



2009-02-03

Dnr KS 2009-26

Banverket
Investeringsdivisionen
Projektdistrikt Mitt
Box 1070
172 22 Sundbyberg
Banverkets dnr F08-10130/SA20

Yttrande från Linköpings kommun angående Järnvägsutredning (JU) Ostlänken, Utställelse december 2008 – februari 2009

SAMMANFATTNING

Sammanfattat vill Linköpings kommun framhålla följande:

- + Ostlänken är kommunens och regionens förstahandsprioritering när det gäller trafikinvesteringar. Det är särskilt viktigt att genomföra detta viktiga projekt i närtid för att uppnå såväl miljövinster som samhällsekonomisk utveckling. Det är därför utomordentligt viktigt att beslut om JU fattas under första halvåret 2009, så att regeringens Tillåtlighetsprövning kan påbörjas. Det är också betydelsefullt att arbetet med parallella planeringsprocesser fortsätter och utvecklas. Kommunen är beredd att medverka till att utredningstempot hålls uppe genom att arbeta vidare med våra egna planeringsprocesser samt genom att bidra med kunskap och resurser till andra aktörer.
- + Finansieringen är helt avgörande för Ostlänken och arbetet med den frågan måste intensifieras. Kommunen anser att finansiering och genomförande av höghastighetsbanor är ett statligt ansvar. Förutsatt att staten ökar sina infrastrukturanslag och att Ostlänken verkligen byggs i närtid har Linköpings kommun stor beredskap att investera i infrastruktur i anslutning till resecentrum. Linköping vill samtidigt lyfta fram det omfattande kommunala planeringsarbete som bedrivs och de ekonomiska åtaganden kommunen är beredd att stå för, till exempel huvudansvar för ett nytt resecentrum, åtgärder för god tillgänglighet till resecentrumet samt förbättrad kollektivtrafik.
- + Planering bör bedrivas för ett samlat svenskt höghastighetsnät, alltså både en fortsatt Götalandsbana västerut och en höghastighetsbana till kontinenten. Satsningen är en del av det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) och stärker kopplingarna från Sverige till Danmark och övriga kontinenten. Fler spår bidrar till att mer gods kan köras på järnväg, vilket är en annan viktig transport- och miljöambition i EU.
- + Särskilt planeringen för Götalandsbanan till Jönköping bör påskyndas eftersom kapacitetsproblemen som idag finns mellan Linköping och Katrineholm annars bara kommer att flyttas något söderut. Det är också viktigt med framtida trafikering på Götalandsbanan som ger bättre kommunikationer till städer som Jönköping och

Nyköping, kortare pendlingstider (15–20 minuter) mellan Norrköping och Linköping samt god tillgång för regionen till Skavsta och Landvetter.

+ Linköpings kommun förordar Röd korridor mellan Bäckeby och Linköping C, eftersom restidsmålet uppfylls och negativ påverkan på natur- och kulturmiljö är begränsad och hanterbar. Även Blå korridor kan fungera, men alternativet bygger på att flera fördyrande genomförande- och åtgärdskostnader behöver tas, till exempel måste Stambanan och Väg 796 parallellförflyttas norrut vid Linghem. Detta fördyrar en ny järnväg i Blå korridor och även med väl genomförda åtgärder kvarstår negativ påverkan, liksom genom den ”fly-over” som skulle bli nödvändig mellan Linghem och Linköping. Kommunen är mest negativ till Grön korridor, eftersom påverkan på natur- och kulturmiljö är stor och mycket spridd bebyggelse påverkas. En helt ny storskalig barriär etableras dessutom vid sidan av de två befintliga, E4 och Stambanan. Kommunen förordar därför att korridoralternativet tas bort från fortsatt utredande.

+ Både Stambanan och Götalandsbanan är utpekade som riksintressen. Huvudprincipen att riksintressen ska samexistera bör gälla när Ostlänken planeras genom centrala Linköping, vid Stångån/Kinda kanal och vid ett nytt resecentrum.

