



Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ Ostlänken, Linköping tätort, yttrande till Trafikverket

Förslag till kommunstyrelsens beslut

1. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till beslut tillstyrks.

Förslag till kommunfullmäktiges beslut

1. Yttrande lämnas enligt Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till beslut.

Ärende

Linköpings kommun erbjuds inkomma med yttrande över Trafikverkets
Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ Ostlänken Linköpings tätort.

Trafikverket förväntas under våren 2022 att besluta kring val av lokalisering av Ostlänkens dragning genom Linköpings kommun. Fastställd lokalisering kommer att ange en mer precis placering av resecentrum, och ange var och på vilket sätt järnvägen passerar Linköping, i tunnel eller markförlagt.

Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ Ostlänken Linköpings tätort har ställts ut på websamråd på Trafikverkets hemsida mellan 3 februari och 28 februari 2022 för allmänheten att ta del av. Linköpings kommun har tillsammans med Länsstyrelsen Östergötland förlängd remisstid till 31 mars 2022.

Linköpings kommun föreslås lämna yttrande enligt Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag.

Beslutsunderlag:

Tjänsteskrivelse – Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ Ostlänken, Linköping tätort, yttrande till Trafikverket, 2022-03-14

Bilaga 1 - Yttrande över - Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ Ostlänken, Linköping tätort

Bilaga 2 – PM Rekommenderad lokalisering av Ostlänken genom Linköpings tätort

Bakgrund

Trafikverket planerar att bygga nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö där Ostlänken, mellan Järna och Linköping, är den första delen och omfattar ca 16 mil ny höghastighetsjärnväg. Ostlänken planeras för persontåg i hastigheter upp till 250 kilometer i timmen och syftet är att förkorta restiderna såväl regionalt som nationellt på sträckorna.

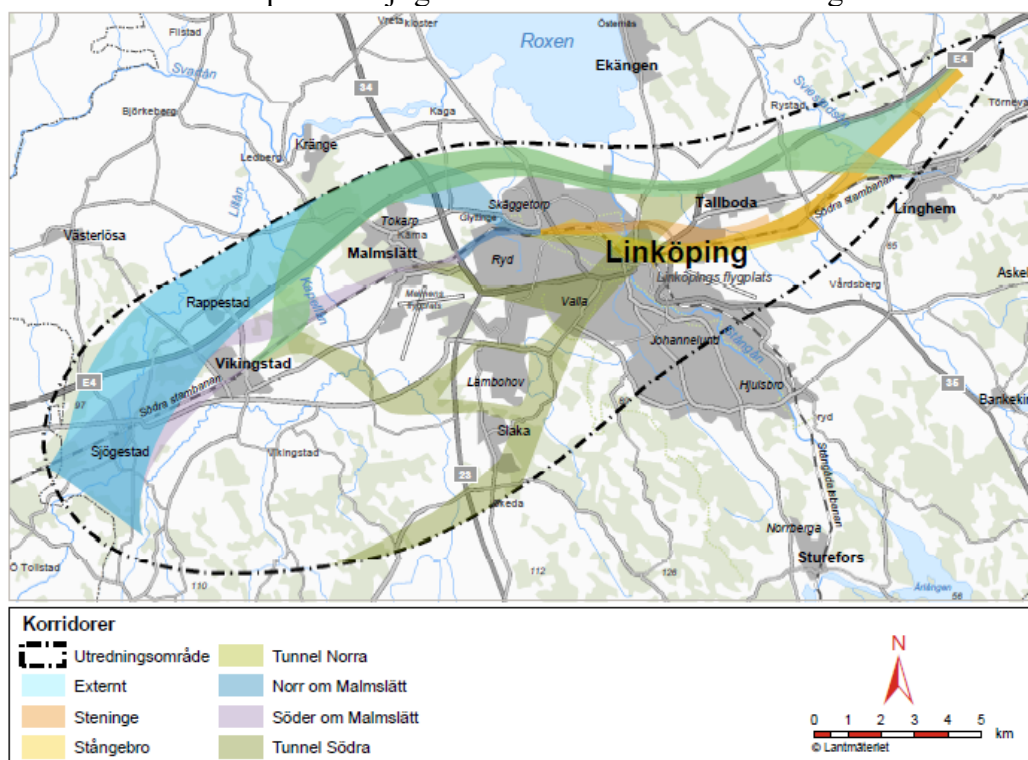
Aktuell samrådshandling gällande lokaliseringsalternativ för Ostlänken rör sträckan genom Linköpings tätort och passagen ut genom staden västerut. Samrådshandlingen är ett underlag för ställningstagande om lokalisering om vilken av redovisade lokaliseringsalternativ som Trafikverket ska gå vidare med till nästa skede, planläggningskedet. Det är först då som exakt placering och utformning av järnvägsanläggningen bestäms. Lokaliseringsalternativen beskrivs och konsekvenser bedöms för att med det som underlag kunna välja det alternativ som utifrån ett antal kriterier på bäst sätt uppfyller målet med Ostlänken och den nya stambanan. Olika intressen såsom miljöfrågor, sociala frågor, samhällsfunktioner, men även tekniska egenskaper och ekonomiska aspekter beaktas och vägs mot varandra.

