

Inbjudan till samråd för Ostlänken, Linköpings tätort, yttrande till Trafikverket

Linköpings kommun har beretts möjlighet att yttra sig i ovan nämnda samråd. Linköpings kommun har följande synpunkter och kommentarer.

Linköpings kommun upplever att samarbetet med Trafikverket är gott och att kommunen i flera delar haft möjlighet att medverka i processen att utvärdera olika förslag till spårlinjer som lett fram till den spårlinje som presenteras i detta samråd. Kommunen konstaterar att Stångådals- och Tjustbanan, sidosystem och anslutningen i väster bara nämns kort vilket är olyckligt då alla delar bör värderas som en helhet då det finns tydliga beroenden som kan komma att påverka såväl spårbredd som behov av byggnadsverk och utformning av station.

Linköpings kommun konstaterar att det i samrådshandlingen anges att Ostlänken ska tas i drift 2035. Kommunen upplever att formuleringen kring slutåret 2035 har blivit vagare under det senaste året och att Trafikverket uttrycker sig i stil med att 2035 är en målbild och att man också svängt om till öppna för etappvis driftsättning. Linköpings kommun vill påtala vikten av att tidplanen hålls och att slutår 2035 står fast.

Östra anslutningen

Linköpings kommun är medveten om att flertalet höjdprofiler i denna geografi fortfarande utreds. Kommunen konstaterar dock att flertalet befintliga kopplingar bryts och inte redovisas som framtida passager av järnvägen. Hemsjövägen föreslås dras i en ny sträckning söder om järnvägen och västerut in mot staden. Dock redovisas inte hur denna nya dragning ska kopplas till befintligt vägnät, eller hur boende och verksamheter söder om spåren ska ta sig till norra sidan om spåret utan avsevärd omväg och dessutom genom Linköpings stadstrafik.

Vidare konstateras att Finnögatan bryts av den nya järnvägen och att ingen kompensande passage föreslås. Linköpings kommun har i sin översiktsplan pekat ut behov av en framtida trafikled i denna geografi och är mån om att hänsyn tas till en sådan i fortsatt planering, vilket är känt för Trafikverket. Kommunen tycker det är olyckligt att projektet inte tar större hänsyn till de

planeringsfrågor som är kända inom Trafikverket Region Sydost så att en lösning som är hållbar över tid blir en förutsättning för järnvägens utveckling.

För Knuts gata och Halvdans gata föreslås ingen passage vilket kommunen ställer sig mycket frågande till. Gatorna utgör den första etappen i den infrastruktur som ska koppla Ullevileden till Kallerstadsleden och trafikförsörja Mörtlösa och Kallerstad varför behovet av en passage av järnvägen här är mycket stor. Kommunen kan inte acceptera att den nya Kallerstadsleden skulle bli mindre sammankopplad med övriga trafiknätet än vad nuvarande Kallerstadsleden är och planeras vara.

Stationen

Ett viktigt verktyg som bidragit till det goda samarbetet mellan kommunen och Trafikverket är den gemensamma målanalysen. Den var starkt vägledande vid val av lokalisering 2022 och har även nu gett tydlig vägledning i vad som är en bra spårlinje. Linköpings kommun förutsätter att det gemensamma arbetssättet med ett systematiskt målanalysarbete ska fortgå och utgöra metoden för val av spårlinje. Utvärderingarna gentemot aktuella mål ska genomföras successivt för att styra mot målen som ska beakta såväl statliga som regionala och kommunala intressen. Dock är målen så formulerade att bedömningarna inte visar på den problematik som det markförlagda förslaget kan komma att innebära i framförallt stationsområdet. I samrådshandlingen beskrivs med en illustration att den nivåskillnad som finns mellan plattform och befintlig mark hanteras genom att marken fylls upp till en nivå där trappor och ramper undviks. Kommunen har efterfrågat mer underlag för bättre förståelse men finner tyvärr inget av det redovisat i samrådshandlingen. Kommunen anser inte tillgängligheten tillräckligt redovisad och frågan behöver därför hanteras vidare i det fortsatta planeringsarbetet inför val av spårlinje. Kommunen vill än en gång framhålla Trafikverkets ansvar att ersätta förlorade funktioner och att den framtida stationen ska motsvara dagens markförlagda station avseende höjd på spår och perronger i förhållande till kringliggande mark. Kan motsvarande förhållande inte uppnås förutsätter kommunen att det andra alternativet med upphöjda spår blir den spårlinje man väljer.