+ Det är viktigt att de upphöjda spåren inte ligger på bank i stadens centrala delar, både av estetiska skäl och för att framkomlighet ska garanteras tvärs spåren. Järnväg på bro minskar barriäreffekten och ger bra tillgänglighet till resecentrumet.

ALLMÄNT OM OSTLÄNKEN OCH DESS GENOMFÖRANDE

I och med utställningen av JU slutförs ett omfattande planeringsarbete som med förstudien inräknad pågått under närmare sju års tid. Det är ett mycket omfattande och utredningsmaterial som nu ställs ut. Linköpings kommun är mycket positiv till att stora delar av materialet är så genomarbetat, till exempel *Miljökonsekvensbeskrivning* och *Övergripande gestaltningsprogram*, vilket ger goda förutsättningar att komma snabbt fram i nästa planeringsfas. Men det är också viktigt att materialets intentioner fullföljs i de kommande stegen.

Ostlänken och övriga Götalandsbanan är kommunens och regionens förstahandsprioritering när det gäller infrastrukturinvesteringar. Den nya höghastighetsbanan är en storskalig satsning på miljövänlig spårbunden kollektivtrafik, såväl ett nationellt som regionalt utvecklingsprojekt samt en förutsättning för att satsningen på en fjärde storstadsregion i Östergötland ska gå att genomföra. Ostlänken frigör spårkapacitet för såväl persontransporter som för gods.

Det är särskilt viktigt att bygga Ostlänken i närtid för att uppnå såväl miljövinster som samhällsekonomisk utveckling. Det är därför utomordentligt viktigt att beslut om JU fattas under första halvåret 2009, så att arbetet med regeringens Tillåtlighetsprovning kan påbörjas. Det är också av stor vikt för den fortsatta planeringen att Ostlänken får en mer preciserad tidplan och en beslutad finansiering. Osäkerheten missgynnar det regionala näringslivet vid investeringsbeslut och det är även kostsamt och störande för enskilda individer och intressenter att upprätthålla flera olika korridorer.

Finansieringen är således helt avgörande för Ostlänkens genomförande och arbetet med den frågan måste intensifieras. Ett stort problem i det sammanhanget är att statens investeringsramar för infrastruktur det kommande decenniet inte inrymmer storskaliga satsningar på höghastighetsbanor. Det totala nyinvesteringsutrymmet för alla icke pågående väg- och järnvägsprojekt m.m. fram till 2020 summeras av trafikverken till ca 22–27 miljarder kronor. Linköpings kommun har i flera remissrundor påtalat att de statliga investeringarna i infrastruktur måste öka kraftigt, särskilt när det gäller järnväg, och att detta är en av Sveriges viktigaste övergripande miljöfrågor.

Kommunen anser att finansiering och genomförande av höghastighetsbanor är ett statligt ansvar. Förutsatt att staten ökar sina infrastrukturanslag och att Ostlänken verkligen byggs i närtid har Linköpings kommun stor beredskap att investera i infrastruktur i anslutning till resecentrum. Linköping vill lyfta fram det omfattande kommunala planeringsarbete som har bedrivits under flera år samt de ekonomiska åtaganden kommunen är beredd att stå för. Det gäller till exempel ett nytt resecentrum, förbättrad kollektivtrafik och åtgärder för att förbättra tillgängligheten till och från resecentrum för framtida tågresenärer. Ostlänken är därför redan ett storskaligt medfinansieringsprojekt. Kommunen är beredd att medverka till att utredningstempot hålls uppe genom att bidra med kunskap och resurser till andra aktörer i projektet.

Linköping väljer att inte lämna explicita synpunkter på andra avsnitt än det som direkt berör kommunen, vilket är sträckan Bäckeby – Linköping C. Kommunen vill emellertid framhålla att höga anläggningskostnader både längs banan, genom städer och samhällen och vid resecentrumen, är en negativ omständighet för hela projektets genomförande. Kostnader och samhällsekonomisk nytta därför bör väga tungt vid Banverkets slutliga korridorval.

