AB
- Luftfartsverket
- Skogsstyrelsen
- Statens Geologiska Utredning (SGU)
- Vattenfall Eldistribution AB

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

Nyköpings kommun önskar att Trafikverket beskriver påverkan avseende trafikering på väg 800 i Stavsjö samt Strömsfors. Kommunen uppger också Trafikverket om vikten av att säkerställa tågtrafiken på Nyköpingsbanan under produktionstid. Avstängning av tågtrafik för att möjliggöra underhållsarbete mellan 00:00-06:00 motverkar regionernas ambitioner att vidareutveckla en attraktiv storregional kollektivtrafik.

Trafikverkets svar:

Väg 800 mellan Stavsjö och Strömsfors kommer att behöva användas för byggtrafik från Böksjö till E4 via Stavsjö. I det fortsatta projekteringsarbetet kommer eventuella åtgärder och dess konsekvenser utredas. Trafikverkets ambition är att byggandet av Ostlänken ska medföra så liten störning som möjligt på befintlig infrastruktur. Störningar och kortare avstängningar är dock oundvikliga i vissa korsningspunkter.

För att kunna utföra ett effektivt underhåll och säkerställa anläggningens funktioner menar Trafikverket att det bästa sättet är att skapa ett underhållsfönster då anläggningen stängs för kommersiell trafik. För systemet med ny stambana mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö har ett underhållsfönster på sex timmar (sammanhängande) antagits för löpande underhåll. Omfattningen på den sammanhängande perioden för underhåll baseras bland annat på internationella erfarenheter av vad som är möjligt att underhålla på dessa sex timmar. Större underhållsåtgärder kommer att utföras på tider som erhålls enligt normalt förfarande inom Trafikverket.

Trafikverket har gjort bedömningen att det är under denna period som ett underhållsfönster påverkar Ostlänkens resenärer minst, men håller samtidigt med Nyköpings kommun om att det kan finnas behov att justera underhållsfönstret. Det kan innebära att det blir en förskjutning i tid eller nedkortat underhållsfönster. Detta är inte något som påverkar utformningen eller markanspråket.

Även **Region Sörmland** uppger Trafikverket om att avstängning av tågtrafik för att möjliggöra underhållsarbete motverkar regionernas ambitioner att vidareutveckla en attraktiv storregional kollektivtrafik.

Trafikverkets svar:

Se svar ovan.

Nodra betonar vikten av att vattenskyddsområden och dricksvattentäkter måste skyddas från eventuell påverkan från Ostlänken. Nodra har befintliga ledningar vilkas funktion måste kunna säkerställas. Om dagvatten från järnvägsanläggningen blir aktuellt att leda till Nodras anläggning ska det säkerställas att kapacitet finns.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog kring behov av vatten samt kring de kommunala vattenskyddsområdena. Trafikverket säkerställer i sin projektering att dagvattenflödena från anläggningen är dimensionerande på så sätt att recipient i form av sjö, bäck eller dike inte påverkas negativt.

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 den nya stambanan som ett underlag för bedömning av påverkan i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Syftet är att säkerställa att människor inte exponeras för alltför höga elektromagnetiska fält. Trafikverkets uppfattning, med hänsyn taget till kraven på säkerhetsavstånd från anläggningen på 30 meter, är att kravet kommer att kunna hållas utmed projekt Ostlänkens järnvägsanläggning. Slutsatsen bygger på Trafikverkets utredning som visar att årsmedelvärdet understiger 0,4 µT redan vid 20 meter från banmitt, det vill säga mittpunkten mellan dubbelspåret.*

Följande myndigheter fick också samrådsremissen, men avstod från att yttra sig:

- Försvarsmakten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Kemikalieinspektionen
- Lantmäteriet
- Länsstyrelsen i Södermanlands län
- Naturvårdsverket
- SMHI
- Socialstyrelsen
- Statens geotekniska institut (SGI)

Allmänheten och enskilda särskilt berörda

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets svar

1. Boende och fastighetsägare i området lyfter frågor om hur Ostlänken berör den egna fastigheten och hur spårdragningen påverkar fastighetens ekonomiska värde, enskilda vatten- och energibrunnar, vibrationer och bullernivåer samt önskemål om skyddsåtgärder mot höga ljudnivåer. Det har inkommit synpunkter om att det finns verksamheter i närheten av anläggningen som är känsliga för buller och vibrationer. Synpunkt har även inkommit att

Trafikverkets bullerberäkningar anses otillräckliga. Dessutom önskas att risk för vibrationer och stomljud redovisas för berörda fastigheter.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar kontinuerligt med ovanstående frågeställningar inom ramen för järnvägsplanens planerings- och projekteringsarbete. Dessutom har Trafikverket i förekommande fall även dialog med berörda fastighetsägare, verksamhetsutövare och ledningsägare.