Gällande passager i delområde stationen konstaterar Linköpings kommun att Trafikverket förutsätter att Bergsvägen kan passeras utan åtgärder. Under Bergsvägen går idag, söder om järnvägsspåren, Gesällgatan som förbinder de båda industriområdena på var sida om Bergsvägen med varandra. På norra sidan av spåren finns en gång- och cykelväg. Kommunen känner oro för att båda dessa befintliga funktioner kan rymmas under Bergsvägen när en bredare järnvägsanläggning också ska få plats.

Västra anslutningen

I samrådshandlingen anges att spårlinjen sträcker sig till strax väster om Bergsvägen men att korridoren sträcker sig till Glyttingevägen. Linköpings

kommun vill än en gång uttrycka sitt missnöje med att Regeringsuppdraget i december 2022 inneburit att Trafikverkets uppdrag har avgränsats på ett icke tillfredsställande sätt när delen Linköping – Sjögestad avbröts. I Trafikverkets Kompletterande ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ för Ostlänken, Linköpings tätort i oktober 2023 anges att Trafikverket i dialog med Linköpings kommun ska säkerställa stabila planeringsförutsättningar för stadens utveckling och samtidigt möjliggöra en framtida fortsatt utbyggnad av spår västerut från Linköping. Kommunen konstaterar att den dialogen ännu inte resulterat i en acceptabel lösning för anslutningen västerut.

Linköpings kommun har tillsammans med Länsstyrelsen och Region Östergötland i ett brev till infrastrukturministern poängterat nödvändigheten av att järnvägsutbyggnaden sker i en sammanhållen process genom hela Linköping, och inte som nu planerat att Ostlänken upphör vid Linköping Centralstation. Järnvägsanläggningen måste färdigställas genom hela centrala Linköping i en sammanhållen tidsperiod för att möjliggöra stadsutveckling och inte minst stadsläkning efter avslutat järnvägsprojekt. Vidare vill kommunen framhålla att barriären mot Skäggetorp inte får förstärkas och att kostsamma provisorier ska undvikas. Den framtidssäkring som ingår i regeringsuppdraget måste säkerställa att Linköping inte riskerar återkommande stora järnvägsprojekt i tätorten Linköping. Järnvägsplanen måste beakta den fortsatta stadsutvecklingen och då avslutas med fyra spår från Linköping C ut genom tätorten Linköping västerut. En eventuell framtida utveckling av stambanorna kan då ta vid väster om tätorten för att minimera störningar. Linköpings kommun vill än en gång understryka att man inte är beredd att understödja några reservat för framtida järnväg som begränsar eller rent av omöjliggör fortsatt utveckling av stora geografier väster om stationen. Kommunen anser att frågan om järnvägens passage genom Linköping har stor betydelse inte bara för Linköpings kommun, utan också för hela sydöstra regionen och utvecklingen av det nationella järnvägssystemet. Kapacitetsbristen på Södra stambanan är känd sedan länge och lyftes nu senast i Trafikverkets Huvudrapport Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem daterad 2024-09-30.

