



Remissinstans och dess adress

## **Yttrande över - Samrådsunderlag, Ostlänken, Linköping tätort, yttrande till Trafikverket**

### **Sammanfattning**

- Linköpings kommun är positiva till att arbetet med Ostlänken genom Linköping fortlöper. Den kapacitet och nytta som Ostlänken skapar behövs redan idag. Trafikverket behöver säkerställa att hela Ostlänken kan färdigställas som planerat år 2035, eller tidigare.
- Trafikverkets järnvägsutredning för Ostlänken och kommunens översiktsplan har tagits fram i en gemensam process, med ett synkroniserat och avstämt beslut enligt planläggningsprocessen i juni 2010. Olika överenskommelser och avtal har sen dess tecknats mellan kommunen och staten. Tidigare planläggning och ställningstaganden behöver vara ingångsvärden i Trafikverkets nu aktuella arbete.
- Linköpings kommun har i ett flertal planeringsskeden yttrat sig om Ostlänken. Tidigare ställningstaganden och yttranden som kommunen har gjort kan sammanfattas i följande punkter a) Linköpings station ska placeras centralt, strax öster om Stångån; b) järnvägens passage ska utformas med en så liten barriäreffekt som möjligt; c) på landsbygden öster om staden ska Ostlänken samförläggas med Södra Stambanan förbi Tallboda och med E4an förbi Linghem och Gistad.
- Linköpings kommuns är positivt till att utredningsområdet sträcker sig väster om Vikingstad. Med föreslagen gräns finns förutsättningar att hitta en bra lokalisering för passagen av Linköping och för en kopplingspunkt mellan stambanan och Ostlänken.
- Linköpings kommuns anser att utredningsområdets östra gräns bör justeras så den ansluter till järnvägsplan för Bäckeby-Tallboda och den tillåtlighet som regeringen har lämnat för Ostlänken.
- Det är viktigt att fortsatt arbete sker i en fördjupad samverkan, där Trafikverket och Linköpings kommun tillsammans bidrar för att hitta en så bra lösning som möjligt för järnvägens passage av Linköpings tätort.

- Linköpings kommun delar Trafikverkets bedömning om betydande miljöpåverkan.

### **Utredningsområde**

Utredningsområdet i samrådsunderlaget sträcker sig ungefär från Törnevalla öster om Linköping till Sjögestad väster om Linköping.

Linköpings kommuns är positivt till att utredningsområdet sträcker sig väster om Vikingstad. Kommunen förstår att passagen av Malmslätt och Kärna Mosse ger vissa begränsningar för järnvägens lokalisering. Med den här avgränsningen finns förutsättningar att hitta en bra helhetslösning för tätorten. Föreslagen gräns ger också förutsättningar att hitta en bra lokalisering av en kopplingspunkt mellan Södra stambanan och Ostlänken. Kopplingspunkten är viktig för att klara den trafikering som Östgötrafiken planerar.

Linköpings kommuns anser att utredningsområdets östra gräns ska justeras. Föreslaget utredningsområde stämmer inte överens med den tillåtlighet som Trafikverket har fått av regeringen för byggande av Ostlänken (från 19 januari 2018). Idag pågår arbete med järnvägsplan inom tillåtligheten på sträckan Bäckeby- Tallboda. Det är, så vitt kommunen förstår, inte tillåtet att arbeta med två olika järnvägsplaner för samma ändamål på samma geografiska sträcka. Det är förvirrande för de medborgare som följer planeringsprocessen, och det ökar osäkerheten för berörda intressenter. Tillåtligheten är en del av Trafikverkets planeringsprocess. Med föreslaget utredningsområde gör Trafikverket en parallell planering. Kommunen anser att utredningsområdet östra gräns justeras så att det ansluter till järnvägsplan för Bäckeby-Tallboda och till tillåtligheten.

Kommunen anser att samrådet hade tjänat på om det geografiska området avgränsats till ett relevant område, utifrån tidigare fattade beslut, så att fördjupningar och underlag som tas fram blir av relevans för fortsatt process. Underlaget hade då kunnat ges ett bättre djup för de mest betydande miljöfrågorna.