Trafikverkets lokaliseringsutredning påbörjades 2018. Utredningen innefattar sju olika lokaliseringsalternativ som inkluderar anslutningspunkt till anslutande sträcka i norr, ett stationsområde, ett område för service- och uppställningsmöjligheter samt en fortsättning mot sydväst. Många olika varianter av korridorer har studerats och under arbetets gång har antalet alternativ skalats ner. Utredningen har fördjupats allt eftersom, vilket innebär att korridorer har avfärdats och kvarstående alternativ har studerats ytterligare.

I lokaliseringsutredningen avslutas Ostlänken strax väster om Bergsvägen, i höjd med Skäggetorp, och ansluter till Södra stambanan. Fortsättningen västerut är framtida utbyggnaden av nya stambanor för att knyta ihop Stockholm med Göteborg och Malmö. För att undvika att Linköping utsätts för två stora byggprojekt i närtid och en provisorisk planskild passage i centrala Linköping vill kommunen att anslutningen till Södra stambanan sker så långt västerut som möjligt. Kommunen behöver i kommande skede aktivt bevaka omfattningen av Ostlänken och understryka vikten av att den avslutas utanför centralorten. Detta skulle även gynna Trafikverket som då slipper bygga dyra provisorier och kan istället bygga den permanenta järnvägen och anslutningen till Södra stambanan.

De sju korridorer som återstår och är aktuella för beslut om lokalisering redovisas i sin helhet i Trafikverkets samrådshandling. De markförlagda korridorerna Steninge och Stångebro sträcker sig fram till Grenadjärgatan i höjd med Skäggetorp/Barhäll och kan fortsätta i någon av korridorerna Söder om Malmslätt eller Norr om Malmslätt. Likaså Tunnel Norra fortsätter i någon av korridorerna Söder om Malmslätt eller Norr om Malmslätt. De sju

korridorerna kan skapa tio möjliga kombinationer för lokalisering:



1. Stångebro Östra - Söder om Malmslätt
2. Stångebro Östra - Norr om Malmslätt
3. Stångebro Västra - Söder om Malmslätt
4. Stångebro Västra - Norr om Malmslätt
5. Steninge - Söder om Malmslätt
6. Steninge - Norr om Malmslätt
7. Externt - (utan samförläggning med Södra Stambanan)
8. Tunnel Norra – Norr om Malmslätt (med korridor för externt godsspår)
9. Tunnel Norra – Söder om Malmslätt (med korridor för externt godsspår)
10. Tunnel Södra - (med korridor för externt godsspår)

Stadsbyggnadsprojekt Ostlänken, organiserat inom Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, har deltagit i, bevakat och analyserat det material som Trafikverket tagit fram under lokaliseringsutredningen. Därtill har projektgruppens eget arbete, utredningar och analyser legat till grund för den sammanvägda bedömning om rekommenderat lokaliseringalternativ, som projektets styrgrupp kommit fram till. Dialogmöten har hållits löpande med olika intressenter såsom Tekniska verken, Näringsliv och tillväxt, fastighetsägare och Region Östergötland för att nämna några. Projektgruppen har vid ett flertal tillfällen under 2021 och början av 2022 redovisat resultat av utredningar och analyser och annan information för Kommunstyrelsens strategiska utskott. Ovan nämnda aktiviteter har, tillsammans med Bilaga 2 - PM Rekommenderad lokalisering av Ostlänken genom Linköpings tätort, legat till grund för det politiska ställningstagandet gällande val av lokalisering.

Ostlänken tar sin början redan på 1990-talet då flera kommuner tillsammans börjar verka för en ny järnväg. Dess passage genom Linköpings tätort har studerats i flera tidigare utredningar, från förstudie 2003 och framåt, där kommunen har ombetts att yttra sig. Tidigare ställningstaganden och yttranden som kommunen har gjort har lutat sig mot de mål som beskrivs i våra olika kommunala planer. En sammanfattning av dessa mål har legat till grund för nedan målformulering:

Effektmål

- Regionförstoring
 - Ska underlätta resande och bidra till regional utveckling och större arbetsmarknadsgeografi.
 - Täta och snabba förbindelser inom regionen samt till Stockholm och grannregioner.
- Tillväxt i Linköping
 - Fler invånare.
 - Skapa förutsättningar för mer och bättre innerstad.
- Hållbart resande
 - Skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande.

