



Trafikverket

Yttrande över ”Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen – Glyttinge”, utställningshandling.

SAMMANFATTANDE SYNPUNKTER

Linköpings kommun förordar korridoralternativ C, dvs Ostlänken och Södra Stambanan i tunnel fram till Glyttinge.

Linköpings kommun anser att samhällsbyggnadsperspektivet ska vara avgörande i valet av korridor. Ställningstagandet kommer att påverka regionens och stadens utveckling under all framtid.

Linköpings kommun vill understryka vikten av att åstadkomma en lösning som är långsiktigt hållbar.

Osäkerheterna när det gäller anläggningskostnader behöver elimineras. Referensobjekt, med uppgifter om kostnader och genomförande, finns för tunnlar som utförts med nu vald teknik.

Linköpings kommun är beredd att förhandla fram och ingå ett samverkansavtal med Trafikverket utifrån alternativ C.

Val av korridor är inte bara en teknisk fråga om tunnel eller bro, det är ett val som kommer att påverka regionens och stadens utveckling för all framtid. Linköping är regionens tillväxtmotor. Ostlänken är en avgörande förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av östgötaregionen. En annan avgörande förutsättning för att den regionala utvecklingen ska bli framgångsrik är att Linköpings kvaliteter, i synnerhet innerstadens kvaliteter, bevaras och utvecklas. Med alternativ C, tunnelalternativet, skapas en ny regional tillgänglighet samtidigt som mycket goda förutsättningar skapas för fortsatt utveckling av Linköping innerstad.

Alternativet A/B innebär att en 100 meter bred bro/anläggning kommer att gå genom centrala delar av staden. Den stora bron, det breda plattformspaketet och ramperna innebär ett intrång med påtagliga effekter för den befintliga innerstaden, inte minst för Stångårummet. Den stora brokonstruktionen löper direkt över åkanten och påverkar därför hela årummet negativt. I korridoralternativ C, tunnelalternativet, sker ingen negativ påverkan på den befintliga innerstaden. Stångån kan bli en resurs för

stadens bebyggelse och parker utan påverkan från järnvägens direkta och indirekta effekter.

Linköpings kommun anser att järnvägsutredningen generellt sett gör en för positiv bedömning av alternativ A/B:s påverkan på stadsbild, kulturmiljövärden, naturmiljövärden och friluftsliv/rekreation och en för negativ bedömning av alternativ C:s påverkan på samma aspekter. Det är också mycket svårt att eliminera alternativen A/B och D:s negativa påverkan. Alternativen A/B och D innebär en uppenbar risk för påtaglig skada på riksintresset Kinda kanal avseende värdena för både kulturmiljövård och friluftsliv.

Konsekvenserna under byggskedet (ca 5 -10 år) får enligt kommunens uppfattning för stor tyngd i förhållande till driftskedet (mer än 100 år). Järnvägsutredningen redovisar tydligt att konsekvenserna under byggskedet, bl a beträffande grundvattennivå, är bedömda utifrån rådande osäkerheter och utan att åtgärder vidtagits. Större tydlighet om att åtgärder måste vidtas under byggtiden skulle minskat osäkerheten. Konsekvenserna under byggskedet skulle därmed inte bedöms som lika stora.

Anläggningskostnaderna för de olika alternativen anges i intervall. Osäkerheterna när det gäller anläggningskostnader behöver elimineras. Särskilt intervallet för alternativ C - tunnelalternativet - är enligt kommunens uppfattning orimligt stort. Med de stora osäkerheter som redovisas går det inte att utläsa hur stora skillnaderna blir mellan en tunnel och en bro.

ALLMÄNNT OM BEDÖMNING AV DE OLIKA ALTERNATIVEN

Linköpings kommun anser att samhällsbyggnadsperspektivet ska få avgörande betydelse i valet av korridor. Regional utveckling, stadsutveckling, stadsqualiteter och andra samhällsbyggnadsaspekter har inte givits tillräcklig tyngd i järnvägsutredningen, medan stor vikt lagts vid funktionskrav, restid, teknik, byggtid mm. Enligt 1 § i förordning 2010:185 med Instruktion för Trafikverket ska Trafikverket ”med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.”

