



Trafikverket

Yttrande över ”Remiss av kompletterande handlingar inför tillåtlighetsprövning av Ostlänken, en ny höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping”

SAMMANFATTANDE SYNPUNKTER

- **Linköpings kommun förordar röd korridor mellan Bäckeby och Linköping.**
- **Linköping är Sveriges femte största kommun och Östgötaregionens motor. 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 järnvägsutredningen 2014), oavsett om centrala Linköping är med i tillåtlighetsprövningen eller inte.**
- **Det krävs ett nytt resecentrum i Linköping med utökad kapacitet och funktionalitet för att uppnå viktiga ändamål/mål för Ostlänken, bl a att flytta över transporter från väg och flyg till järnväg, att bidra till regionförstoring samt att åstadkomma ändamålsenliga och effektiva bytespunkter.**
- **Linköpings kommun vill framhålla betydelsen av att avsnittet genom centrala Linköping behandlas skyndsamt och att planläggningen för Ostlänken i sin helhet fortgår enligt tidplan, dvs att Ostlänken är färdigbyggd senast 2028. En tunnellsnning i Linköping förbättrar möjligheterna att hålla tidplanen eftersom en sådan lösning har studerats i detalj.**
- **Linköpings kommun förordar att Ostlänken och Södra Stambanan går i tunnel från Malmskogen till Glyttinge. En sådan lösning bidrar till att uppfylla Ostlänkens mål samt ger stora nyttor, bl a resenärnyttor, fördelar avseende stadsutveckling, bostadsbyggande, arbetsmarknad och näringslivsutveckling samt miljö- och hälsovinster.**

- **Trafikverket och Linköpings kommun är överens om korridorens lokalisering, att stationen ska placeras öster om Stångån, att en tunnellsnning är tekniskt genomförbar samt att tunnelalternativet ska studeras vidare. I tillåtighetsprövningen beslutas om korridorer – inte om lösningar inom korridorerna. Remisshandlingen utgör därför inget hinder för en tunnellsnning i Linköping.**
- **Trafikverket och Linköpings kommun är överens om att en passage genom Linköping kostar 9,8 – 12,4 miljarder kr oavsett om det är ett ovanjordsalternativ eller ett underjordsalternativ. Enligt kommunens egna beräkningar ger ett underjordsalternativ på samma sträcka en merkostnad på 0,5 – 1,5 miljarder kr.**
- **De redovisade planskilda korsningarna öster om Linköping har stora nackdelar. Lösningarna är dyra och flera av Ostlänkens miljömål kan inte uppfyllas. Kommunens uppfattning är att de redovisade lösningarna inte ska genomföras.**
- **Linköpings kommun är starkt kritisk till Sverigeförhandlingens alternativ, som innebär höghastighetsjärnväg utmed E4 med stickspår in till centrala Linköping. Kommunen vill också uppmärksamma att det även för detta alternativ är nödvändigt att belysa hur höghastighetsjärnvägen ska anslutas till stambanan. En ny beredningsremiss inför tillåtighetsprövningen av Ostlänken måste tas fram och remitteras, vilket innebär att hela Ostlänkenprojektet försenas.**

KOMMUNENS TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Ostlänken är kommunens och regionens förstahandsprioritering när det gäller trafikinvesteringar. Ostlänken är av stor betydelse för utveckling i Östgötaregionen både på grund av att Stockholmsregionen nås snabbare och att den hårt belastade stambanan avlastas och kan ge utrymme för ökad pendeltågstrafik.

Linköpings kommun yttrade sig 2009-02-03 över Järnvägsutredning Ostlänken 2010 som sträcker sig från Järna till Steningeviadukten i Linköping. Kommunen förordade röd korridor och att det nya resecentrumet ska ligga i ett nytt läge öster om Stångån. Det nya läget har också lagts fast av kommunfullmäktige i juni 2010 i samband med antagandet av ”Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping”, ”Översiktsplan för staden Linköping” och ”Översiktsplan för Kallerstad (Stång) och ett nytt resecentrum mm”.