Gällande enskilda brunnar och ledningar har Trafikverket ansvaret att åtgärda eventuella skador som uppstår till följd av projektet. En brunnsinventering har gjorts och kommer att uppdateras med tillkommande brunnar fram till byggstart. Brunnarna ingår sedan i ett kontrollprogram där vattennivåer mäts före och efter byggnation för att kunna bestämma om och hur stor påverkan som uppkommit. Brunnar för vattenförsörjning provtas även avseende vattenkvaliteten.

Bullerskyddsåtgärder ska vidtas till följd av buller som härrör från trafikeringen på Ostlänken. De riktvärden som är styrande framgår av villkor 11 i tillåtighetsbeslutet, vilka är baserade på infrastrukturproposition 1996/97:53. Bullerskyddsåtgärder utförs endast längs Ostlänken. I bullerutredningen tas hänsyn både till ekvivalent buller (genomsnittliga ljudnivåer) och maximala ljudnivåer och Trafikverket ska se till att riktvärdena hålls för båda typer av buller. Bullersimuleringar som gjorts tar hänsyn till den "värsta" väderleken, det vill säga att vindriktningen är mest ogynnsam så det bullrar mest. Den tar även hänsyn till markens olika nivåskillnader och hur till exempel berg reflekterar ljudvågor. Trafikverket anser därför att de bullersimuleringar som gjorts är mycket tillförlitliga, det vill säga de visar ett värsta scenario. Trafikverket tar till sig informationen känsliga anläggningar och kommer ha fortsatt dialog med berörda verksamhetsutövare.

När det gäller vibrations- och stomljudsutredning så pågår dessa. Resultatet kommer att redovisas när järnvägsplanen ställs ut för granskning. I fastighetsförteckningen kommer fastigheter berörda av buller, vibrationer och stomljud redovisas tillsammans med åtgärdsförslag. Vilken typ av skyddsåtgärder som kommer erbjudas, till exempel typ av fasadnära åtgärder kommer dessutom att redovisas på plankartorna.

I det fall en fastighet påverkas direkt av markintrång ersätts fastighetsägaren för den marknadsvärdeminskning som fastigheten drabbas av. Trafikverket löser i första hand endast in den mark som behövs för anläggningen, men kan eventuellt även lösa in mark utöver detta i speciella fall. Det kan till exempel handla om smala remsor av mark mellan Ostlänken och E4 som blir obrukbara. 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.

2. Flera synpunkter rör inskränkningar i tillgängligheten på grund av byggnationen. Till exempel hur byggskedet kommer att påverka friluftslivet, utövandet av hobbyverksamhet, om man fortfarande kommer att kunna använda samma ridvägar som tidigare och om man fortfarande kommer kunna ta sig på ett trafiksäkert sätt till sin busshållplats.

Trafikverkets svar:

När en järnvägsanläggning av den här storleken ska byggas kan detta inte göras utan att omgivningen påverkas, vilket även innebär att tillgängligheten förbi bygget kommer att minska under byggtiden. Man kommer ibland behöva köra omvägar, men det ska fortfarande vara möjligt

att ta sig mellan olika målpunkter. Trafikverket kommer arbeta för att begränsa påverkan. En översyn pågår över vilka platser som är viktigast att ge tillgänglighet till och där är inkomna synpunkter en viktig del.

Ridning utanför anlagda ridstigar är ingen rättighet i sig utan det gör man med fastighetsägarens tillåtelse. Trafikverket strävar efter att begränsa störningar på friluftslivet men under byggtiden får man räkna med att hitta nya vägar och stigar att ta sig fram på.

3. Det har även inkommit frågor och synpunkter på påverkan under byggtiden i form av buller och vibrationer, minskad vilttillgång, dammande vägar, hur länge byggnationen kommer att pågå på varje ställe, hur masshanteringen ska ske och önskemål om att flytta arbetsvägar, servicetunnlar och etablerings- och upplagsytor.

Trafikverkets svar:

Under byggtiden kommer det att uppstå störningar i olika former. Även om byggbuller inte regleras i järnvägsplanen, finns det riktlinjer för hur mycket det får låta. Entreprenören ska planera sitt arbete och till exempel välja placering för sin krossverksamhet så riktvärdena i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller för byggplatser (NFS 2004:15) efterlevs. Inom ramen för järnvägsplanen utreder Trafikverket så att det finns lämpliga platser och tillräckligt utrymme för att entreprenören ska ha möjlighet att bedriva sitt arbete.

