



Yttrande över - Samrådshandling – val av lokaliseringalternativ Ostlänken, Linköpings tätort

SAMMANFATTNING

- Linköpings kommun är mycket positiva till att Ostlänken håller angiven tidplan med ett färdigställande 2035 samt att fortsättningen av nya stambanor planeras färdiga 2045, då Götalandsbanan och ny stambana till Skåne är en förutsättning för att nå full effekt av Ostlänken.
- Linköpings kommun vidhåller att ett centralt placerat resecentrum med god tillgänglighet till målpunkter är den enda acceptabla placeringen samt att en gemensam station skapas för Södra stambanan och Ostlänken.
- En så barriärfri lösning som möjligt är en förutsättning för den stadsutveckling Linköpings kommun pekat ut i sina planer där staden tar klivet över ån när befintlig järnvägsanläggning rivs och tillgängliggörs för stadsbebyggelse och rekreation.
- Linköpings kommun förordar korridor Tunnel Norra i kombination med korridor Söder om Malmslätt då de korridorerna bäst uppfyller kommunens mål och bäst möjliggör den samhällsutveckling kommunen vill se i såväl centrala staden som på landsbygden.
- Av de centralt markförlagda alternativen så delar Linköpings kommun Trafikverkets bedömning att Steninge är det alternativ som utmärker sig mest positivt och som har bäst potential att uppfylla kommunens mål.
- Linköpings kommun vill framhålla vikten av att den goda samverkan mellan parterna upprätthålls och att kommunen även fortsättningsvis ges god insyn i Trafikverkets processer, samt att Trafikverket tar hänsyn till kommunens processer och i god tid delger kritiska tider för beslut samt bistår för att underlätta att beslut kan fattas där så krävs.

ALLMÄNT OM BEDÖMNING AV DE OLIKA ALTERNATIVEN

Val av lokalisering av Ostlänken genom Linköping är ett beslut som kommer att påverka regionens och stadens utveckling för all framtid. Linköping är en stark tillväxtmotor för vår region och Ostlänken är en avgörande förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av östgötaregionen. En annan avgörande förutsättning för att den regionala utvecklingen ska bli framgångsrik är att Linköpings kvaliteter, inte minst innerstadens kvaliteter, bevaras och utvecklas.

Ostlänken har varit ett aktuellt projekt i Linköpings kommun under många år. Kommunen ser positivt på att kommunicerad tidplan för Ostlänken hålls med en färdigställandetid 2035. Det är också positivt att det i förslag till Nationell plan 2022-2033 avsätts medel till planering av kommande etapper av nya stambanor mot Göteborg och Malmö med en färdigställandetid 2045.

Kommunen har i tidigare remissyttranden framhållit vikten av en centralt placerad station samt att järnvägens passage ska utformas med en så liten barriäreffekt som möjligt. En samlad målformulering, huvudsakligen baserad på de mål som nämns i gällande kommunala planer, har legat till grund för hur de olika lokaliseringalternativen värderats:

Effektmål

- Regionförstoring
- Tillväxt i Linköping
- Hållbart resande

Projektmål

- Centralt stationsläge
- Så barriärfritt som möjligt
- Passage genom hela kommunen
- Användning av kommunens ekonomiska resurser för bästa möjliga nytta

Linköpings kommun vidhåller i enlighet med tidigare ställningstaganden att ett centralt placerat resecentrum med god tillgänglighet till målpunkter är den enda acceptabla placeringen, samt att ett gemensamt resecentrum skapas för Södra stambanan och Ostlänken. Kommunen delar Trafikverkets princip kring att den nya järnvägen i största möjliga mån bör samlokaliseras med befintlig infrastruktur för att undvika fragmentering av landskapet och tillkomsten av nya barriärer. En så barriärfri lösning som möjligt är en förutsättning för den stadsutveckling Linköpings kommun pekat ut i sina planer och där måste den befintliga barriär som dagens järnvägsanläggning genom centrala Linköping utgör rivas så att mark blir tillgänglig för staden att växa samman och ta klivet över Stångån.