Förutsättningarna för en tunnellsöning har förändrats sedan 2010. Den tidigare järnvägsutredningen avslutades vid Steningeviadukten. Nu tas ett helhetsgrepp genom hela centrala Linköping. I januari i år gav infrastrukturminister Catharina Elmsäter Svärd ett uppdrag till Trafikverket som innebär att stambanan söderut från Linköping ska utredas – en indikation på att regeringen vill planera för en fortsatt utbyggnad av Götalandsbanan. Kunskaperna om konsekvenserna av ett broalternativ har ökat. Kommunen har gjort fördjupade analyser och genomfört en internationell arkitekttävling. Linköpings kommuns insikt om att en brolösning i Linköping blir mer tekniskt komplicerad och får mer långtgående negativa konsekvenser än man tidigare insett bekräftas av Trafikverkets kompletterande järnvägsutredning.

Enligt kommunens bedömning gör järnvägsutredningen en för positiv bedömning av alternativ A/B:s påverkan på stadsbild, kulturmiljövärden, naturmiljövärden och friluftsliv/rekreation och en för negativ bedömning av alternativ C:s påverkan på samma aspekter. Linköpings kommun vill också understryka att det är av särskilt stor betydelse att påverkan i dessa avseenden blir så liten som möjligt i de centrala delarna. En attraktiv stadskärna har stor betydelse för hela regionens utveckling och tillväxt och det är där flest människor bor, arbetar och vistas. Kommunens syn på korridoralternativens effekter och miljökonsekvenser utvecklas i bilaga 1. Linköpings kommun lämnar i detta yttrande synpunkter på alternativen A, B, C och D. Alternativen A och B behandlas samlat eftersom korridor B är identisk med korridor A från Malmskogen till Steningeviadukten. Alternativ D behandlas inte lika ingående som övriga alternativ eftersom det är uppenbart att alternativet har stora nackdelar ur många aspekter.

HÅLLBARHET, TILLVÄXT OCH REGIONAL UTVECKLING

Valet av alternativ kommer att påverka regionens och stadens utveckling och tillväxt under all framtid. Linköpings kommun anser att utvecklings- och samhällsbyggnadsperspektiven behöver utvecklas ytterligare i järnvägsutredningen och vara avgörande i den sammantagna bedömningen. Detta talar för alternativ C.

Ostlänken är en avgörande förutsättning för den fortsatta utvecklingen av en framtida storstadsregion. Att Linköpings kvaliteter, i synnerhet innerstadens kvaliteter, bevaras och utvecklas är en annan avgörande förutsättning för att den regionala utvecklingen ska bli framgångsrik. Båda dessa aspekter betonas också i den antagna översiktsplanen för Linköping och Norrköping.

Alternativen A/B och D är storskaliga anläggningar som inte har förutsättningar att anpassas till stadens skala. Det är lösningar som inte kan anses långsiktigt hållbara – redan idag betraktas storskaliga infrastrukturanläggningar i stadsmiljö som otidsenliga. Över hela världen betonas vikten av ett integrerat och hållbart trafiksystem med närhet och åtkomlighet - transportsystem, som är dolda i städer, men synliga utanför. Alternativ B innebär att en 100 meter bred bro kommer att gå genom centrala delar av staden (100 meter motsvarar 3,7 gånger E4:s bredd där Stångån korsas eller 3,1 gånger Öresundsbron). Också godståg kommer att gå på bron. Den totala ytan av bro och ramper, inklusive skyddsavstånd mellan bebyggelse och järnväg uppgår i alternativ B till 220 000 kvadratmeter. Den här typen av storskalig anläggning kommer enligt de analyser, som kommunen gjort själv och med hjälp av svenska och internationella konsulter, att ha negativ påverkan på stadens bebyggelse- och infrastruktur för all framtid.

Med alternativ C, järnvägen i tunnlar, skapas en ny regional tillgänglighet samtidigt som mycket goda förutsättningar skapas för fortsatt utveckling av Linköpings innerstad. Dessutom ger alternativ C förutsättningar för att på mycket lång sikt utveckla regional och lokal spårbunden kollektivtrafik under jord. I ett långsiktigt perspektiv kan detta komma att få stor betydelse för stadens och regionens utveckling.

Att åstadkomma en hållbar lösning i Linköping är inte bara av regionalt och lokalt utan också av nationellt intresse. Linköping är en av de få städer som, vid sidan av Stockholm, Göteborg och Malmö, har kraftigt tillväxt.

BYGGSKEDE OCH DRIFTSKEDE

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) är uppdelad på bedömning av konsekvenser i byggskede och driftskede. Detta ser kommunen som positivt, då man därigenom synliggör att skillnaden för påverkan på en miljöaspekt kan vara helt olika under drift- och byggskede.

