



Yttrande över – Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av Ostlänken

Trafikverket har översänt kompletterande handlingar i pågående tillåtlighetsärende för Ostlänken för yttrande. Linköpings kommun lämnar följande synpunkter på rubricerat förslag:

SAMMANFATTADE SYNPUNKTER

- Linköpings kommun förutsätter att avgränsningen i tillåtlighetsprövningen inte lägger hinder för en tunnellsättning 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 ser behovet av att Länsstyrelsen ges större resurser i projektet.
- Linköpings kommun ser betydelsen av att i största möjliga mån minska barriärer längs höghastighetsbanan.

ALLMÄNT

Linköpings kommun ser positivt på Trafikverkets arbete med att förtydliga riktlinjer för hur man ska hantera barriär- och fragmenteringseffekter för människor, djur och växter. Avseende korridorsjustering vid trafikplats Herrbeta, saknar Linköpings kommun en tydlig redovisning av eventuella konsekvenser för kulturmiljövärdena på platsen.

Vad gäller ändringen av korridor vid Herrbeta är Linköpings kommun positiva till det förslag som presenteras i det kompletterade materialet. Kommunens uppfattning är att spåren bör förläggas närmare E4:an förbi Herrbeta och att en korridorsutvidgning möjliggör detta.

I övrigt vidhåller Linköpings kommun de synpunkter som har framförts i tidigare beredningsremisser i pågående tillåtlighetsärende för Ostlänken. De huvudsakliga synpunkterna innebär;

- Linköpings kommun vill betona vikten av att hela sträckan genom centrala Linköping fram till Glyttinge ses som en del av Ostlänkenprojektet.
- Linköpings kommun vill framhålla betydelsen av att avsnittet genom centrala Linköping behandlas skyndsamt och att planläggningen för Ostlänken i sin helhet fortgår enligt tidplan.
- Linköpings kommun ser att byggandet av Ostlänken, ur ett nationellt kapacitetsperspektiv, bör starta med sträckan Linköping – Norrköping.
- Linköpings kommun förordar att Ostlänken och Södra Stambanan går i tunnel från Malmskogen till Glyttinge.
- Linköpings kommun förutsätter att avgränsningen i tillåtlighetsprövningen inte lägger hinder för en tunnelloösning.
- Linköpings kommuns uppfattning är att de redovisade lösningarna med planskilda korsningar öster om Linköping har stora nackdelar och inte ska genomföras.

HASTIGHET 320 KILOMETER I TIMMEN

Tillåtighetsärendet för Ostlänken och de kompletterade handlingarna bygger på en dimensionerad hastighet av 320 km/h. Linköpings kommun delar denna syn om att en ny stambana för höghastighetståg ska möjliggöra för hastigheter på minst 320 km/h. Då det vid ytterst sällsynta tillfällen byggs nya stambanor i Sverige anser Linköpings kommun att den senaste tekniken bör användas. Ett framtida höghastighetsnät är viktigt för framtida generationer och behövs för att Sverige ska kunna byggas ihop på ett klokt och hållbart sätt.

Kommunen ser att överflyttning mellan trafikslag måste möjliggöras, genom att resor med höghastighetståg kan komplettera andra trafikslag. För större effekter på regional integration och trafiköverflyttning till tåg vill Linköpings kommun framhålla betydelsen av att Ostlänken utformas för topphastigheter på 320 km/h. Lägre hastigheter på tågen gör dem mindre konkurrenskraftiga mot andra trafikslag, vilket begränsar möjligheterna till att uppnå hänsyns målet om säkerhet, miljö och hälsa. Lägre hastighet med en konventionell teknik medför även större underhållskostnader.

Höghastighetståg med 320 km/h är en avgörande förutsättning om restids målet två timmar mellan Göteborg och Stockholm eller restids målet om två och en halv timme mellan Stockholm och Malmö ska kunna uppnås. Vidare ser Linköpings kommun betydelsen av att höghastighetsjärnvägen möjliggör resor mellan Stockholm och Linköping på cirka en timme. Det är även viktigt för den fortsatta utvecklingen av en framtida storstadsregion och sammankoppling av tillväxtområden såsom Stockholm, Linköping och Jönköping.

