



Samråd - Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av Ostlänken, yttrande till Trafikverket

Förslag till beslut

1. Yttrandet lämnas enligt Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag.

Ärende

Regeringen har beslutat om att Ostlänken ska tillåtlighetsprövas enligt 17 kap miljöbalken. Trafikverket ansvarar för att bereda tillåtlighetsärenden åt regeringen. I beredningen ingår b.la. att genomföra remiss av det underlag som ligger till grund för regeringens prövning, varpå Trafikverket har översänt de kompletterande handlingarna till Linköpings kommun för yttrande. Linköpings kommun har tagit del av beredningsremissen och har följande förslag till synpunkter:

- Linköpings kommun förutsätter att avgränsningen i tillåtlighetsprövningen inte lägger hinder för en tunnellostning och förordar att Ostlänken och Södra Stambanan går i tunnel från Malmskogen till Glyttinge.
- Linköpings kommun stödjer Trafikverkets tidigare slutsats om att en ny stambana för höghastighetståg ska möjliggöra hastigheter på minst 320 km/h.
- Linköpings kommun ser vikten av att trafikeringen av ett höghastighetsnät inte reducerar hastigheten till lägre än dimensionerad hastighet. Tider och trafik bör planeras så att tåg med lägre hastigheter på banan inte bromsar upp för tågen i 320 km/h.
- Linköpings kommun ser positivt på en korridorsutvidgning närmare E4:an vid trafikplats Herrbeta.
- Linköpings kommun ser nödvändigheten av att hela höghastighetsnätet, vidare mot Göteborg och Malmö, byggs.
- Ur ett nationellt spårkapacitetsperspektiv ser Linköpings kommun att sträckan Linköping – Norrköping bör prioriteras i samband med byggstart av Ostlänken.

- Linköpings kommun vill belysa att planläggandet av Ostlänken genom centrala Linköping bör realiseras i närtid.
- Linköpings kommun förutsätter att en järnvägsplan som även inkluderar passagen av centrala Linköping, genomförs i så god tid att en provisorisk anslutning av Ostlänken till Södra stambanan aldrig kommer att behöva byggas. Linköpings kommun är inte beredda till att medverka i ytterligare markanspråk för en sammanslutning av Ostlänken och Södra stambanan i Tallboda.
- Linköpings kommun ser behovet av att Länsstyrelsen ges större resurser i projektet.
- Linköpings kommun ser betydelsen av att i största möjliga mån minska barriärer längs höghastighetsbanan.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse
Yttrandeförslag

Bakgrund

Ostlänken omfattar 15 mil ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Då Ostlänken är ett omfattande och stort projekt har Trafikverket föreslagit att regeringen ska pröva tillåtligheten av Ostlänken enligt 17 kap. miljöbalken. Järnvägsutredningen och därpå följande tillåtlighetsprövning syftar inte till att i detalj fastlägga järnvägens sträckning och utformning. Detta sker vid framtagandet av järnvägsplanen, då mer detaljerad kunskap tas fram som ger förutsättningar för linje och utformning av järnväg i övrigt. Tillåtlighetsprövning och järnvägsplanens förslag till spårlinje ska därför ses som två separata delgivningar (se bild nedan). Regeringens beslut om tillåtlighet kommer att ligga till grund för i vilken korridor Trafikverket får bygga Ostlänken.



Bild 1. Planeringsprocessen för Ostlänken, där tillåtlighetsprövning och arbete med järnvägsplan pågår parallellt (Trafikverket).

En så kallad beredningsremiss riktad mot myndigheter och berörda organisationer skickades ut i juni 2014. En kompletterande beredningsremiss har skickats ut under perioden februari – mars 2015 och september – oktober 2015. I november 2015 överlämnade Trafikverket ärendet för tillåtlighetsprövning till regeringen. Underlaget innehöll bl.a. järnvägsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning samt yttranden från ett antal remissinstanser.