Byggskedet varar ca 5 -10 år medan driftskedet varar mer än 100 år. Val av korridoralternativ kommer att påverka stadens bebyggelse- och infrastruktur under betydligt längre tid. Redovisningarna i järnvägsutredningen och MKB:n, där stadsutveckling och stadskvaliteter fått mycket lite utrymme och tyngd gör tillsammans med de kraftigt negativa bedömningarna av konsekvenserna under byggskedet att järnvägsutredningen delvis får fel fokus.

Linköpings kommun är väl medveten om att alla alternativen har stora osäkerheter med t ex grundvatten och grundläggning. Men vi är särskilt oroade över A och B alternativens brist på referensprojekt. Kommunen känner inte till någon bro med dessa proportioner vare sig i Sverige eller i något annat land. För C-alternativet, byggande av tunnel, finns det däremot referenser både i Sverige och utomlands.

Konsekvenserna under byggskedet måste naturligtvis tas om hand med senaste teknik. För tunnelalternativet krävs bl a åtgärder för att hindra grundvattensänkningar. Genom samlad erfarenhet i Sverige och i andra länder vet man dock att miljökonsekvenser inte minst för grundvatten i både bygg- och driftsskedet kan säkerställas med känd teknik. Kommunen anser därför att frågan om grundvatten fått oproportionerligt stor tyngd i järnvägsutredningen.

MKB:n redovisar tydligt att konsekvenserna för bl a grundvattennivån är bedömda utifrån rådande osäkerheter och utan att åtgärder vidtagits. Kommunen anser att många av de åtgärder som föreslås i MKB:n är vedertagna och borde ha bedömts som nödvändiga. En sådan tydlighet om att åtgärder måste vidtas under byggtiden skulle minskat osäkerheten. Konsekvenserna under byggskedet skulle därmed inte bedömts som lika stora. Linköpings kommun anser att detta synsätt bör genomsyra den slutgiltiga järnvägsutredningen. Därmed kan konsekvenserna under byggskedet få en mera rimlig tyngd i förhållande till driftskedet.

Att genomföra broalternativet A/B innebär omfattande byggnation centralt i staden under 5 – 7 år. Det kommer att bli ett ingrepp som vi med nuvarande kunskap inte kan överblicka. Upplevelsen för resenärerna och linköpingsborna kommer att bli mera påtagligt negativ än vid genomförande av tunnelalternativet.

STADSUTVECKLING, STADSKVALITETER OCH STADSBILD

Ostlänken innebär ett nytt läge för stationen i Linköping. Det nya läget har studerats i kommunala planer och genom en internationell arkitekttävling, vars resultat presenterades i oktober 2013. Linköpings kommun har också studerat de fyra korridorförslagens påverkan på befintlig stad samt deras konsekvenser för stadens utveckling i ett särskilt PM ”Ostlänken genom centrala Linköping, Bedömning av stadskvaliteter och stadsutveckling”, som utgör en bilaga till detta yttrande.

Linköping tillhör de få kommuner där den centrala tätorten har haft en betydande tillväxt. Linköping är regionens tillväxtmotor och Linköpings positiva utveckling är av stor regional betydelse. Ambitionen är att Linköpings tillväxt fortsätter och att den sker med ett stort mått av stadskvaliteter. Utgångspunkten är att mer innerstad bäst skapas genom en direkt fortsättning av befintlig stadsstruktur – att befintliga innerstadsgator obrutet kan dras vidare in i angränsande utvecklingsområden. Det är mot denna bakgrund som järnvägens förutsättningar och restriktioner ska ses.

I korridoralternativ A/B innebär de stora broarna, det breda plattformspaketet och ramperna ett intrång med påtagliga direkta effekter för den befintliga innerstaden, inte minst för Stångårummet. Tävlingsens ambitiösa förslag visade att problemen är svårlösta. Den stora brokonstruktionen löper direkt över åkanten och påverkar därför hela årummet negativt. Anläggningens skala riskerar att helt slå ut årummet under bropaketet som stadsrum.