Järnvägsutredningen för Ostlänken 2010 har sedan kompletteras med ”Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen – Glyttinge”. Syftet med kompletteringen var att utreda Ostlänkens hela sträckning genom centrala Linköping inklusive möjligheten att förlägga banan under mark

genom Linköping. Kommunfullmäktige i Linköping fattade 2014-02-25 ett enhälligt beslut om att förorda att Ostlänken och Södra stambanan går i tunnel från Malmskogen till Glyttinge (alternativ C). Linköpings kommun vidhåller de synpunkter som framfördes i kommunens yttrande över den kompletterande järnvägsutredningen. Också Länsstyrelsen har förordat en tunnel genom Linköping.

I september 2014 svarade Linköpings kommun på ”Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövningen av projektet Ostlänken”. Centrala Linköping ingick inte i beredningsremissen. Av remisshandlingarna framgick att skälet till detta var att kommunen och Trafikverket behövde mera tid för att klargöra frågeställningar kring kostnadsberäkningar och finansiering av detta avsnitt. Linköpings kommun förordade i sitt remissvar röd korridor mellan Bäckeby och Linköping samt betonade vikten av att hela sträckan genom centrala Linköping fram till Glyttinge ses som en del av Ostlänkenprojektet.

LINKÖPING ÄR EN NÖDVÄNDIG DEL AV OSTLÄNKEN

Linköpings kommun vill kraftigt understryka att hela sträckan genom centrala Linköping, dvs fram till Glyttinge, är en del av Ostlänkenprojektet (i likhet med korridoren i den kompletterande järnvägsutredningen 2014), oavsett om centrala Linköping är med i tillåtlighetsprövningen eller inte. Av Trafikverkets och Linköpings kommuns gemensamma avsiktsförklaring framgår att också Trafikverket ser Ostlänken som hela sträckan Järna – Linköping.

Linköping är Sveriges femte största kommun och Östgötaregionens motor. Att centrala Linköping, inklusive ett nytt resecentrum, ingår i Ostlänken 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 kraftig tillväxt. Idag har Linköping drygt 150 000 invånare, cirka 15 000 företag och ett av Sveriges största och mest framgångsrika universitet. Linköping är den största staden inom Ostlänkenprojektet och den största staden på sträckorna Stockholm – Malmö respektive Stockholm – Göteborg. Linköpings resecentrum är redan idag, och kommer i ännu högre grad att bli, en viktig knutpunkt både för nationell och regional tågtrafik.

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. Också Länsstyrelsen framhåller i sitt yttrande över den tidigare beredningsremissen (2014-09-29) betydelsen av bytespunkterna i Linköping och Norrköping för den regionala utvecklingen: ”de positiva effekterna av Ostlänken i form av tillgänglighet och effektivitet kommer att gynna samtliga kommuner i länet via bytespunkterna i Linköping och Norrköping och ett utvecklat regionalt kollektivtrafiksystem”.

Arbetet med järnvägsplaner för centrala Linköping kan påbörjas även om Linköping ligger utanför tillåtlighetsprövningen.

Centrala Linköping kan ingå i tillåtlighetsprövningen antingen genom att från början ingå som en del i tillåtlighetshandlingarna eller genom att ansökan senare kompletteras med sträckan genom Linköping. På samma sätt som den nu aktuella remissen redovisar olika genomförbara lösningarna inom den röda korridoren kan handlingarna inför tillåtlighetsprövningen innehålla en korridor genom Linköping, som möjliggör olika järnvägslösningar.

NYTT RESECENTRUM KRÄVS FÖR ATT UPPNÅ OSTLÄNKENS MÅL

Enligt remisshandlingens innebär en utbyggnad av Ostlänken mellan Järna och Tallboda i princip samma överflyttning av transporter från väg och flyg till järnväg och samma bidrag till att uppfylla hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa som vid en utbyggnad mellan Järna och Linköping. Rapporten påpekar att förbättringar i Linköping kommer att utebli, alternativt bli betydligt mindre än vid en utbyggnad som inkluderar centrala Linköping, men framhåller att detta bara gäller under en övergångsperiod, tills delen genom Linköping och hela Götalandsbanan byggs.