Banverkets arbete med JU har koordinerats med kommunernas arbete med översiktsplaner för resecentrumområdena samt med kommunernas och regionernas trafikplanering. Det har inneburit att ett arbetssätt med parallella planeringsprocesser metodiskt har utvecklats och kommunen är mycket nöjd med hur detta samråd och samarbete har fungerat. Det är nödvändigt att både samarbetsandan och erfarenheterna av arbetet med parallella planeringsprocesser tas tillvara.

Med parallella planeringsprocesser avser Linköping både samordning av kommunal och statlig planering och att järnvägsprocessens olika steg drivs parallellt. Det är till exempel viktigt att tillåtligheten förbereds redan under JU-samrådet, liksom att järnvägsplanerna förbereds parallellt med Tillåtlighetsprövningen. De inblandade aktörerna bör gemensamt, efter utställningen av JU, påbörja förberedelserna för de kommande stegen på samma sätt som gjordes i övergången mellan Förstudie och JU. På den kommunala nivån ska till exempel den fortsatta järnvägsplaneringen samordnas med kommunens detaljplanering längs spåren.

Planering bör också bedrivas för ett samlat svenskt höghastighetsnät, alltså både en fortsatt Götalandsbana till Göteborg och en höghastighetsbana till Skåne. Särskilt planeringen för Götalandsbanan till Jönköping och Borås bör påskyndas eftersom kapacitetsproblemen som idag finns mellan Linköping och Katrineholm annars bara kommer att flyttas något söderut.

OSTLÄNKEN OCH FJÄRDE STORSTADSREGIONEN

I trafikverkens inriktningsunderlag från 2007 konstaterades att de långsiktigt mest effektiva insatserna är åtgärder på de mest högtrafikerade näten, till exempel i storstadsområdena. Norrköping – Linköping har idag ambitioner att utvecklas till den fjärde storstadsregionen i Sverige och ett omfattande planeringsarbete pågår för att förverkliga detta. En stark tillväxt i regionen är bra för hela Sverige och Östergötland har bland annat goda förutsättningar att avlasta Mälardalsregionen.

Med de båda städerna som huvudorter har regionen många av storstadens fördelar, men få av dess nackdelar. Genom regionförstoring ges medborgarna ökad tillgänglighet till en större arbets- och bostadsmarknad, liksom till upplevelser, varor och tjänster, utbildning och vård med mera. Näringslivet gynnas genom en ökad kundkrets och marknad, fler möjligheter att anställa, fler underleverantörer och liknande.

Behoven av infrastruktursatsningar är emellertid omfattande i regionen, inte minst på grund av nationella flaskhalsar på både Stambanan och E4. Problemen beror till stor del på att Östergötland har missgynnats under flera decennier när det gäller infrastruktur. Linköping vill därför peka på några regiongemensamma objekt som har beröringspunkter med järnvägssatsningarna och som bör prioriteras parallellt med att Ostlänken genomförs. Det handlar främst om Östra Länken, Norrleden och utvecklingen av Norrköpings hamn, inklusive Kardonbanan, som alla på olika sätt drivs som samarbeten mellan stat, region och kommunerna.

Både Östra Länken och Norrleden har stor betydelse för respektive kommun för att avveckla tung trafik från de centrala stadsdelarna och för att tillgänglighet till respektive resecentrum ska kunna bli tillräckligt god. Norrköpings hamn är av riksintresse och utpekad som en strategisk hamn och kombiterminal i det nationella godssystemet, men hamnen är också en regional angelägenhet med stor betydelse för godstransporterna inom Östergötland. En järnvägsanslutning till den nya kombiterminalen på Händelö via Kardonbanan har därför betydelse för logistiken i hela regionen.