Kopplat till målformuleringen kring passage genom hela kommunen vill kommunen särskilt framhålla att det är av yttersta vikt att den nya stambanan byggs genom hela Linköpings tätort i en sammanhållen tidsperiod. Provisoriska anslutningar till Södra stambanan genom, som föreslagits, en så kallad fly over

i höjd med Skäggetorp accepteras inte. Det är dessutom en dyr lösning som, om angiven tidplan för nya stambanor ska hållas, måste rivas inom bara några år. Två stora omfattande infrastrukturprojekt med flera års mellanrum, som blir fallet om anläggningen inte byggs färdig i en sammanhållen tidsperiod, riskerar att hindra kommunens utveckling i enlighet med överenskommelsen i Sverigeförhandlingen om betydande bostadsbyggande. Beaktat detta är det kommunens uppfattning att det inte är vare sig rimligt eller försvarbart att inte bygga färdigt anläggningen genom och förbi tätorten. Därför förordar kommunen att hela sträckan genom Linköpings tätort byggs i en sammanhållen process. Den nya stambanan behöver vidare anslutas till Södra stambanan och vika av på sin väg vidare söderut så långt västerut i kommunen som möjligt. Att beslut fattas om utfart ur Linköping västerut är viktigt för såväl Linköpings samhällsutveckling i allmänhet som för verksamheter och enskilda individer i synnerhet. Flera kvarstående möjliga korridorer innebär osäkerhet för såväl kommunen som privata markägare när det kommer till utveckling av bebyggelse och verksamheter.

Anläggningskostnaderna för de olika alternativen anges i intervall. De stora osäkerheterna när det gäller anläggningskostnader behöver minimeras. Särskilt intervallen för de olika tunnelalternativen är enligt kommunens uppfattning orimligt stora. Kommunen noterar att de olika alternativens anläggningskostnader har ökat väsentligt i förhållande till tidigare kostnadsbedömningar.

LOKALISERINGSALTERNATIV

Linköpings kommun har utvärderat samtliga alternativ med kommunens mål som grund och sammanvägt flera olika aspekter inom områden såsom exempelvis stadsutveckling, natur och miljö samt trafik och tillgänglighet. Det kan konstateras att inget alternativ helt följer kommunal planering utan att omtag krävs i varierande grad. Alla alternativ innebär att någon barriär blir kvar eller att nya barriärer skapas. Intrång i varierande grad gällande befintliga fastigheter, kommunal infrastruktur, buller, visuellt samt på natur och kulturmiljö kommer med samtliga lokaliseringsalternativ.

Kommunen anser att samhällsbyggnadsperspektivet ska få avgörande betydelse i valet av alternativ och gör följande bedömningar av korridoralternativen utifrån de kommunala målen, samråden och det presenterade utredningsmaterialet:

Lokaliseringsalternativ tunnel

Linköpings kommun förordar lokalisering av Ostlänken i tunnel som förstahandsval förutsatt att det är Trafikverkets grundalternativ. Kommunen förordar då Tunnel norra med ett centralt placerat stationsläge. Tunnel norra är det alternativ som bäst uppfyller kommunens mål, i synnerhet när det kommer till barriärfrihet. Det är också det alternativ som får högst måluppfyllelse i den gemensamma målanalysen. Med en tunnel genom centrala staden undviks till stor del negativ påverkan på befintliga innerstaden. Stångån kan bli en tillgänglig resurs för stadens bebyggelse och grönområden utan negativ påverkan av

järnvägens effekter. Större friheter ges staden att växa ihop såväl norrut som över ån när barriären från befintlig järnväg försvinner.

Kommunen förordar en lösning där godstrafik förläggs i tunnel för att undvika att ytterligare en barriär skapas i ett externt förlagt godsspår.

Lokaliseringsalternativ centralt markförlagt

Steninge

Av de centralt markförlagda lokaliseringsalternativen förordas korridor Steninge. Om tunnel inte är Trafikverkets grundalternativ finner Linköpings kommun, efter att ha studerat tillgängligt underlag, att Steningekorridoren är den lokalisering i centrala Linköping som har bäst potential att uppfylla kommunens mål och då framförallt målet gällande barriärfrihet. Precis som beskrivs i Samrådshandlingen så flyttas barriäreffekter kopplade till befintlig järnvägsanläggning bort från stadskärnan samtidigt som att ett centralt stationsläge kan uppnås. Resultatet blir att en rundare, tätare och mer sammanhållen stad kan skapas när innerstaden tillåts växa norrut och österut och ta klivet över ån i enlighet med kommunens planer. Korridor Steninge skapar förutsättningar för att exploatera Stångebro som stadsdel fullt ut samt att andra delar av centrala staden kan växa samman när barriären som befintlig järnvägsanläggning innebär tas bort. För att minimera negativa effekter av den nya barriär som trots allt skapas förutsätter kommunen att barriärbrytande insatser i såväl spårens läge i plan och höjd som antal passager studeras och beaktas noga i kommande planeringsskede.

Kulturhistoriska byggnader och miljöer kan bevaras och viktiga rekreativstråk och naturmiljöer kring ån bevaras i större utsträckning då alternativet innebär den kortaste passagen över Stångån. Påverkan på Nykvarnsholmen och dess omgivningar bedöms acceptabla men måste noga beaktas vid fastställande av spårinje i kommande skede.