I remisshandlingens anges vidare att den geografiska avgränsningen av korridoren för tillåtlighetsprövningen inte innebär minskade möjligheter att bidra till målet om regionförstoring Östergötland-Sörmland-Mälardalen (Ostlänkens ändamål) samt att Linköpings central kommer att kunna hantera den trafik som planeras för tiden innan hela Götalandsbanan färdigställs.

Enligt remisshandlingens riskerar målsättningen om en ändamålsenlig och attraktiv bytespunkt vid Linköpings nuvarande central (Ostlänkens projekt mål) att inte helt uppnås eftersom utrymmet för angöringsytor är begränsat. Enligt rapporten kan emellertid denna risk minimeras genom en optimering av nuvarande station, i samarbete med Linköpings kommun.

Linköpings kommun delar inte remissens bedömning att Linköpings nuvarande resecentrum kommer att fungera tillfredsställande tills Götalandsbanan är utbyggd. Linköping har en kraftig befolkningstillväxt och en kraftig ökning av antalet sysselsatta samtidigt som andelen tåg- och bussresenärer ökar. Det har skett ett trendbrott när det gäller resandet i Östergötland - tidigare prognoser stämmer inte längre.

Linköpings nuvarande resecentrum har redan idag brister och kommer inte att kunna uppfylla de framtida kraven på kapacitet och funktionalitet. Möjligheterna att förbättra situationen vid Linköpings nuvarande resecentrum är mycket begränsade. De behov av utrymme för en större och effektivare bussterminal, ökad cykelparkering, utökad taxiangöring, anslutande gång-, cykel-, kollektivtrafik- och bilvägar mm, som krävs för ett attraktivt, effektivt och lättillgängligt resecentrum, kan inte tillgodoses genom förändringar av och vid nuvarande resecentrum. Om ett nytt resecentrum i Linköping inte byggs förrän i samband med utbyggnad av Götalandsbanan innebär detta icke acceptabla - dyra och dåliga - provisoriska lösningar för Linköpings resecentrum under lång tid, sannolikt minst 20 år.

Eftersom nuvarande resecentrum inte kommer att uppfylla kraven på kapacitet, attraktivitet och tillgänglighet kommer bl a följande ändamål/mål för Ostlänken inte att kunna uppfyllas:

- Minskade möjligheter att flytta över transporter från bil och flyg till järnväg och därmed att uppnå hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa
- Betydligt sämre möjligheter att uppfylla Ostlänkens ändamål ”att bidra till regionförstoring Östergötland-Södermanland- Mälardalen”.
- Ostlänkens mål gällande en ändamålsenlig och attraktiv bytespunkt kommer inte att kunna uppnås

För att uppnå Ostlänkens ändamål/mål, krävs att Linköping får ett attraktivt nytt resecentrum med hög kapacitet och god tillgänglighet i ett nytt läge. Det är också därför som Linköping och Trafikverket varit överens om en ny centralstation öster om Stångån. Ett nytt resecentrum ger också andra fördelar avseende bl a arbetsmarknad och näringslivsutveckling.

TUNNEL GER MÅNGA NYTTOR

Linköpings kommun förordar att Ostlänken och Södra Stambanan går i tunnel från Malmskogen till Glyttinge. En sådan lösning bidrar till att uppfylla Ostlänkens mål samt ger stora nyttor, bl a resenärsnyttor, fördelar avseende stadsutveckling, bostadsbyggande, arbetsmarknad och näringslivsutveckling samt miljö- och hälsovinster.

Ostlänken och ett nytt resecentrum är en förutsättning för utvecklingen av en östsvensk storstadsregion och en fortsatt utveckling av Linköping som attraktiv kunskapsstad. Detta förutsätter dock att den nya järnvägen byggs så att befintliga stadskvaliteter inte äventyras och förutsättningar ges för att låta den attraktiva innerstaden växa. Att åstadkomma en långsiktigt hållbar lösning i Linköping är inte bara av regionalt och lokalt utan också av nationellt intresse.

