



ÄVS Linköping – Borås: Komplettering för delsträcka Linköping

Förslag till beslut

1. Yttrande avges enligt Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag.

Ärende

Efter publicering av ”Åtgärdsvalsstudie Höghastighetsjärnväg Linköping-Borås, Förhandskopia 2017-02-15” har en komplettering gjorts avseende utökning av utredningsområdet i delen Malmslättsvägen-Bergsvägen.

Trafikverket har tidigare mottagit Linköpings kommuns synpunkter avseende ovan nämnda förhandskopia och ger nu möjlighet för kommunen att lämna synpunkter även på den kompletterande delen gällande utökat utredningsområde. Linköpings kommuns synpunkter på kompletteringsmaterialet kan sammanfattas i följande punkter:

- Tidigare synpunkter på förhandskopian kvarstår.
- Ett övergripande samhällsperspektiv saknas. I synnerhet saknas redovisning om alternativ sträckning genom Malmslätt.
- Viktigt att Trafikverket arbetar efter förutsättningen pendeltågstation Linköping Västra, med placering i Malmslätt.
- Linköpings kommun ser vikten av att delsträckan Linköping – Tranås/Aneby genomförs direkt efter att Ostlänken står färdig.
- Linköpings kommun vill belysa att arbetet behöver påskyndas och ser problem med stadens fortsatta utveckling ifall många av delområdena utreds under alltför lång tid.
- Linköpings kommun vill att det, i kompletteringsmaterialet, tydliggörs att Bergsvägen som gräns ska kunna justeras efter lokaliseringsprocessen kring stationsläge i Linköping.

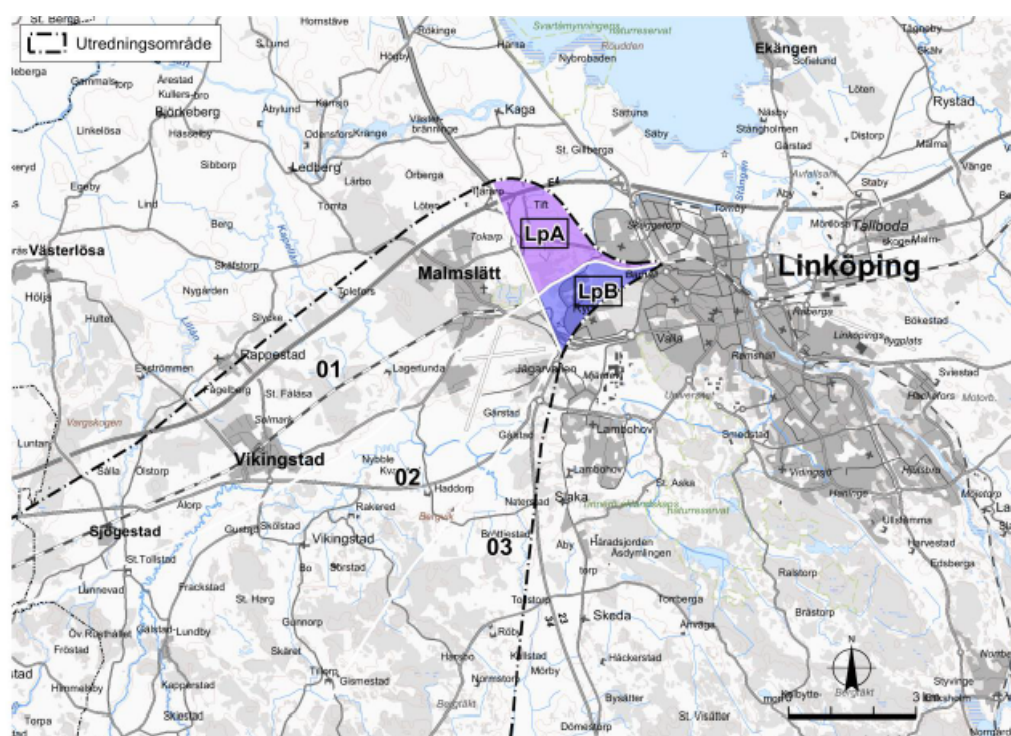
Beslutsunderlag:

- Yttrande över ÅVS Linköping – Borås: Komplettering för delsträcka Linköping
- Åtgärdsvalsstudie Høghastighetsjærnvæg Linköping – Borås: Förhandskopia komplettering för delsträcka Linköping
- Åtgärdsvalsstudie Høghastighetsjærnvæg Linköping – Borås Miljöbedömning: Förhandskopia komplettering för delsträcka Linköping

Bakgrund

Inom uppdraget att planera för en utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg har Trafikverket valt att hantera sträckan Linköping – Borås i en åtgärdsvalsstudie. Arbetet med åtgärdsvalsstudie Linköping-Borås har pågått under 2015 och 2016 och förväntas vara klart kring årsskiftet 2017/18. Linköpings kommun mottog under våren 2017 en förhandskopia på åtgärdsvalsstudien från Trafikverket som då önskade synpunkter på denna. Kommunstyrelsen i Linköping fattade 2017-06-20 beslut om yttrande på förhandskopian.

Till hösten 2017 har en komplettering gjorts i åtgärdsvalsstudien avseende utökning av utredningsområdet i delen Malmslättsvägen-Bergsvägen, i rapporten namngiven *delsträcka Linköping* (se karta). Kompletterande material kommer att inarbetas som ett tillkommande kapitel i slutrapporten för Huvudrapport Åtgärdsvalsstudie respektive Underlagsrapport Miljöbedömning.



Karta: Avgränsning av delsträcka Linköping.

Utredningsområdet är en vägledande avgränsning, där Bergsvägen tills vidare är gräns för utredningar och analyser men kan komma att justeras efter lokaliseringsprocess kring stationsläge i Linköping, som ingår i Ostlänken. Bergsvägen har bedöms vara möjlig gräns och sammankopplingspunkt med Ostlänken då den möjliggör byggnation och trafikering oberoende av vilken sträcka som byggs först. Åtgärdsvalsstudien utgör del av kunskapsunderlag, men är inte styrande för lokaliseringsprocessen genom Linköping.

Kompletterings innehåll

I det nya kapitlet i ÅVS:en, tillika kompletteringen, beskrivs de tekniska förutsättningarna inom de två delområden (LpA och LpB) som ingår i delsträcka Linköping. Delsträckans avgränsning i nordost utgörs av Södra stambanans passage av Bergsvägen och i sydväst av Malmslättsvägen (väg 34). För varje delområde görs en översiktlig beskrivning av landskapet och de rådande mark- och grundförhållandena samt hur detta sannolikt kommer påverka hur höghastighetsjärnvägen byggs och utformas. Utifrån dessa scenarier bedöms och jämförs utbyggnadskostnader, miljöeffekter och restider.

Delområde LpA

- Omfattar det öppna, flacka odlingslandskapet norr om Södra stambanan.
- Inkluderar möjlig passage utmed Södra stambanan och väg E4.

Eftersom stora delar av delområde LpA består av lösa jordar bedöms majoriteten av anläggningen behöva grundförstärkas med pålar. Då bank bedöms bli den dominerande anläggningstypen, får grundförstärkning stor vikt i kostnadsbedömningen. Bedömd medelmeterkostnad för delområdet ligger inom spannet 350–440 tkr.

Delområde LpB

- Omfattar områden med bland annat flerbostadsbebyggelse söder om Södra stambanan.
- Inkluderar möjlig passage utmed Södra stambanan. Södra stambanan.
- Övergår i söder till delområde 2 och 3, vilket innebär passage i närheten av Malmens flygfält.

Eftersom majoriteten av delområde LpB bedöms passeras i tunnel blir denna anläggningstyp kostnadsdrivande. Bedömd medelmeterkostnad för delområdet ligger inom spannet 640–720 tkr. Om anläggningen istället förläggs i marknivå blir medelmeterkostnaden avseende anläggningstyp lägre, men fysisk påverkan på bebyggelsen större.

Kommunledningsförvaltningen

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Paul Håkansson

Anna Bertilsson

Beslutet skickas till:
Trafikverket planering syd, Plsy
avslinkoping-boras@trafikverket.se