För byggskedet ska det göras riskanalyser rörande skador på byggnader avseende vibrationer (enligt svensk standard · SS 4604866:2011 Vibration och stöt - Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader). Utöver detta görs individuella riskbedömningar i samråd med berörda verksamhetsutövare.

Byggnation medför damning till exempel vid sprängning och krossning. Krav att klara riktvärden för buller, vibrationer, damning med mera under byggtid kommer ställas på entreprenören, som har en skyldighet att tillse att kraven efterlevs. Tillsynsmyndigheten, avdelningen Miljö och hälsa på Norrköpings kommun, kan följa upp att kraven efterlevs. De kan även stoppa verksamheten om kraven inte följs. Olika metoder finns för att minska dammspridningen, till exempel saltning, vattning och övertäckning vid sprängning.

När det gäller vilt i området, så finns det en risk att tillgången minskar under byggtiden, men att stammarna bör återhämta sig en tid efter att arbetet avslutats.

Trafikverket arbetar fortfarande med utformningen av produktionsytorna och hur lång tid byggnationen kommer pågå. Trafikverkets bedömning idag är att byggnationen generellt kommer att pågå under cirka 6 år men det kan skilja sig från olika platser. Till granskningen kommer de tillfälliga ytorna att tidsättas.

Avseende överskottsmassor så ska dessa i första hand återanvändas inom järnvägsplanens område. Trafikverket har även ett pågående arbete tillsammans med Norrköpings kommun för att identifiera lämpliga alternativ för användning av överskottsmassor utanför järnvägsplanens område.

Trafikverket tar till sig de synpunkter som inkommit avseende att flytta vissa arbetsvägar och etableringsytor i det fortsatta arbetet. Dessa förslag kommer att utredas och en dialog avseende placering och utformning kommer fortsätta med enskilda fastighetsägare och Norrköpings kommun.

4. Vissa synpunkter har inkommit avseende spårlinjens sträckning i plan och profil. Till exempel har boende i Böksjö önskat att den 8 km långa tunneln under Kolmården skulle fortsätta norrut så att även järnvägssträckningen förbi Böksjö också skulle gå i tunnel.

Trafikverkets svar:

När det gäller spårlinjen så samråddes denna fråga i samrådet som hölls 2017. En samlad bedömning av olika spårförslag finns även beskriven (PM Förslag till spårlinje, samlad bedömning, Stavsjö-Loddbysjö, daterad 2016-05-10, reviderad 2019-05-28). Avseende frågan om längre tunnel så har även den utretts sedan tidigare (PM Bortvalt tunnelalternativ Böksjö-länsgräns, daterad 2017-10-03). Där valdes en längre tunnel bort på grund av ökad risk att påverka vattenskyddsområdet norr om Strålen, försämrade möjligheter att anlägga en driftplats med önskad funktionalitet sett till kapacitet, samt på grund av omfattande kostnadsökningar. Då den nu planerade järnvägssträckningen skiljer sig något från den som beskrevs i ovanstående PM kommer Trafikverket göra en uppdatering med gällande spårlinje. Uppdaterat PM kommer att återkopplas till de boende i Böksjö.

5. Från boende i Loddbysjö har det inkommit flera önskemål om nya trafiklösningar i området, att man i samband med järnvägsutbyggnaden bör se över hela trafiksituationen och på grund av detta har det även inkommit synpunkter om att flytta plangränsen så att hela Loddbysjö hanteras inom en järnvägsplan.

Trafikverkets svar:

För att hitta de bästa trafiklösningarna behöver det tas ett helhetsgrepp när det gäller Loddbysjö. Trafikverket har därför beslutat att flytta plangränsen till norr om Västra Bravikenvägen så att hela Loddbysjö och dess trafikfrågor hanteras samlat i en järnvägsplan. Det ger dessutom Trafikverket och Norrköpings kommun mer tid att komma överens om hur barriären (som Södra stambanan och Ostlänken kommer vara) på bästa sätt ska överbryggas. Här är det viktigt att kommunen är drivande då de är huvudman för vägarna och ansvarig för detaljplanering.

6. Frågor har inkommit avseende hur ytor kommer att återställas när byggnationen är klar.

Trafikverkets svar:

Vid återställning eftersträvas att ytan ska kunna användas på samma sätt som tidigare. Det vill säga, tidigare skogsmark återställs för fortsatt skogsbruk. Återställningen kommer att ske i samråd med fastighetsägaren.

7. Synpunkter har inkommit gällande påverkan på sjöar och vattendrag under och efter byggtiden samt att Pjältån, Böksjön, Gullvagnen och Strålen har ystora skyddsvärden som påverkas negativt av Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket fortsätter arbetet med hur vatten till och från arbetsytorna ska hanteras i byggskedet. De delar av projektet som utgör vattenverksamhet kommer att prövas av Mark- och miljödomstolen. Beräkning av flöde och föroreningsinnehåll pågår och utsläpp kommer att begränsas med hänsyn till recipientens storlek och känslighet.