Alternativen med järnvägsbroar innebär 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. De broalternativ, som studerades i JU 2014 (alternativ A och B) innebär att en 100 meter bred bro kommer att gå genom centrala delar av staden. Också godståg kommer att gå på bron. Den här typen av storskalig ovanjordisk anläggning kommer att ha negativ påverkan på stadens bebyggelse- och infrastruktur för all framtid. Med järnvägen i tunnlar, skapas en ny regional tillgänglighet samtidigt som mycket goda förutsättningar skapas för fortsatt utveckling av Linköpings innerstad.

Linköping arbetar aktivt med att utnyttja Ostlänken och ett nytt resecentrum för att få största möjliga effekt för tillväxt och bostadsbyggande i regionen och i Linköping.

Linköpings kommun har mycket god planberedskap, arbetar aktivt med samordnad planering för infrastruktur och bebyggelseutveckling och har gjort så under lång tid. Planarbetet sker genom tävlingar, översiktsplaner, detaljplaneprogram och detaljplaner. Utvecklingsplan för innerstaden (tillägg till kommunens översiktsplan), som kommer att ställas ut i sommar och antas i höst, belyser vilka möjligheter till stadsutveckling som en järnvägstunnel skulle ge.

I tillåtlighetsprövningen beslutas om korridorer – inte lösningar inom korridorerna. Linköpings kommun förutsätter därför att innehållet i remisshandlingen inte kommer att lägga hinder i vägen för en tunnellsöning.

KOSTNADSBEDÖMNING

Kommunens uppfattning är att den kostnad på 2 miljarder som redovisas i remisshandlingen för bro över Stångån, stationsområde samt nytt dubbelspår för Ostlänken är alldeles för lågt räknat utifrån dagens kunskap.

För att kunna göra objektiva jämförelser mellan de olika alternativen måste kostnaderna redovisas på ett likartat sätt och med samma grundförutsättningar.

En järnvägspassage genom en stor svensk stad kostar i allmänhet 9 – 13 miljarder kr (dagens prisnivå) oavsett om det handlar om en ovan- eller underjordslösning. Exempelvis ligger kostnaderna för järnvägstunnlar i Malmö och Norrköping inom detta intervall.

Trafikverket och Linköpings kommun är överens om att en passage genom Linköping kostar 9,8 – 12,4 miljarder kr oavsett om det är ett ovanjordsalternativ eller ett underjordsalternativ. Beräkningen grundas på en sk succesivanalys som genomfördes som en del av den kompletterande järnvägsutredningen 2014.

Kommunen och Trafikverket är också överens om att ett underjordsalternativ i Linköping kostar mellan 10,7 -12,4 miljarder kr i dagens prisnivå. Kostnaden har tagits fram genom att resultatet av succesivanalysen förfinats - ökade kunskaper har inneburit att osäkerheterna kunnat minskas.

Enligt kommunens egna beräkningar ger ett underjordsalternativ en merkostnad på 0,5 – 1,5 miljarder kr i förhållande till ett ovanjordsalternativ.

FÖRESLAGNA LÖSNINGAR I TILLÅTLIGHETSREMISSEN

Om en framtida utbyggnad görs i enlighet med JU 2010 bedömer Trafikverket att anslutningen vid Tallboda inte kommer att behövas. Linköpings kommun har samma uppfattning och vill framhålla att detta även gäller om en underjordslösning byggs i enlighet med JU 2014.

Linköpings kommun anser att ingen av de i remisshandlingen föreslagna planskilda järnvägs korsningarna öster om Linköping ska genomföras. De redovisade lösningarna behövs inte och har stora nackdelar bl a för landskapsbilden och jordbruksnäringen. Enligt Trafikverket kostar lösningarna 300 – 600 miljoner kr.

Linköpings kommuns bedömning är att de planskilda lösningar som redovisas i den aktuella remisshandlingen får påtagligt negativa konsekvenser för nedanstående miljömål. Olika lösningar har olika stor negativ påverkan.