Eventuellt kan utredningar om Yttre godsspår genomföras redan nu både i Norrköping och Linköping, eftersom det är olämpligt att ha farligt gods rakt genom de centrala stadsdelarna. Riskhantering av godstrafik styr påtagligt vilka lösningar som är möjliga och vilka åtgärder som kommer att bli nödvändiga, både vid de framtida resecentrumen och för stadsbebyggelsen längs spåren. Även hela stadsmiljön påverkas negativt av godstågen även om skyddsåtgärder vidtas längs spåren. Det finns således stora vinster att göra för stadsmiljöerna, samtidigt som stora ekonomiska besparingar kan göras vid anläggningsprojekten – pengar som istället kan läggas på de yttre godsspåren.

Det är särskilt viktigt att framhålla den stora betydelse pendeltågen på Stambanan har för utvecklingen av Den fjärde storstadsregionen. Kommunerna längs linjen behöver på kort sikt samma utrymme på banan som idag, men på längre sikt kommer pendeltågstrafiken att behöva utvecklas, både genom tätare turer och fler destinationer. Byggandet av Ostlänken är naturligtvis helt avgörande för dessa

ambitioner, men regionen kommer också att bevaka framtida trafikering på Stambanan.

Ur både ett regionalt och kommunalt kollektivtrafikperspektiv stämmer JU väl överens med Linköpings och Norrköpings huvudinriktningar när det gäller utökad pendeltågtrafik och effektiva bytespunkter mellan järnväg och övrig kollektivtrafik. Kopplingen mellan ett framtida resecentrum och Linköping City Airport är viktig för kommunen.

När Götalandsbanan står färdig är det viktigt med trafikering med interregionala snabbtåg som dels kan ge bättre kommunikationer med till exempel Jönköping och Nyköping, dels kan ge kortare pendlingstider (15–20 minuter) mellan Norrköping och Linköping. Även framtida trafikering som ger östgötaregionen bra tillgång till Skavsta och så småningom Landvetter kommer att efterfrågas.

KORRIDORALTERNATIVEN

Ett av Järnvägsutredningens huvudsyften är att redovisa och konsekvensbeskriva olika korridoralternativ. Linköpings kommun gör följande bedömningar av korridoralternativen mellan Bäckeby och Linköping C utifrån det fleråriga samrådet och det presenterade utredningsmaterialet.

Röd korridor

Linköpings kommun förordar Röd korridor mellan Bäckeby och Linköping C, eftersom restidsmålet uppfylls och negativ påverkan på natur- och kulturmiljö är relativt begränsad – och framför allt verkar vara hanterbar. Att om möjligt samlokalisera storskaliga infrastrukturer bör prioriteras och en höghastighetsbana längs motorvägen kan till och med uppfattas som ett positivt inslag i båda resupplevelsorna. Eventuell ny påfart till E4 från den planerade vägen nordväst om Linghem (förlängning norrut av väg 757) bör beaktas vid val av Röd korridor.

Det är viktigt att järnväg i Röd Korridor dras så att påverkan på till exempel skyddsvärda naturområden, hagmarker och fornlämningar blir så liten som möjligt. Principen att järnvägen dras så nära E4 under så lång sträcka som möjligt föredras av kommunen. Även om detta sker så kommer intrång delvis att bli nödvändiga i fornlämningsmiljöer, bland annat i ett gravfält från yngre järnåldern norr om Skäggestad. Skyddsåtgärder kommer också att behövas längre västerut i korridoren, framför allt för naturmiljön (se vidare nedan). Utan bra planering och skyddsåtgärder finns det en risk att en ny järnväg kan bidra till minskad hävd och igenväxning av odlingslandskapet när den skär söderut från E4 ned mot Stambanan, vilket vore olyckligt, eftersom den historiska kontinuiteten är en av kvalitéerna i detta landskap.

Grön korridor

Kommunen är mest negativ till Grön korridor eftersom påverkan på natur- och kulturmiljön är stor och mycket spridd bebyggelse påverkas. En dragning i denna korridor kan få stora direkta konsekvenser för den biologiska infrastrukturen i odlingslandskapets hagmarker och småvatten. Korridoren går genom så kallad jungfrulig mark vilket är tveksamt som princip, bland annat av intrångs- och bullerskäl. En helt ny storskalig barriär etableras vid sidan av den befintliga motorvägen och Stambanan, vilket kommunen bedömer som olämpligt. Det är helt

enkelt svårt att hitta argument för Grön korridor i detta avsnitt och kommunen förordar därför att korridoralternativet tas bort från fortsatt utredande.