20 april 2017 inkom en begäran från Regeringen till Trafikverket om att komplettera underlaget i ärendet på sex punkter:

- Tunnel vid/under sjön Skiren
- Vattenförekomster och dricksvattentäkter
- Landskap
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Övrigt

Tillåtlighetsärendet för Ostlänken och de kompletterande handlingarna bygger på en dimensionerande hastighet av 320 km/h. I *Förslag nationell plan för transportsystemet 2018-2029* har Trafikverket föreslagit att Ostlänken ska

dimensioneras för 250 km/h. Med anledning av detta säkerställer nu Trafikverket hur tillåtligheten skulle kunna påverkas avseende en eventuell sänkning av största tillåtna hastighet till 250 km/h.

Utöver regeringens kompletteringsbegäran avseende de sex frågeställningarna, består beredningsremissen även av en kompletterande utredning för bibana till Nyköping, järnvägssträckning genom Tullgarns Natura 2000-område, ett par mindre justeringar av järnvägskorridoren samt en konsekvensanalys av Trafikverkets *Förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2018-2029*.

I remissen redovisas bland annat mer ingående hur påverkan på grundvatten och dricksvatten kan undvikas samt hur projektet arbetar för att minska barriäreffekter och fragmentering. I underlaget framförs även hur negativ påverkan (och risk för påtaglig skada) kan minskas vid passage av de riksintressen som uppmärksammats särskilt i den tidigare beredningsremissen (september 2015).

Många av de PM som ingår i remisshandlingarna berör inte Linköping utan behandlar frågor inom andra kommuner. Av de kompletterande handlingarna i pågående tillåtlighetsärende, är det främst konsekvenser av föreslagen hastighet på Ostlänken och justering av korridor i Herrbeta som berör Linköpings kommun.

Länkar

Samtliga handlingar som ingår i den kompletterande remissen finns publicerade på www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Ostlanken/Dokument-Ostlanken/beredningsremiss-oktober-2017/

Konsekvenser av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029

I samband med framtagandet av kompletterande underlag enligt Regeringskansliet begäran 2017-04-20 har Trafikverket analyserat vilka konsekvenser en lägre dimensionerad hastighet (250 km/h) och konventionell teknik (ballasterat spår) innebär.

Restid och kostnader

Trafikverkets förslag till nationell plan innebär sex minuter längre restid mellan Järna – Linköping utan stopp och en besparing på ca 11,5 miljarder kronor (prinsnivå 2016-09). Med ett stopp i Norrköping blir tidsförlängningen tre minuter i jämförelse med om anläggningen dimensioneras för 320 km/h. De nya förutsättningarna påverkar inte tidigare bedömningar som gjorts avseende korridorval eller risk för påtaglig skada på de riksintressen som passeras.

Buller och omgivningspåverkan

Det som presenteras i förslag till Nationell plan får en viss positiv

miljöpåverkan. Framför allt ger den lägre hastigheten på 250 km/h mindre negativa konsekvenser avseende bulleremission och avskärmning av buller, i jämförelse med en hastighet på 320 km/h.

Klimatpåverkan

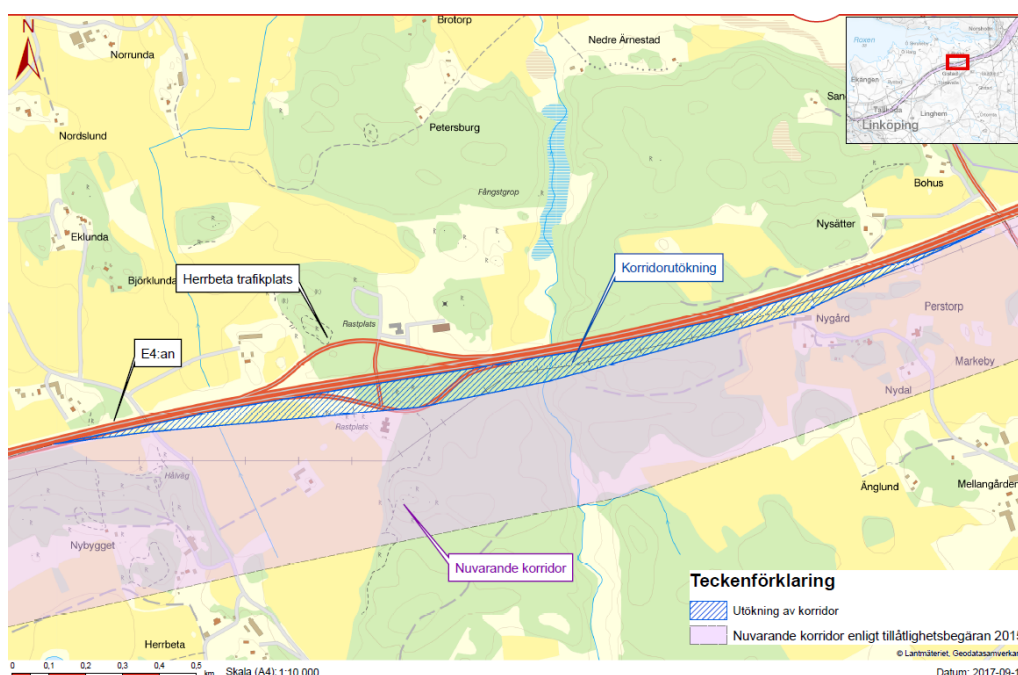
Material och byggnation av järnvägsanläggning enligt förslag till Nationell plan, ger en 18 % lägre klimatpåverkan i jämförelse med en anläggning som utformas för 320 km/h med fixerat spår. Det är framför allt den ballastfria banöverbyggnaden, på grund av det stora behovet av betong, som ger en högre klimatbelastning i jämförelse med ett ballasterat spår. De förstärkningslager och övergångszoner som krävs enligt ny teknisk standard för 320 km/h, ger också en högre klimatbelastning.