”Ostlänken skall inte bryta de visuella sambanden i öppna dalgångar och andra större landskapsrum”:

Linköpings kommun anser att flera av de illustrerade lösningarna får mycket stor påverkan på landskapsbilden eftersom landskapet är flackt och relativt öppet, vilket skapar långa siktstråk. Enligt ”Landskapsanalys Linköping” som togs fram av Ferrivia AB avdelningen Miljö och landskap 2011 ligger de föreslagna planskilda korsningarna delvis inom ett område som är utmärkt som ”Mycket känsligt område i mer sårbara landskap som har svårt att bära storskaliga förändringar.” I kulturmiljöanalysen för JU 2010 sattes följande specifika mål för området: *”Kontrasten mellan staden Linköping och det agrara omlandet med sin gårdsbebyggelse ska bevaras och brukas och siktlinjer och utblickar mot domkyrkan och stadens siluett ska värnas.”* Också detta mål blir svårt att uppnå.

”Kulturmiljön som en resurs för utveckling av befintliga och framtida näringar ska värnas” samt *”Jord- och skogsbruksmark skall kunna drivas rationellt. Den ekonomiska produktionsförmågan ska värnas.”:*

De föreslagna anslutningarna innebär att restytor uppkommer mellan Ostlänken och Södra stambanan vid Tallboda. Områdena kommer inte att kunna brukas, vilket innebär att de kommer att växa igen. Linköpings kommun delar inte Trafikverkets bedömning att denna påverkan är marginell.

”Värdefulla biotoper inom odlingsmark ska bibehållas så att djurs och växters livsbetingelser bibehålls och har möjlighet att utvecklas”:

Målet kommer inte att kunna uppfyllas.

Värdefulla biotoper inom skogsmark ska bibehållas så att djurs och växters livsbetingelser bibehålls och har möjlighet att utvecklas”

Inom anslutningsområdet finns två värdefulla skogsområden norr och söder om Södra stambanan. Dessa områden påverkas negativt av den föreslagna anslutningspunkten, framförallt det norra området.

”Järnvägens barriäreffekter ska begränsas”:

Anslutningspunkten ökar barriäreffekterna.

HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG UTMED E4 MED STICKSPÅR TILL LINKÖPING

Linköpings kommun är starkt kritisk till Sverigeförhandlingens alternativ, som innebär höghastighetsjärnväg utmed E4 med stickspår in till centrala Linköping. Spåren utmed E4 innebär stora svårigheter samtidigt som de nyttor, som en tunnel skulle ge, uteblir. Alternativet med höghastighetsjärnväg utmed E4 har tidigare utretts och avförts.

Kommunen vill också uppmärksamma att det även för detta alternativ är nödvändigt att belysa hur höghastighetsjärnvägen ska anslutas till stambanan. En ny beredningsremiss inför tillåtlighetsprövningen av Ostlänken behöver tas fram och remitteras, vilket innebär att hela Ostlänkenprojektet försenas.

Linköpings kommun tycker att det är förvånande att den nu aktuella remissen skickas ut samtidigt som förslaget med höghastighetsjärnväg utmed E4 förbi Linköping utreds.

FORTSATT ARBETE

Linköpings kommun vill framhålla betydelsen av att avsnittet genom centrala Linköping behandlas skyndsamt och att planläggningen för Ostlänken i sin helhet fortgår enligt tidplan, dvs att Ostlänken är färdigbyggd senast 2028. En tunnellsnring i Linköping förbättrar möjligheterna att hålla tidplanen eftersom en sådan lösning har studerats i detalj.

Trafikverket och Linköpings kommun är överens om korridorens lokalisering, att stationen ska placeras öster om Stångån, att en tunnellsnring är tekniskt genomförbar samt att tunnelalternativet ska studeras vidare.

Kapacitetsutredningen pekar på att utbyggnad av sträckan Linköping - Norrköping är avgörande för att säkerställa den nationella spårkapaciteten. Sträckan är utmärkt som den mest besvärliga flaskhalsen mellan Linköping och Stockholm och som en av de besvärligaste 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.

För Linköpings kommun

Lena Micko
Kommunstyrelsens ordförande