Blå korridor

Även Blå korridor kan emellertid fungera bra – alternativet framstår till och med som mest gynnsamt ur naturmiljösynpunkt. Men tyvärr bygger ett genomförande i Blå korridor på att flera fördyrande genomförande- och åtgärdskostnader behöver tas, särskilt vid Törnevalla kyrka och Lingham. Bland annat kommer kommunen att förespråka att Stambanan och Väg 796 parallellförflyttas norrut vid Lingham, så att Ostlänken kan placeras där Stambanan ligger idag. På så sätt kan viktiga stads- och kulturmiljöer bevaras i Lingham, bland annat järnvägsstationen. En tät samlokalisering av Ostlänken och Stambanan kan också minska negativ påverkan vid Törnevalla kyrka och Reva by. Detta är synpunkter som kommunen har framfört under hela samrådsprocessen och även Länsstyrelsen har framfört likartade synpunkter.

Främst på grund av detta åtgärds paket, som även fördyrar själva bygget av Ostlänken, bedömer Banverket att kostnaderna för ett genomförande av Ostlänken mellan Bäckeby och Linköping skulle bli klart högst i Blå korridor . Anläggningskostnaden bedöms av Banverket bli över en miljard högre i Blå korridor än i Röd. Enligt bilagan *Samhällsekonomiska differenskalkyler* är den samhällsekonomiska nyttan av en höghastighetsbana i Blå korridor mellan Bäckeby och Linköping drygt 800 miljoner lägre än en motsvarande bana i Röd. Det är en avsevärd skillnad med tanke på hur kort detta avsnitt är och resultatet är ett bra exempel på hur starkt samhällsnyttan kan påverkas negativt av höga anläggningskostnader längs bansträckningen.

Även med väl genomförda skyddsåtgärder kvarstår flera negativa effekter vid höghastighetsspår i Blå korridor. Dels generell påverkan av miljön vid Törnevalla kyrka och Lingham, till exempel buller, dels försvåras eventuell expansion av Lingham norrut. Kommunen uppfattar dessutom den ”fly-over” som blir nödvändig mellan Lingham och Linköping C som ett mycket negativt inslag i landskapsbilden. Korsningar mellan järnvägsspår, och mellan järnväg och väg, kan lösas på ett både vackrare och billigare sätt på andra ställen längs järnvägen. Genomförandeproblematiken under byggskedet, där Stambanan till varje pris måste hållas öppen medan Ostlänken byggs, är också ett stort och svårlöst problem i detta korridoralternativ.

Utredningar och skyddsåtgärder i nästa steg

Linköpings kommun anser således att Röd korridor bör vara huvudalternativet för fortsatt för avsnittet mellan Bäckeby och Linköping C. Betydelsen av att optimera linjesträckning och byggmetoder, samt minimera påverkan under byggtiden, är stor vid genomförandet. Följande lista på utredningar och åtgärder föreslås från kommunens sida som ett underlag i den fortsatta järnvägsplaneringen och samrådsprocessen. Sammanställningen bygger bland annat på *Miljökonsekvensbeskrivning* till JU, särskilt delkapitlen 4.4 ”Naturmiljö” och delkapitel 8.2 ”Miljöfrågor att utreda vidare”:

- Idén i *Miljökonsekvensbeskrivning* att utreda alternativa byggmetoder för att minimera negativa miljöeffekter är bra och bör genomföras.

- De positiva intentionerna i *Övergripande gestaltningsprogram* bör ligga till grund för det fortsatta gestaltningsarbetet.

- Ostlänken bör dras så att påverkan på till exempel skyddsvärda naturområden, hagmarker och fornlämningsområden blir så liten som möjligt.