Linköpings kommuns samlade bedömning

Linköpings kommuns samlade bedömning för eventuella konsekvenser av vald hastighet, är att 250 km/h ger mindre buller längs banan och minskad klimatpåverkan i själva byggskedet. Kommunen ser dock, på längre sikt, en positiv klimatpåverkan med 320 km/h genom att en överflyttning från andra trafikslag möjliggörs, vilket inte redovisas i Trafikverkets kompletterade material. Linköpings kommun ser även att en hastighet på 320 km/h medför en förbättrad regional koppling och möjliggör en mer expansiv arbetsmarknadsregion. Lägre hastighet med en konventionell teknik innebär också större underhållskostnader.

Korridorjustering, Herrbeta

I samband med framtagandet av kompletterande underlag enligt Regeringskansliets begäran 2017-04-20 har även behov av korridorjusteringar setts över. Vid översynen har framkommit att en mindre utökning av förordad korridor behöver göras vid bland annat Herrbeta i Linköpings kommun. En förläggning av järnvägen inom den utökade korridoren innebär att en justering av trafikplatsen erfordras (se kartan nedan).



Karta 1. Korridorjustering vid Herrbeta trafikplats (Trafikverket).

En förläggning av järnvägen inom den utökade korridoren bedöms sammantaget få en liten negativ påverkan på naturmiljön. Även om ett mindre antal biotopskyddsobjekt påverkas negativt, berörs färre biotopskyddsobjekt vid en förläggning av järnvägen inom den utökade korridoren i jämförelse med en förläggning i ursprunglig korridor.

En förläggning av järnvägen inom den utökade korridoren kan även innebära en liten negativ påverkan på kulturmiljön. Förslaget förväntas däremot ge en avsevärt mindre påverkan på de omfattande fornlämningsmiljöerna väster om Herrbeta, jämfört med en förläggning inom den tidigare redovisade korridoren, eftersom järnvägen då samförläggas med E4:an.

Linköpings kommun samlade bedömning

Linköpings kommun bedömer att korridorsutvidgningen vid Herrbeta är positiv ur markanvändningssynpunkt. Att Ostlänken förläggs närmare E4:an, innebär att de två barriärerna kan samlas.

Det framgår inte av handlingarna vilka vertikal- respektive horisontalkurvor som används och därmed inte vilken hastighet förslaget om en korridorsutvidgning vid Herrbeta tillåter. Då det endast är kurvradien och utformningen av själva bankroppen som styr hastigheten, ser inte Linköpings kommun att avståndet till den parallella E4:an skulle komma att påverka hastigheten längs Herrbeta. Linköpings kommun förutsätter därför att Ostlänken kommer att kunna uppnå hastigheter på 320 km/h, även längs Herrbeta, framöver.

Kommunledningsförvaltningen

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Paul Håkansson

Anna Bertilsson

Beslutet skickas till:
Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se
ange dnr TRV 2014/35728