Järnvägsbroarna ger nya förutsättningar att med passager under broar koppla en fortsatt stadsutveckling öster om Stångån. Passagerna kan dock ske på en mycket begränsad sträcka. Den önskade drivkraften för innerstadsutveckling mot Kallerstad är sårbar och blir sannolikt för svag för att ge de innerstadskvaliteter som kommunen strävar efter. Ramperna öster och väster om järnvägsbroarna över Stångån innebär att hindren för stadsutveckling ökar. Barriäreffekter blir större än idag genom att spårområdet breddas och delvis går på bank som reser sig över befintlig mark. Effekten blir både fysisk och visuell. Förutsättningar att på ett för stadslivet positivt sätt använda utrymmen under broarna är oklara.

I korridoralternativ C, tunnelalternativet, sker ingen negativ påverkan på den befintliga innerstaden. Stångån kan bli en resurs för stadens bebyggelse och parker utan påverkan från järnvägens effekter. Med avseende på stadskvaliteter är skillnaden mot broalternativen mycket stora och sannolikt helt avgörande för framgång i ambitionen att utveckla mer och bättre innerstad. Broalternativets svaga länk med en ”timglasmidja” i kopplingen mot Kallerstad ersätts i tunnelalternativet av en innerstadsutveckling på bred front. Många befintliga innerstadsgator kan dras vidare in i nya innerstadskvarter. Öster om stationen ger tunnelalternativet friare förutsättningar för stadsdelen Tannefors att möta den nya bebyggelsen kring stationen. Större frihet ges också att utveckla ett stråk mellan stationen, flygplatsen och SAABs anläggningar. Även väster om innerstaden skapas på sikt nya möjligheter att binda ihop Skäggetorp, ett av de största miljonprogramsområdena, och Tornby med intilliggande stadsdelar. Spår för person- och godstrafik kommer upp ur tunnlar så långt öster- respektive västerut så att betongtråg och spår inte på något avgörande sätt hindrar stadens utveckling.

I korridoralternativ D, där bara Ostlänken går i tunnel, kan den sammantagna bredden för broar och plattformar vid stationen minska från 100 meter till 70 meter. Trots detta får bropaketet en skala som väsentligt skiljer sig från den befintliga stadens. Detta alternativ överlagrar negativa konsekvenser från både B och C-alternativen utan att erbjuda några andra stadskvaliteter. Enligt kommunens uppfattning är detta alternativ sämst när det gäller påverkan på befintlig stad och konsekvenser för stadens utveckling.

De olika alternativens påverkan på stadsutveckling, dvs möjligheter för stadsstrukturen att utvecklas på ett ändamålsenligt sätt, behandlas kortfattat i gestaltungsprogrammet och i MKBn under rubriken "Stads- och landskapsbild". Denna för regionens och kommunens utveckling och tillväxt helt avgörande aspekt bör enligt förvaltningens uppfattning ges stor tyngd i järnvägsutredningen och finnas med som egen aspekt i text och tabell.

Också de olika korridoralternativens påverkan på stadsbilden behöver utvecklas ytterligare i järnvägsutredningen och ges större tyngd i den sammantagna bedömningen. Som framgått ovan innebär alternativ A/B att järnvägsbroar med plattformar blir en 100 meter bred konstruktion uppe i luften vilket ger en för Linköpings stad ny skala. Ramperna ger tillsammans med bronns bredd stor visuell barriäreffekt. Också höga bullerskydd, vilket kommer att bli nödvändigt, kommer att påverka upplevelsen.

KULTURMILJÖ

Alternativ C, tunnelalternativet, ger stora möjligheter att synliggöra och tillvarata de kulturhistoriska värdena. Tillgängligheten till och upplevelsen av den riksintressanta kanalmiljön förbättras på ett påtagligt sätt. I och med att järnvägen som barriär försvinner kan kulturhistorisk intressanta byggnader i eller i anslutning till korridoren lyftas fram och göras tillgängliga. Därmed är också möjligheterna att bruka dem och att bevara dem större.

Linköpings kommun anser att broalternativen, alternativen A/B och D, påverkar kulturmiljövärdena kopplade till Innerstaden och Kinda kanal på ett påtagligt negativt sätt. Järnvägsbroarna och ramperna utgör visuella och fysiska barriärer, som försämrar upplevelsen och tillgängligheten av den riksintressanta kanalmiljön. Därmed försämrar också möjligheten att bruka de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna. Detta gäller bl a nuvarande stationsbyggnad, som är byggnadsminne och en del av riksintresset Linköpings stad. Alternativen A/B och D innebär enligt kommunens uppfattning en uppenbar risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård Kinda kanal.