Steningekorridoren är det markförlagda alternativ som har tydligt bäst måluppfyllelse i den gemensamma målanalysen, framförallt inom området Människa och samhälle.

Då motstridigheter om placering av stationsområde förekommer i Samrådshandlingen vill kommunen understryka vikten av att en station placeras mellan Stångån och Steningeviadukten i en direkt förlängning av det starkt befintliga strategiska stråket som S:t Larsgatan utgör. Det är det stationsläge som redovisade analyser utgår ifrån och det är det stationsläget kommunens egen analys och utvärdering grundar sig på.

Stångebro

Stångebro har länge varit kommunens utpekade område för ett nytt resecentrum. Den tänkta spårdragning och de stationslägen som nu presenteras i lokaliseringsalternativet Stångebro västra avviker från tidigare utpekade område

för resecentrum i Storgatans förlängning vilket gör korridoren mindre attraktiv. De många olika alternativen för en stationsplacering gör att det dröjer ytterligare innan en exakt placering av nytt resecentrum kan fastställas vilket innebär en ökad risk och osäkerhet för kommunen. Korridoren innebär stora intrång på Stångebrofältet som kraftigt försvårar och begränsar den önskade stadsutvecklingen där. För att komma i rätt höjd för bropassage över Stångån kommer spåren placeras på bank och stödmurar på Stångebrofältet vilket skapar en stor barriär och riskerar att området norr om spåren blir svåra att knyta till innerstaden. Att Stångådalsbanan ansluter i marknivå bidrar till ytterligare en barriär då övriga plattformar ligger i upphöjt läge. Stångådalsbanans dragning skapar dessutom en triangel av mycket svårutnyttjad mark i centralt läge.

Den diagonala passagen över Stångån tar mycket strandlinje i anspråk och ger stor påverkan på årummet vilket har en starkt negativ effekt på såväl naturmiljö som rekreativsmöjligheter. Vidare behöver flertalet kulturhistoriskt värdefulla byggnader rivras för att ge plats åt järnvägen, exempelvis Gjuteriet och de gamla lokstallarna.

Lokaliseringsalternativ externt markförlagt

Extern korridor samt stationsområde Stångebro Östra i Stångebrokorridoren ses av Linköpings kommun som externa lägen och avfärdas då de inte uppfyller kommunens mål med centralt stationsområde, önskad stadsutveckling och inte minst är negativt ur resandeperspektivet. En extern station för Ostlänken omöjliggör korta och snabba byten mellan olika färdmedelsalternativ och kan därför aldrig bli den effektiva bytespunkt som det nya resecentrumet är utpekade att vara. Kommunens mål om regionförstoring med innebörden att underlätta resande och bidra till regional utveckling och större arbetsmarknadsgeografi går helt förlorad med en externt placerad station.

Linköpings kommun delar den skrivelse om Extern korridor som finns att läsa i Samrådshandlingen; att en station i ett externt läge inte ger några positiva effekter för att utveckla Linköpings stad. Korridoren är inte i linje med Linköpings kommuns översiktsplan, med sin dragning utanför staden. Det är också det alternativ som sämst uppfyller de gemensamma projektmålen gällande stadsutveckling, trafik och resecentrums integration i staden.

Lokaliseringsalternativ väster om Linköping tätort

Väster om staden är de negativa konsekvenserna överlag större för Norr om Malmslätt än Söder om Malmslätt även om de för flera aspekter bedöms som likvärdiga. Intrång på jordbruksmark måste i båda korridorerna beaktas och begränsas.

Kommunen förordar att den nya stambanan, oavsett dragning norr eller söder om Malmslätt, kopplas ihop med Södra stambanan och tar sin väg vidare söderut väster om Sjögestad då landskapet där bättre tillåter den anläggning som krävs.

Söder om Malmslätt

Gällande naturvärden konstateras att samrådshandlingen saknar en fullständig utredning om de hydrogeologiska förutsättningarna kring Kärna mosse som är beläget i korridoren. Risken att grundvattenflöden förbi Kärna Mosse riskerar att påverkas vid anläggande av ny järnväg har varit känd under lång tid. Redan i Förstudie Linköping C – Mantorp (Banverket 2006) beskrevs att Kärna Mosse är en av Östergötlands mest värdefulla naturmiljöer och att kärret är beroende av grundvatteninströmningen söderifrån, samt att det finns en risk att tillflödet till Kärna Mosse minskar till följd av en ytterligare spårutbyggnad och att det i kommande skeden krävs omfattande undersökningar av de hydrogeologiska förutsättningarna. I Samrådshandlingens kapitel 7.3 Miljöbedömning ställer sig kommunen frågande till att utgångspunkterna inte är fullständigt preciserade samt vad det innebär att några givna förutsättningar är utgångspunkter i gjorda konsekvensbedömningar. Samrådshandlingen saknar en bedömning huruvida de olika lokaliseringalternativen är genomförbara med dessa förutsättningar. Särskilt anmärkningsvärt är detta för utgångspunkten att hydrogeologin förbi Kärna Mosse inte påverkas.