8. Det har inkommit synpunkter gällande energiförsörjning, om effekten i elnätet kommer att räcka till tågen på Ostlänken då energinätet redan är hårt belastat.

Trafikverkets svar:

Svenska kraftnät är den myndighet som ansvarar för överföringssystemet för el idag och för att det ska möta samhällets behov av el i framtiden. Trafikverket för en dialog med Svenska kraftnät om kommande behov av elförsörjning för Ostlänken och kommande nya stambanor.

9. En synpunkt har inkommit om att regeringens tillåtlighetsbeslut upplevs otydligt och önskar förtydligande.

Trafikverkets svar:

Regeringen har tagit ett beslut om tillåtlighet som Trafikverket måste förhålla sig till. Trafikverkets tolkning och efterlevnad av villkoren granskas och följs upp tillsammans med länsstyrelsen (som är tillsynsmyndighet). Kontinuerliga samråd hålls med länsstyrelsen om villkoren.

10. Synpunkter har inkommit på förslaget avseende ny vägsträckning för enskild väg vid Strålen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkterna och kommer utreda förslag till alternativa sträckningar. Fortsatt dialog kommer att ske med berörda fastighetsägare.

11. En synpunkt har inkommit om Ostlänkens miljö- och klimatpåverkan. Det finns en oro över att järnvägen dras över känsliga områden och skapar en barriäreffekt vilket leder till att ekosystemet störs.

Trafikverkets svar:

En ny järnväg innebär ett stort ingrepp och förändring i landskapet. Järnvägens placering nära befintlig E4 har valts och anpassats för att i möjligaste mån minimera negativa miljökonsekvenser och barriäreffekter. Passager anläggs för korsande vattendrag, vilt och människor och placeringen har anpassats efter befintliga passager för E4.

12. Frågor har inkommit om Trafikverket har kännedom om de djurarter som lever i vattendrag och på land längs järnvägssträckningen och hur exempelvis fiskar, ormar och viltstråk kommer påverkas under byggtid. Även synpunkter om att värdefulla träd bör sparas har inkommit.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har analyserat viltstråken och har god kännedom om vilka djur och växer som finns inom den planerade järnvägssträckningen. Artskyddsfrågorna bevakas och arbete med att identifiera möjliga skyddsåtgärder pågår fortfarande. Samråd med länsstyrelsen kommer att ske till våren.

25 meter från spårmiten tas generellt träd bort för att minska risken för nedfallande träd på järnvägen (trädsäkringszonen). Värdefulla träd kan dock sparas om det kan ske utan risk för anläggningen. Inga träd ska tas ned om det inte behövs på grund av trädsäkringszonen eller om det behövs för att bygga anläggningen. Skyddsvärda träd som är möjliga att spara kommer att tas hänsyn till i den fortsatta planeringen.

Där Ostlänken går i tunnel finns möjlighet för större vilt att passera. E4 utgör dock en befintlig barriär. Norrut finns nästa fullgoda passage för större vilt 1,9 km norr om länsgränsen (tillika

plangränsen för denna järnvägsplan). Avståndet mellan dessa passager är 5 km, vilket uppfyller Trafikverkets riktlinjer för passager.

13. En fråga har inkommit om arkeologiska fynd längs sträckan är utredda.

Trafikverkets svar:

Omfattande arkeologiska utredningar har gjorts inom korridoren och den arkeologiska utredningsprocessen kommer att fortsätta under byggskedet. På Trafikverkets hemsida går det att läsa mer om hur Trafikverket har arbetat med arkeologiska undersökningar i Ostlänken.

14. Det har inkommit en fråga om placeringen av Ventilationstornet i Persdal.

Trafikverkets svar:

Ventilationstornet måste placeras i änden av servicetunneln för att dess funktion ska upprätthållas. Trafikverket kommer att se över utformningen av anslutande serviceväg för att minska markintrånget. Ventilationstornet ska klara krav avseende industribuller, men då den placeras nära E4 kommer närliggande fastigheter troligtvis inte märka några ökade bullernivåer.

15. Några personer har önskat längre tid för att lämna synpunkter.

Trafikverkets svar:

Under samrådsmöten och i de samrådshandlingar som finns på webben, har Trafikverket kommunicerat att det är möjligt att lämna synpunkter fram till att järnvägsplanen ställs ut för granskning. Trafikverket har dock önskat synpunkter i detta skede för att enklare kunna ta hänsyn till dem i den fortsatta projekteringen.



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

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