Linköpings kommun anser att sådana krav bör ställas på hantering av grundvatten att bedömningen av osäkerheterna beträffande påverkan på de kulturhistoriska intressena kan kraftigt minskas.

NATURMILJÖ

I korridor C har, i motsats till vad som står i Järnvägsutredningen, inga kända spridningskorridorer dokumenterats i ytterområdena trots omfattande inventeringsarbete. Linköpings kommun anser att sådana krav bör ställas på hantering av grundvatten att bedömningen av osäkerheterna beträffande påverkan på grundvattnet kan kraftigt minskas. Sammantaget anser kommunen att korridor C har obetydlig påverkan på naturvärdena.

Enligt kommunens bedömning kommer Stångåns naturvärden att påverkas negativt av korridor A/B och D. Kommunen delar i stort MKB:ns beskrivning av denna påverkan. I korridoralternativen A/B och D riskerar dessutom bropelare och brofundament att skada livskraftiga bestånd av flera rödlistade arter. Då Stångåns sediment är förorenade finns även en risk att anläggning av bropelare och fundament leder till att föroreningar sprids nedströms och påverkar Natura 2000.

REKREATION

Linköpings kommun anser att järnvägsutredningens bedömningar av värdena för friluftsliv och rekreation har gjorts utifrån ett alltför snävt perspektiv. Stor vikt har lagts vid att samtliga korridorer ger möjligheter till planskilda passager till Stångån/Kinda kanal.

I tunnelalternativet tillgängliggörs årummet genom att järnvägsbarriären helt försvinner. Det blir möjligt att skapa ett nytt attraktivt stadsrum i direkt anslutning till Stångån. Parksamband och kontakter med Stångån kan utvecklas som resurser i en större innerstad. Miljön blir tystare. Upplevelsen av kanalen, förutsättningarna för friluftsliv och rekreation, förbättras kraftligt.

I broalternativen ger de nya järnvägsbroarna på en begränsad sträcka möjlighet till kontakt från befintlig innerstad mot Stångån. Den stora brokonstruktionen löper dock direkt över åkanten och påverkar därför hela årummet negativt. Alternativ A/B och D innebär enligt kommunens uppfattning en uppenbar risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård Kinda kanal.

HÄLSA OCH BOENDEMILJÖ

I begreppet "Hälsa och boendemiljö" ingår buller, vibrationer och stömljud, elektromagnetiska fält, luftkvalitet och barriärverkan. Störst alternativskiljande konsekvenser finnas enligt järnvägsutredningen i aspekterna barriärverkan och buller.

Linköpings kommun kan konstatera att det är betydligt fler som berörs av bullerstörningar i alternativ B än i alternativ C. Barriäreffekterna, som i alternativ B är betydande, har i i korridoralternativ C helt eliminerats i de centrala delarna av staden.

EKONOMI

I bilaga 1, ”Samhällsekonomiska differenskalkyler”, ingår ett avsnitt om ”Icke monetärt värderade effekter” där det förs ett resonemang om betydelsen av bl a stadsutveckling. Eftersom dessa aspekter inte finns med i de sammanfattande tabellerna är risken att de inte får tillräcklig tyngd i en slutgiltig avvägning mellan olika alternativ. I ”Känslighetsanalysens lokala nyttor” finns en bedömning av ökning av fastighetsvärde och intäkter från försäljning av bergmassor. Kommunen anser dock att detta är ett för snävt perspektiv och en kraftig undervärdering av värdet på regionala och lokala nyttor. Enligt kommunens uppfattning bör påverkan på regional utveckling, stadsutveckling och stadskvaliteter ha avgörande betydelse i de ekonomiska analyserna.

Anläggningskostnaderna för de olika alternativen anges i intervall. Som också framhålles i järnvägsutredningen innehåller den bedömning som gjorts stora osäkerheter, vilka kommer att minska efterhand. Med de stora osäkerheter som redovisas går det inte att utläsa hur stora skillnaderna blir mellan en tunnel och en bro.

Osäkerheterna när det gäller anläggningskostnader behöver elimineras. Särskilt intervallet för alternativ C - tunnelalternativet - är enligt kommunens uppfattning orimligt stort.

Linköpings kommun vill i det här sammanhanget uppmärksamma vissa aspekter. Linköping har en fast kristallin berggrund på ett varierat djup under mark. Det finns befintliga underjordsanläggningar i Linköping som är utförda genom traditionell borrhning och sprängning. Detta är en metod som för närvarande används för t ex. Citybanan i Stockholm och som också använts i denna järnvägsutredningen som referens för kostnadsbedömningen av underjordsstationen och persontågstunnlar. Underjordsstationen i alternativ C är liksom stationen vid Odenplan en traditionell borrhad och sprängd tunnel, men den är inte lika komplicerad och har inte heller lika tät bebyggelse ovanför underjordsstationen.