Gällande övriga aspekter bedöms det som positivt att i största möjliga mån kunna följa befintlig dragning av Södra stambanan genom både Malmslätt och Vikingstad. Liksom Trafikverket anger i Samrådshandlingen är korridor Söder om Malmslätt i linje med kommunens övergripande planering då korridoren till stor del följer befintlig Södra stambanan. En samlokalisering med Södra stambanan innebär mindre påverkan på jordbruksmark och kulturmiljö vilket är positivt. Därmed väljer Linköpings kommun, utifrån tillgängligt underlag, att förorda korridor Söder om Malmslätt med förbehållet att grundvattenflöden till Kärna Mosse inte får påverkas negativt och att ett fysiskt intrång i Kärna Mosse undviks.

Norr om Malmslätt

Utifrån perspektiven landskapsbild och kulturvärden bedöms Norr om Malmslätt få stora negativa konsekvenser. Den diagonala sträckan ut ur staden mot E4 passerar känsliga miljöer utifrån kulturmiljö och landskap. En ny barriär i den geografiska begränsar kommunens förutsättningar att utvecklas västerut, sett till en planeringshorisont bortom den som idag finns i våra kommunala planer. I området finns riksintresset Tift gravfält, historiskt värdefull bebyggelse vid Tift by och gårdsbebyggelse vid Glyttinge. Landskapet är öppet och möjliggör för siktlinjer in mot staden och ut över landskapet mot Roxen, vilka riskerar att försvinna i och med den barriär som järnvägen skapar. Korridoren innehåller stora områden av jordbruksmark och utpekade kulturmiljövärden såsom Gerstorp och Tolefors gård riskerar att skadas.

Placering inom den norra delen av korridoren bedöms medföra stor påverkan då det skapar en ny barriär i landskapet och medför två ytkrävande passager över eller under E4. På norra sidan E4 skulle järnvägsdragningen riskera intrång på bebyggelseutveckling utifrån områdesbestämmelser Kränge och Rappestad samhälle.

Om korridor Söder om Malmslätt inte är möjlig så behöver järnvägen samförläggas med E4 på den södra sidan för att på så sätt samla störningarna i landskapet och undvika intrång i nya miljöer.

NÄSTA SKEDE

I det kommande arbetet med framtagande av Järnvägsplan behöver arbetet fortsatt ske i fördjupad samverkan där Trafikverket och Linköpings kommun tillsammans bidrar för att hitta en så bra lösning som möjligt för järnvägens passage genom kommunen. Nedan redogörs för några viktiga frågeställningar av relevans för Trafikverket att utreda i kommande skede:

- Spårprofilens läge i höjd och plan för att minimera barriäreffekter och intrång på verksamheter, fastigheter, infrastruktur och miljö.
- Placering av sidosystem och planskilda passager för både järnväg och annan trafik.
- Anslutningen av Ostlänken till södra stambanan.
- Att fortsatt arbete med järnvägsplanen kan ske parallellt med en eventuell tillåtlighetsprövning.

Det är nödvändigt att den goda samverkan mellan parterna upprätthålls och att kommunen även fortsättningsvis ges god insyn i Trafikverkets processer, samt att Trafikverket tar hänsyn till kommunens processer och i god tid delger kritiska tider för beslut och bistår för att underlätta att beslut kan fattas där så krävs.

Det är ett omfattande arbete under flera års tid som ligger bakom resultatet av den Målanalys som presenteras i Samrådshandlingens kapitel 8 Måluppfyllelse. Målen har formulerats, analyserats och utvärderats gemensamt av Trafikverket och Linköpings kommun. Kommunen förutsätter att målen fortsatt ligger till grund och är vägledande för det fortsatta arbetet i Järnvägsplanen. Det av staten finansierade grundalternativet måste vara en anläggning som uppfyller såväl järnvägsanläggningens tekniska funktionskrav som de krav som ställs på en attraktiv, tillgänglig och välfungerande stad.

Om det i ett nästa skede framkommer optimeringsalternativ som visar på hittills okända förutsättningar och lokaliseringsalternativ inom förordade korridorer kan inriktningsbeslut om förordad lokalisering komma att behöva omprövas.

För Linköpings kommun

Lars Vikinge
Kommunfullmäktiges ordförande

Niklas Borg
Kommunstyrelsens ordförande