Oavsett utredningsområde och avgränsningar i planläggningen är det viktigt med en medveten uppdelning av genomförandeetapper. På nationell nivå är det viktigt att färdigställa Ostlänken i sin helhet, eftersom det är då nyttorna uppstår. Varje dag utan Ostlänken är en kostnad i form av utebliven nytta. På lokal nivå är det viktigt att järnvägen genom Linköpings tätort byggas i en sammanhållen etapp, för att undvika störningar från en utdragen byggtid.

## Tidigare utredningar och ställningstaganden

Ostlänkens passage av Linköpings tätort har studerats i flera tidigare utredningar där kommunen har ombetts att yttra sig. Till detta yttrande biläggs kommunens tidigare yttranden. I samrådsunderlaget saknar Trafikverket sin egen utredning "Förstudie Linköping – Mantorp". Trafikverket behöver också redogöra för överenskommelser och avtal som har tecknats mellan kommunen och staten. Det samlade utredningsmaterialet och tidigare ställningstaganden är viktiga underlag och förutsättningar för fortsatt planlägningsprocess.

Tidigare ställningstaganden och yttranden som kommunen har gjort kan sammanfattas i följande punkter a) Linköpings station ska placeras centralt, strax öster om Stångån; b) järnvägens passage ska utformas med en så liten barriäreffekt som möjligt; c) på landsbygden öster om staden ska Ostlänken samförläggas med Södra Stambanan förbi Tallboda och med E4an förbi Lingham och Gistad.

Placering av Linköpings station har varit föremål för en synkroniserad planeringsprocess mellan Trafikverket/Banverket och Linköpings kommun. Tabell nedan visualiserar detta. Det har resulterat i ett gemensamt beslut om en stationsplacering strax öster om Stångån. Vald lokalisering är en sammanvägning av flera komplicerade aspekter, till exempel spårgeometri, ytbehov, närhet till målpunkter, stadsutveckling och integrering av staden, naturvärden, ekonomi, barriärfrihet, störningar under byggtid, och regional utveckling. De sammanvägda motiven beskrivs i Järnvägsutredning Ostlänken 2010, Gemensam översiktsplan Norrköping/Linköping 2010, Översiktsplan för Staden Linköping 2010, och Fördjupade översiktsplan för Kallerstad 2010.

Kommunen har skrivit ett avtal med Sverigeförhandlingen om att Linköpings stations ska placeras mellan Stångån och RV35.

<b>2003</b>	Banverket beslutar att upprätta en järnvägsutredning för Ostlänken
<b>2006 – 2007</b>	Linköpings kommun genomför parallella uppdrag om resecentrums läge. Seminarier och samråd.
<b>2007-03-28</b>	Linköpings KF beslutar att fortsatt arbete ska inriktas på att resecentrum ska lokaliseras omedelbart öster om Stångån samt spår i upphöjt läge.
<b>2007-5-09</b>	Banverket beslutar att nytt läge för Linköpings resecentrum ska inarbetas i utredningsarbetet.
<b>2008</b>	Banverket ställer ut järnvägsutredningen för Ostlänken (Järna - Steningeviadukten).
<b>2009</b>	Linköpings kommun yttrar sig över utställningshandlingen för Ostlänken. Förordar röd korridor i Linköpings kommun.
<b>2010</b>	Gemensam ÖP, ÖP Staden, ÖP Kallerstad antas. Bekräftar resecentrums läge öster om ån.
<b>2010</b>	Slutrapporten för järnvägsutredningen för Ostlänken (JU 2010) godkänds av Trafikverket. Röd korridor väljs.