Godstunnlarna är två från varandra och från persontågstunnlarna helt separerade tunnlar. De kommer utföras med TBM (Tunnel Boring Machine) i så kallat EPB mode (Earth Pressure Balance) då tunnlar går både genom berg och ler/jordlager. Vi finner inte att C alternativets förutsättningar avviker från traditionella projekt. Se följande jämförelser.

Se följande siffror upprättade i 2014 års värde för jämförbarhet.

Projekt	Projekt ort	Metod	Längd	Volym	Total kostnad	Nyckeltal A kostn./m3	Nyckeltal B kostn./m-tunnel
			[m]	[m3]	[SEK] mkr	[SEKm3]	[SEKm3]
Trafikverket Alt C ₁	15 percentil Linköping	TBM/B&S	21 750	2 500 000	11 500	4 600	528 736
Trafikverket Alt C ₁	50 percentil Linköping	TBM/B&S	21 750	2 500 000	14 900	5 960	685 057
Trafikverket Alt C ₁	85 percentil Linköping	TBM/B&S	21 750	2 500 000	18 000	7 200	827 586
Linköping kommun Alt C	Linköping kalkyl	TBM/B&S	21 750	2 500 000	10 700	4 280	491 954
Stockholm Ström	Stockholm	TBM	13 000	367 566	1 500	4 081	115 385
Follo Line	Oslo	TBM	39 000	3 632 000	13 070	3598	335118
Förbifart ₂	Stockholm	B&S	48 413	6 399 000	31 671	4 949	654 191

- (1 Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen – Glyttinge, Bilaga 1.
- (2 Inkluderar broar, anslutningar, ramper, tunnel under Mälaren mm.

Kostnaden för alternativ C är i den kompletterande järnvägsutredningen orimligt hög i jämförelse med andra projekt. Tekniskt kan vi inte se att alternativ C vad avser berguttag är olik de ovan identifierade referensprojekten.

I järnvägsutredningens bilaga 1 redovisas även kalkyl för anläggningskostnad för alternativ B enligt följande

15 % percentilen	7 600 000 000 kr
50 % percentilen	9 800 000 000 kr
85% percentilen	12 000 000 000 kr

Alternativ B är komplex och inga referenser finns. Därför är Trafikverkets uppskattning av anläggningskostnader rättvisande när det gäller osäkerhet. Kommunens slutsats av detta är att skillnaden mellan alternativen B och C är betydligt mindre än vad som redovisas i järnvägsutredningen.

Det finns, förutom de redovisade exemplen, också andra referensprojekt på flera håll i världen där TBM använts.

FORTSATT ARBETE

I arbetet med att ta fram järnvägsutredningen och MKB:n har Trafikverket och Linköpings kommun haft ett nära och gott samarbete. Kommunen är angelägen om att detta goda samarbete fortsätter. Vi vill uppmärksamma vissa frågor utöver de "Viktiga fördjupningar i nästa skede" som Trafikverket tar upp i järnvägsutredningen.

För Linköpings kommun är det viktigt att säkerställa ett bra beslutsunderlag för alternativ C. Fortsatt dialog i tidigt skede är av särskilt stor betydelse för kommunen i följande frågor:

- Att säkerställa att osäkerheterna i kostnadsbedömningarna elimineras
- Placeringen av stationen inom korridor C. Detta är en fråga som i hög grad påverkar den framtida stadsstrukturen.
- Gestaltungsfrågorna - stationens utformning, bullerskydd, tråg mm.
- Planeringen av byggskedet. Byggnationen av Ostlänken genom centrala Linköping innebär stora arbetsplatser under lång tid. Detta kan påverka kommunens exploateringsmöjligheter.
- Frågor kopplade genomförande, bl a placering av avluftningsschakt och utrymningschakt.

För Linköpings kommun

Paul Lindvall
Kommunstyrelsens ordförande

Bilaga 1. Linköpings kommuns bedömningar av korridoralternativens effekter och miljökonsekvenser

Bilaga 2. PM ”Ostlänken genom centrala Linköping, Bedömning av stadskvaliteter och stadsutveckling”