Projektmål

- Centralt stationsläge
 - Resecentrum ska vara en effektiv bytespunkt nära målpunkter.
 - Lättillgänglig och lätt uppfattbar i stadens struktur.
- Så barriärfritt som möjligt
 - Avser fysiska såväl som andra typer av barriärer, till exempel buller.
- Passage genom hela kommunen
 - Anslutning till södra stambanan väster om Vikingstad.
- Användning av kommunens ekonomiska resurser för bästa möjliga nytta
 - För att nu och i framtiden bära kostnader för investeringar utan ökat skattetryck.

Det är med dessa mål som grund som de olika lokaliseringalternativen har utvärderats. I bifogad bilaga 2 redogörs mer utförligt för slutsatser kring målen. Sammanfattningsvis bedöms *Så barriärfritt som möjligt* vara det viktigaste målet och utifrån det förordar Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen att Ostlänken ska passera Linköping i korridor Tunnel Norra och vidare västerut i korridor Söder om Malmslätt. Om en tunnel inte är Trafikverkets förordade grundutförande bedöms tunnlar bli för dyra att medfinansiera vilket kopplar till målet *Användning av kommunens ekonomiska resurser för bästa möjliga nytta*. Av de centralt markförlagda alternativen förordas korridor Steninge.

Sammanfattningsvis föreslår Stadsbyggnadsprojekt Ostlänken inom Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen att Linköpings kommun i sitt remissyttrande framhåller följande:

- Linköpings kommun är mycket positiva till att Ostlänken håller angiven tidplan med ett färdigställande 2035 samt att fortsättningen av nya stambanor planeras färdiga 2045, då Götalandsbanan och ny stambana till Skåne är en förutsättning för att nå full effekt av Ostlänken.
- Linköpings kommun vidhåller att ett centralt placerat resecentrum med god tillgänglighet till målpunkter är den enda acceptabla placeringen samt att en gemensam station skapas för Södra stambanan och Ostlänken.
- En så barriärfri lösning som möjligt är en förutsättning för den stadsutveckling Linköpings kommun pekat ut i sina planer där staden tar klivet över ån när befintlig järnvägsanläggning rivs och tillgängliggörs för stadsbebyggelse och rekreation.
- Linköpings kommun förordar korridor Tunnel Norra i kombination med korridor Söder om Malmslätt då de korridorerna bäst uppfyller kommunens mål och bäst möjliggör den samhällsutveckling kommunen vill se i såväl centrala staden som på landsbygden.
- Av de centralt markförlagda alternativen så delar Linköpings kommun Trafikverkets bedömning att Steninge är det alternativ som utmärker sig mest positivt och som har bäst potential att uppfylla kommunens mål.
- Linköpings kommun vill framhålla vikten av att den goda samverkan mellan parterna upprätthålls och att kommunen även fortsättningsvis ges god insyn i Trafikverkets processer, samt att Trafikverket tar hänsyn till kommunens processer och i god tid delger kritiska tider för beslut samt bistår för att underlätta att beslut kan fattas där så krävs.

Remissyttrandet i sin helhet finns att läsa i bifogad bilaga 1.

Ekonomiska konsekvenser

Ärendet medför inga direkta ekonomiska konsekvenser. I förlängningen påverkar dock val av lokalisering stadsutveckling och infrastruktur i omfattande grad, vilket kommer att medföra stora kostnader.

Kommunala mål

Linköpings kommun har under lång tid arbetat för genomförandet av Ostlänken. Ostlänken är en viktig del för genomförandet av både flera kommunala planer såsom Utvecklingsplan för Linköpings innerstad, Översiktsplan för staden Linköping och Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping. Ostlänken kopplar mot de kommunövergripande

målen Ett attraktivt och tryggt Linköping, Ett företagsamt Linköping samt Hållbar ekonomi.

[Länk till kommunfullmäktiges övergripande mål](#)

Jämställdhet

En jämställdhetsanalys har inte bedömts vara relevant att genomföra i detta ärende, då det rör ett remissyttrande.

Samråd

Samråd har under ärendets beredning skett med Länsstyrelsen Östergötland som tillstyrker kommunens yttrande.

Information eller förhandling enligt lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet

MBL-information eller förhandling är inte påkallad.

Kommunledningsförvaltningen

Paul Håkansson

Beslutet skickas till:
Trafikverket
Projektledare, Anna Lamberthz
Projektledare, Fredrik Sandberg