Stångådals- och Tjustbanan

Inför start av järnvägsplan för Stångådals- och Tjustbanan vill Linköpings kommun framhålla att spåren i Tannefors och den problematik dagens plankorsningar genererar inte accepteras och därmed blir ett stationsläge i Tannefors inte möjligt. Exempelvis är trafiksituationen vid plankorsningen vid Åtvidabergsvägen (Riksväg 35) redan kraftigt ansträngd, vilket är känt för både kommunen och Trafikverket. Linköpings kommun vill betona Trafikverkets ansvar i att säkerställa god framkomlighet i staden. Trafikverket måste här ta ansvar för helheten och samordna Trafikverkets olika enheter och projekt för att tillskapa en acceptabel lösning.

Linköpings kommun ser med anledning av ovan nämnda problematik två möjliga alternativ för banan, där det ena är en slutstation i Hackefors. Det andra alternativet är att spåren dras öster om landningsbanan, motsvarande alternativ 2a i det PM gällande Stångådalsbanan som Trafikverket tog fram under lokaliseringstuderingen. Det alternativet har stöd i översiktsplanen där dragningen finns utpekad som en möjlig framtida lösning. Kommunen är inte beredd att medverka till finansiering av detta alternativ.

Vidare vill Linköpings kommun än en gång betona vikten av att järnvägsplanen för Stångådals- och Tjustbanorna taktar väl med planläggning och genomförande av Ostlänken genom Linköping. Beträffande ett framtida stationsläge för banorna så vill kommunen framhålla att valet av korridor Steninge, som kommunen och Trafikverket är överens om, bygger på att nuvarande resecentrum i Linköping tas ur bruk och att järnvägen som barriär mot Stångån och Stångebro försvinner.

Sidosystem

Linköpings kommun har tagit del av förslag till placering av sidosystem. Kommunen understödjer inte placeringen av sidosystem i områden som i översiktsplanen anges som tät blandad stadsbebyggelse eller blandad bebyggelse för verksamheter, handel och bostäder. Ett exempel på sådant område är förslaget i höjd med Gumpekullavägen, av Trafikverket benämnt som alternativ F. Även mark utpekad som verksamhetsområde bör undvikas för placering av sidosystem. Linköpings kommun har tidigare framfört att möjligheten till att placera sidosystem väster om stationen bör utredas vidare, dock med hänsyn till ovan beskrivna begränsningar angivna i översiktsplanen. Kommunen förutsätter att utformning och innehåll planeras i god dialog med marknaden/brukarna för en hållbar och framtidssäker lösning.

Val av spårlinje

2025 ska Linköpings kommun och Trafikverket välja spårlinje. Samrådshandlingen utgör del av det beslutsunderlag som krävs för det, liksom den gemensamma målanalysen. Parallellt med det gemensamma målarbetet jämför kommunen alternativen i en egen jämförelseanalys, vilken också är en del av beslutsunderlaget som Linköpings kommun kommer att grunda sitt ställningstagande på. Ett annat viktigt beslutsunderlag är kalkyler. Trafikverket har under hösten tagit fram underlagskalkyler och genomfört en osäkerhetsanalys för att ytterligare ringa in kostnader och osäkerheter för de olika alternativen. Kommunen konstaterar att det är stora skillnader i kostnadsbedömningarna från underlagskalkyl till osäkerhetsanalys och känner oro för det. Nu återstår för Trafikverket att bryta ner kalkylerna så att de blir jämförbara och att de önskemål om kommunala tillägg till järnvägsanläggningen blir prissatta och kan utgöra beslutsunderlag. Dessa kalkyler kommer så småningom att ligga till grund för ett framtida

medfinansieringsavtal om kommunen väljer att medfinansiera till den statliga infrastrukturen.

Avslutningsvis vill Linköpings kommun hänvisa till avsiktsförklaringen mellan Trafikverket och Linköpings kommun där parterna är överens om att Trafikverkets val av lokalisering i Steninge gjorts utan förväntan på medfinansiering från kommunen. En lokalisering som uppfyller målen och samtidigt utgör grundutförande, ska vara genomförbar och acceptabel ur ett stadsutvecklingsperspektiv utan medfinansiering från kommunen.

För Linköpings kommun

Kristina Edlund
Kommunstyrelsens ordförande