



Trafikverket

investeringsprojekt@trafikverket.se

TRV2014/72087

Yttrande över - Samrådsunderlag, Ostlänken, Linköping tätort

Sammanfattande synpunkter

- 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.
- Linköpings kommun ser att det vidare utredningsarbetet ska ske i enlighet med Sverigeförhandlingens avtalsförslag och Kommunens tidigare beslut, med en centralt placerad station öster om Stångån. Linköpings kommun avstyrker där med de korridorer som inte uppfyller detta.
- I det fortsatta arbetet ser Linköpings kommun det som väldigt viktigt att arbetet sker i en fördjupad samverkan, där båda parterna tillsammans bidrar för att hitta en så bra och så barriärfri lösning som möjligt för passagen genom Linköping.
- Linköpings kommun ser att det i det fortsatta arbetet så behöver korridoralternativen sträcka sig väster om Malmslätt.

Korridorer

Korridorerna behöver passera Malmslätt för att ha möjlighet att lägga eventuella påkopplingar mellan Ostlänken och Södra Stambanan väster om Malmslätt, dels för att kunna säkerställa kapacitet för en utökad trafikering och ett anläggande av en ny pendeltågsstation i anslutning till Linköping västra. Denna handlingsfrihet behövs för att kunna skapa en så god passage som möjligt av Linköpings tätort.

Tidigare yttranden och ställningstaganden

Ostlänkens passage av Linköpings tätort har studerats i flera tidigare utredningar där kommunen har ombetts att yttra sig.

- Förstudie för Ostlänken, beslut 2003.

- Förstudie Linköping C – Mantorp, beslut 2007.
- Järnvägsutredning för Ostlänken (mellan Järna och Steningeviadukten i Linköping), utställelsehandling
- Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen-Glyttinge, utställning 2014.
- Tillåtlighetsprövning för Ostlänken Järna – Linköping, 2014-2016.

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 samföräggas med Södra Stambanan förbi Tallboda och med E4an förbi Lingham och Gistad.

Placering av Linköpings station har varit föremål för en synkroniserade planeringsprocess mellan Trafikverket/Banverket och Linköpings kommun. Tabell nedan visualiserar detta, och 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. De sammanvägda motiven beskrivs i Järnvägsutredning Ostlänken 2010, Gemensam översiktsplan Norrköping/Linköping 2010, Översiktsplan för Staden Linköping 2010, och Fördjupade översiktsplan för Kallerstad 2010.

2003	Banverket beslutar att upprätta en järnvägsutredning för Ostlänken (Järna till Steningeviadukten) med förstudien som grund.
2006 – 2007	Linköpings kommun genomför parallella uppdrag om resecentrums läge. Seminarier och samråd.
2007-03-28	KF beslutar att fortsatt arbete ska inriktas på att resecentrum ska lokaliseras omedelbart öster om Stångån samt spår i upphöjt läge.
2007-5-09	Banverket beslutar att nytt läge för Linköpings resecentrum ska inarbetas i utredningsarbetet.
2008	Banverket ställer ut järnvägsutredningen för Ostlänken (Järna - Steningeviadukten).
2009	Linköpings kommun yttrar sig över utställningshandlingen för Ostlänken. Förordar röd korridor i Linköpings kommun.
2010	Gemensam ÖP, ÖP Staden, ÖP Kallerstad antas. Bekräftar resecentrums läge öster om ån.
2010	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, februari 2014 har kommunen yttrat sig om 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 sam 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 Tomtebodas koloniområde i öster till strax nordväst om befintligt resecentrum/Järnvägsparken”

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 Linghem 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.

För Linköpings kommun

Niklas Borg
Kommunstyrelsens ordförande