*I Linköpings kommuns yttrande över Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen-Glyttinge, utställningshandling har kommunen yttrat sig om stationsläge och barriärfrihet*

så här: ”För Linköpings kommun och för staden Linköping är valet av alternativ en fråga med flera dimensioner och tidsperspektiv. Ostlänken är en förutsättning för en integration av Linköping i en framtida storstadsregion – en avgörande förutsättning för fortsatt utveckling av Linköping som attraktiv kunskapsstad. Innerstaden med sin historiska stadskärna är en grundläggande lokal resurs i en sådan utveckling. Ett resecentrum med hög regional tillgänglighet centralt i Linköpings innerstad kombinerar dessa utvecklingsförutsättningar. Detta förutsätter dock att den nya järnvägen byggs så att befintliga stadskvaliteter inte äventyras och att nya förutsättningar ges för att låta den attraktiva innerstaden växa.”

*I Yttrande från Linköpings kommun angående järnvägsutredning Ostlänken, utställelse december 2008 – februari 2009* har kommunen yttrat sig om barriärfrihet så här: ”En viktigt fråga som måste studeras är till exempel hur en bro ska landa på Stångåns västra strand samt hur länge spåren ska försätta att löpa i ett upphöjt läge” ... ”Stora breda banker i den centrala delarna skulle både förfula staden påtagligt och strida mot den funktionella huvudidén om 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 Tomteboda koloniområde i öster till strax nordväst om befintligt resecentrum/Järnvägsparken.”

*I Linköpings kommuns yttrande över Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen-Glyttinge, utställningshandling* har yttrar sig också kommunen om barriärfrihet: ”Förutsättningarna för en tunnellsning har förändrats sedan 2010. Den tidigare järnvägsutredningen avslutades vid Steningeviadukten. Nu tas ett helhetsgrepp genom hela centrala Linköping. ” ... ” Kunskaperna om konsekvenserna av ett broalternativ har ökat. Kommunen har gjort fördjupade analyser och genomfört en internationell arkitektävling. 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.”

*I Yttrande från Linköpings kommun angående järnvägsutredning Ostlänken, utställelse december 2008 – februari 2009* har kommunen yttrat sig om lämplig placering för ostlänken på landsbyggsträckan från Bäckeby till Linköping. Järnvägen bör samförläggas med Södrastambanan förbi Tallboda och längs E4an förbi Lingham och Gistad, enligt röd korridor i järnvägsutredning 2010. I den sträckningen klaras restidmålen samtidigt som negativ påverkan på natur- och kulturmiljö är begränsad och hanterbar.

## Kommande arbete

I det kommande arbetet med val av lokalisering och framtagande av järnvägsplan behöver arbetet ske i en fördjupad samverkan, där Trafikverket och Linköpings kommun tillsammans bidrar för att hitta en så bra lösning som möjligt för järnvägens passage av Linköpings tätort. Nedan redogörs för några viktiga frågor av relevans för det här skedet.

- Höga flöden vid översvämning av Roxen behöver ges mer uppmärksamhet. Stora områden riskerar att stå under vatten vid en översvämning. Det är av vikt att samhällsviktiga funktioner är anpassad för ett förändrat klimat. Även vatten vid skyfall är en viktig planeringsförutsättning. Modeller och beräkningar av vatten behöver samordnas.
- Trafikeringsprognoser, både vad gäller trafikering på järnvägssystemet och flöden kring stationen, behöver utvecklas och samordnas.
- Kommunens möjlighet till markförsörjning behöver säkerställas. Mark behövs för resecentrum och station, omflyttning av verksamheter, ny stadsutveckling vid nytt resecentrum och för nyetableringar.
- Tekniska Verkens anläggningar, till exempel Gärstadverket, KVV1, reningsverk, och biogasanläggning, är strukturerande anläggningar. De har stora investeringskostnader och ansluter till betydande ledningsnät.
- Mark för upplag och etablering behöver samordnas med pågående järnvägsplan mellan Bäckeby och Tallboda, för att på så sätt effektivisera markanvändningen.
- Översiktsplan för Ekängen-Roxtuna och Distorp-Gärstad anger markanvändning i den nordligaste delen av utredningsområdet.

För Linköpings kommun

Niklas Borg  
Kommunstyrelsens ordförande

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

Bilaga B - Yttrande från Linköpings kommun angående Järnvägsutredning (JU) Ostlänken, Utställningshandling

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