Då det endast är kurvradien och utformningen av själva bankroppen som styr hastigheten, ser inte Linköpings kommun att ett närmare avstånd till E4:an i samband med en korridorutvidgning i Herrbeta skulle komma att påverka hastigheten på banan. Linköpings kommun förutsätter därför att Ostlänken kommer att kunna uppnå hastigheter på 320 km/h, även längs med Herrbeta.

SAMTRAFIK

Linköpings kommun förordar en fungerande samtrafik på höghastighetsbanan vars ändamål bör vara att hålla de höga hastigheterna. Samtrafiken behöver planeras utifrån scenariot att tågens topphastighet kan nå minst 320 km/h. Tider och trafik bör planeras så att tåg med lägre hastigheter på banan inte bromsar upp för tågen i 320 km/h. Dessa krav måste överföras på både Trafikverket och de tågoperatörer som trafikerar höghastighetsbanan.

KAPACITET OCH PRIORITERING

Kapacitetsutredningen pekar på att utbyggnad av sträckan Linköping – Norrköping är avgörande för att säkerställa den nationella spårkapaciteten. Idag ses denna som den mest överbelastade sträckan mellan Linköping och Stockholm och som en av de mest ansträngda flaskhalsarna i Sverige. Det är därför viktigt att denna sträcka ges hög prioritet. Det är också angeläget att det fortsatta arbetet med höghastighetsjärnväg till Göteborg och Malmö ges hög prioritet.

PASSAGE AV LINKÖPINGS TÄTORT

I september 2014 svarade Linköpings kommun på ”Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövningen av projektet Ostlänken”. Centrala Linköping ingick inte i beredningsremissen. Linköpings kommun vill starkt betona att hela sträckan genom centrala Linköping fram till Glyttinge är en del av Ostlänkenprojektet (i likhet med korridoren i den kompletterande JU 2014), oavsett om centrala Linköping är med i tillåtlighetsprövningen eller inte. Också Naturvårdsverket framhåller i sitt yttrande över den tidigare beredningsremissen (2014-09-09) att sträckan genom centrala Linköping bör ingå i regeringens tillåtlighetsprövning: ”Ostlänkens utformning genom Linköping är en förutsättning för att projektmålen om tillgänglighet och funktionskrav för bytespunkten i Linköping ska kunna nås”.

Att centrala delen av Linköping inklusive ett nytt resecentrum utgör en del av Ostlänken är avgörande för utvecklingen av en östsvensk storstadsregion. De positiva effekterna av ett nytt resecentrum i Linköping med god tillgänglighet och effektivitet kommer att gynna samtliga kommuner i länet.

FORTSATT ARBETE

Linköpings kommun vill påpeka att kommunen förutsätter att en järnvägsplan inkluderande hela Linköpings kommun, inklusive passagen av centrala Linköping, genomförs i så god tid att den provisoriska anslutningen av Ostlänken till Södra stambanan i höjd med Tallboda aldrig kommer att behöva byggas. Linköpings kommun är inte beredda till att medverka i ytterligare markanspråk för en sammanslutning av Ostlänken och Södra stambanan vid Tallboda.

Linköpings kommun har erfarit att Länsstyrelserna ännu saknar besked om ersättning för de arbetsinsatser som har gjorts och som även fortsättningsvis kommer att krävas av myndigheter i samband med planläggning och prövning av Ostlänken. För en effektiv och korrekt prövning av ett så stort och komplext projekt som Ostlänken, är det av största vikt att Länsstyrelsen har tillräcklig

kapacitet för att handlägga och samordna de myndighetsuppgifter som blir aktuella. Hela projektet riskerar annars att fördröjas av administrativa skäl. Linköpings kommun vill därför påpeka att det är angeläget att de berörda Länsstyrelserna tilldelas nödvändiga resurser för hanteringen av Ostlänken.

Linköpings kommun anser att det är viktigt att i möjligaste mån minimera järnvägens barriäreffekt, då Ostlänken exempelvis innebär intrång avseende bland annat jordbruksmark. Berörda fastighetsägare bör lösas ut så tidigt som möjligt.

För Linköpings kommun

Kristina Edlund
Kommunstyrelsens ordförande