- I avsnittet mellan Bäckeby och Skäggestad bör undersökas om Ostlänken kan dras så nära motorvägen som möjligt. Det bör särskilt undersökas olika sätt att dra järnvägen nära E4 vid järnåldersgravfältet norr om Skäggestad så att intrånget i kulturmiljön kan minimeras. Även landskapsfrågorna behöver studeras i detta delavsnitt.

- En särskild konsekvensutredning för betesdrift i hagmarksområdena bör genomföras på grund av risk för minskad hävd och igenväxning av odlingslandskapet. Eventuella åtgärder bör specificeras för särskilt viktiga delområden/hagmarkssystem.

- Närmare studier bör genomföras kring utformning av broar och trummor över vattendrag, så att de medger passage för både större och mindre djur. Väl planerade och genomförda faunapassager kan minska barriäreffekterna för djurlivet. Naturliga stråk för djurlivet bör studeras så att passagerna blir så effektiva som möjligt.

- Utredningar med förslag till konkreta begränsnings- och kompensationsåtgärder i påverkade värdefulla miljöer bör genomföras. Även kostnaderna för eventuella åtgärder bör bedömas översiktligt i ett tidigt skede.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Linköpings kommun bedömer att bullerfrågorna generellt belyses på ett bra sätt i *Miljökonsekvensbeskrivning*. Det slås bland annat fast att gällande riktvärden för nybebyggelse ska klaras genom olika åtgärder. En fråga att som behöver fördjupas i det fortsatta arbetet är emellertid hur buller och vibrationer kan påverka människors hälsa, särskilt i stadens centrala delar och vid resecentrumet. Bland annat behöver rollfördelningen mellan Banverket och kommunen klargöras.

I *Risikanaly*s beskrivs en serviceväg ”med tillräcklig kapacitet för räddningstjänstens fordon och som skall vinterhållas, skall byggas utmed hela sträckningen.” Räddningstjänsten i Linköping framhåller vikten av att en sådan serviceväg verkligen anläggs längs sträckningen.

När Södra Stambanan ges en ny sträckning genom de östra delarna av centrala Linköping bör den gamla banvallen tas bort och vid behov saneras. I detta avsnitt bör det också studeras hur Ostlänken och Stambanan i nya sträckningar kan dras så att inte för små restarealer skapas ned mot Hagalundsvägen, det vill säga hur en rimlig fastighetsindelning kan etableras i detta område.

Riksintresset för kulturmiljövården vid Kinda kanal (KE 28) berörs av Ostlänkens dragnings över Stångån genom centrala Linköping. Kommunen delar inte den syn på riksintresset Kinda kanal som framförs i JU, särskilt i *Värdebeskrivningar*

Riksintresseområden Kulturmiljö (Bilaga 6), eftersom beskrivningar och bedömningar även omfattar områden och frågor utan koppling till själva kanalen. Bland annat beskrivs Ostlänkens påverkan på värden som hör samman med slaget vid Stångebro, bruksvärden som berör natur- och friluftsliv samt rena utvecklingsidéer, till exempel en ny gästhamn. Detta har också framförts under hela processen, till exempel på samrådsmöten och i de underhandssynpunkter som kommunen har gett på MKB:n.

Att definiera och avgränsa Riksintresset Kinda kanal är emellertid inte en järnvägs- eller ostlänkenfråga. Ett arbete med detta pågår därför istället inom ramen för *Gemensam Översiktsplan för Linköping och Norrköping*. Syftet är att utarbeta en gemensam syn på avgränsning och rekommendationer för riksintresset Kinda kanal på liknande sätt som kommunen och Länsstyrelsen har gjort med riksintresset Linköpings stadskärna (KE 32).

Tyvärre följs inte den avgränsning och rekommendation som finns för riksintresset Linköpings stadskärna (KE 32) i den nämnda Bilaga 6. Linköpings kommun har redovisat avgränsning och rekommendationer före detta riksintresse i Översiktsplanen för Linköpings innerstad (antagen av kommunfullmäktige i januari 1995), i Linköpings översiktsplan 1998 (antagen av kommunfullmäktige i maj 1998) och i "Översiktsplan för staden Linköping" (samrådshandling april 2008). Länsstyrelsen har i granskningsyttrandena för de förstnämnda planerna samt i samrådsyttrandet för "Översiktsplan för staden Linköping" ställt sig bakom kommunens bedömning.

I dessa rekommendationer ingår till exempel inte den i Bilaga 6 nämnda utsikten från Järnvägsparken mot nuvarande resecentrum. Den gamla järnvägsstationens "gestaltningssmässiga inslag" riskerar inte heller att urholkas på grund av att dess ursprungliga funktion förändras och kommunen betvivlar också starkt att det är en bra idé att skapa en lösning med "en fortsatt användning av järnvägsstationen för en viss typ av resenärer". Hur går det ihop med de korta bytestiderna? Linköping föreslår således att kommunens och länsstyrelsens gemensamma bedömning av riksintresset Linköpings stadskärna fortsätter att gälla.

Det bör påpekas att både Stambanan och Götalandsbanan också är utpekade som riksintressen, liksom för övrigt Linköping City Airport. Det är inte så att riksintressen för kulturmiljövården står över andra riksintressen. Huvudprincipen är att riksintressen ska samexistera och det är således flera stycken som ska göra det i trakten av Stångån och ett nytt resecentrum, förutom alla andra intressen som finns i området.

Kommunen vill i detta sammanhang framhålla att vi bedömer det som fullt möjligt att genomföra Ostlänken genom Linköpings centrala delar på ett sådant sätt att innerstaden kan växa och utvecklas samtidigt som kulturmiljöerna bevaras. I själva verket planeras de kulturhistoriska miljöerna, till exempel Stånga Magasin och kajerna vid den så kallade Nya Hamnen, bli viktiga inslag i den framtida stadsmiljön. Kommunens avsikt är också att ha höga ambitioner för hela detta område, till exempel genom att successivt fortsätta att utveckla Stångåns stränder för rekreation och friluftsliv samt genom att planera en internationell arkitektävling för det framtida resecentrumområdet. Även den föreslagna nya stadsparken på

Stångebrotfältet väster om Cloetta Center är en del av kommunens ambitioner längs Stångån.

Linköpings kommun föreslår att Banverket medagerar och att en estetiskt tilltalande brotformning ingår i den planerade tävlingen. I den kommande planeringsprocessen bör kommunen och Banverket fortsätta att gemensamt studera höjdläge, funktion och estetik när det gäller upphöjda spår och bro över Stångån. En viktig fråga som måste studeras är till exempel hur en bro ska landa på Stångåns västra strand samt hur länge spåren ska fortsätta att löpa i ett upphöjt läge. Även Norrköpingsvägens/bilbrons samspel med de upphöjda järnvägsspåren måste studeras vidare.

En fråga med direkt koppling till de upphöjda spåren är i vilken omfattning de kommer att ligga på bro eller med bank. I Gestaltungsprogrammet påpekas risken för att bankar centralt i städer kan uppfattas som visuellt störande. Linköpings kommun anser också att det är mycket viktigt att de upphöjda spåren inte ligger på bank i stadens centrala delar, både av estetiska skäl och för att framkomligheten ska garanteras tvärs spåren.

Stora breda bankar i de centrala delarna skulle både förfula staden påtagligt och strida mot den funktionella huvudidén med upphöjda spår, som är att minska järnvägens barriäreffekt – eller med andra ord potential för ett obegränsat flöde tvärs järnvägen och till och från det nya resecentrumet. Kommunen föreslår därför att spåren i princip är upphöjda på en bro från nuvarande Tomtebodas koloniområde i öster till strax nordväst om befintligt resecentrum/Järnvägsparken.

För Linköpings kommun



Paul Lindvall
Kommunstyrelsens ordförande