

PM Rekommenderad lokalisering av Ostlänken genom Linköpings tätort

Stadsbyggnadsprojekt Ostlänken

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen



Diarienummer:

Datum: 2022-02-02, rev 2022-03-09

Handläggare: Anna Lamberthz och Fredrik Sandberg

Organisation: Stadsplaneringsavdelningen, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Innehåll

1. Inledning	4
2. Bakgrund	5
3. Lokaliseringsutredning	6
3.1 Trafikverkets process	6
3.1.1 Lokaliseringsalternativ	7
3.2 Kommunens process	8
3.2.1 Värdering av lokaliseringsalternativ	9
3.2.2 Återstående lokaliseringsalternativ	10
3.2.2.1 Steninge	10
3.2.2.2 Stångebro västra	12
3.2.2.3 Norr om Malmslätt	14
3.2.2.4 Söder om Malmslätt	16
Korridor söder om Malmslätt innebär i korthet:	16
4. Jämförelseanalys	18
4.1 Metod och förutsättningar	18
4.2 Resultat	19
4.2.1 Motiv till val	20
5. Gemensam målbild Trafikverket- Linköpings kommun	24
6. Nästa skede	26
6.1 Att beakta i nästa skede, efter val av korridor	26

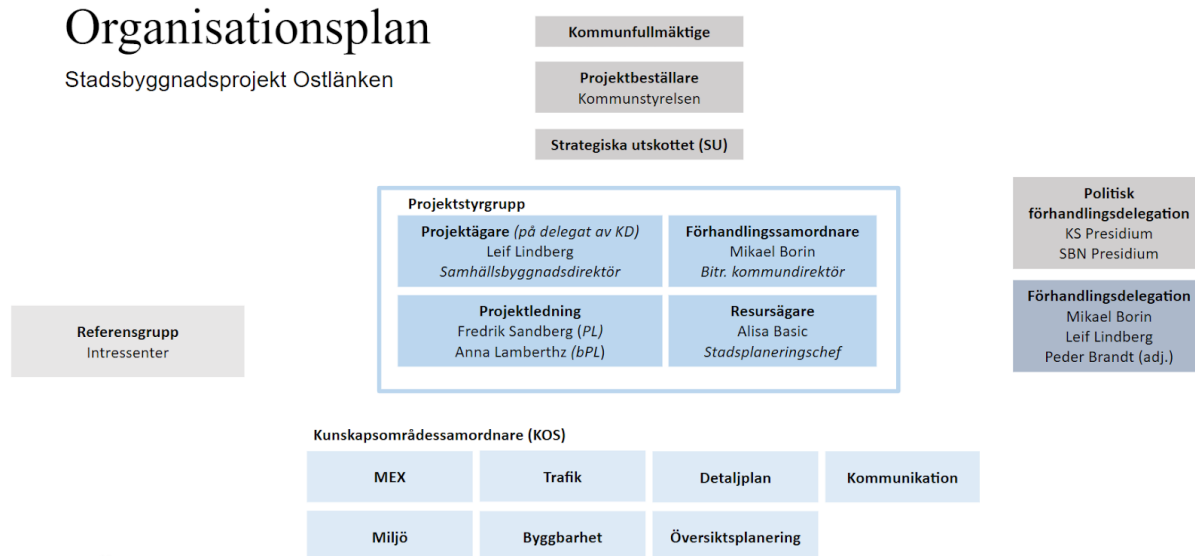
1. Inledning

Stadsbyggnadsprojekt Ostlänken är ett projekt på Stadsplaneringsavdelningen, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen. Denna PM redogör för den process som legat till grund för det tjänstepersonsförslag om rekommenderad lokalisering genom Linköpings tätort som presenterats för Strategiska utskottet.

Projektgruppen består av tjänstepersoner från Stadsplaneringsavdelningen; projektledning, kunskapsområdessamordnare och sakkunniga samt projektstöd inom ekonomi, planering och administration. Projektgruppen har deltagit i, bevakat och analyserat det material som Trafikverket tagit fram under lokaliseringsutredningen. Därtill har projektgruppens eget arbete, utredningar och analyser löpande redovisats för kommunstyrelsens strategiska utskott för att på så sätt bygga upp kunskap inför politikens stundande val av lokalisering. Ovan nämnda material har legat till grund för den sammanvägda bedömning om rekommenderat lokaliseringsalternativ som projektets styrgrupp har kommit fram till gällande Linköpings tätort. Resultatet av den sammanvägda bedömningen och därmed styrgruppens rekommenderade alternativ för lokalisering presenterades för Kommunstyrelsens strategiska utskott 24 januari 2022.

Organisationsplan

Stadsbyggnadsprojekt Ostlänken



2. Bakgrund

Ostlänken tar sin början redan på 1990-talet då flera kommuner tillsammans börjar verka för en ny järnväg. Nedan följer ett antal milstolpar längs den väg som tar oss fram till där projektet är idag.

Det är viktigt att poängtera att det läge vi ser för stationer på Stångebro i gällande lokaliseringsutredning inte är detsamma som i tidigare järnvägsutredning.

Att förlägga Ostlänken och Södra stambanan i tunnel genom centrala staden har länge varit kommunens föredragna lokalisering. När Sverigeförhandlingen kom till öppnade kommunen för att utreda både alternativ förlagda i tunnel och på mark.

90-tal	Lobbyverksamhet tillsammans med andra kommuner.
2001-2003	Förstudie (Nyköping-Östgötalänken AB).
2003-2010	Järnvägsutredning (Banverket).
2006-2007	Visionsarbete nytt resecentrum.
2007-03-28	KF beslutar att Resecentrum placeras öster om Stångån och i upphöjt läge.
2007-2013	ResMex förvärvar mark i strategiskt viktiga lägen på Stångebro.
2010	Järnvägsutredning godkänns och lokalisering fastställs.
2010	Gemensam översiktsplan Linköping-Norrköping, Översiktsplan för staden samt för Kallerstad antas. De befäster Resecentrums placering öster om Stångån.
2012-2013	Arkitekttävling för nytt resecentrum.
2013-2014	Kompletterande järnvägsutredning med studie av tunnel.
2013-2015	Utvecklingsplan Innerstaden.
2014-02-18	KF beslutar att förorda tunnelalternativ.
2015-2017	Sverigeförhandlingen.
2017	Inriktning att utreda både tunnel- och markförlagda alternativ.
2018-nu	Lokaliseringsutredning (Trafikverket).

3. Lokaliseringsutredning

3.1 Trafikverkets process

Trafikverkets lokaliseringsutredning påbörjades 2018. Utredningen innefattar sju olika lokaliseringalternativ som inkluderar anslutningspunkt till anslutande sträcka i norr, ett stationsområde, ett område för service- och uppställningsmöjligheter samt en fortsättning mot sydväst. Många olika varianter av korridorer har studerats och under arbetets gång har alternativ skalats ner. Utredningen har fördjupats allt eftersom, vilket innebär att korridorer har avfärdats och kvarstående alternativ har studerats ytterligare. Resultatet av lokaliseringsutredningen redovisas i Trafikverkets Samrådshandling under februari 2022. Samrådshandlingen beskriver alternativa lokaliseringar samt konsekvens- och effektbedömning för respektive alternativ. I handlingen beskrivs vilka korridorer som är aktuella för Trafikverkets beslut om lokalisering. Även bortvalda alternativ och korridorer beskrivs och motivering till varför de har avfärdats.

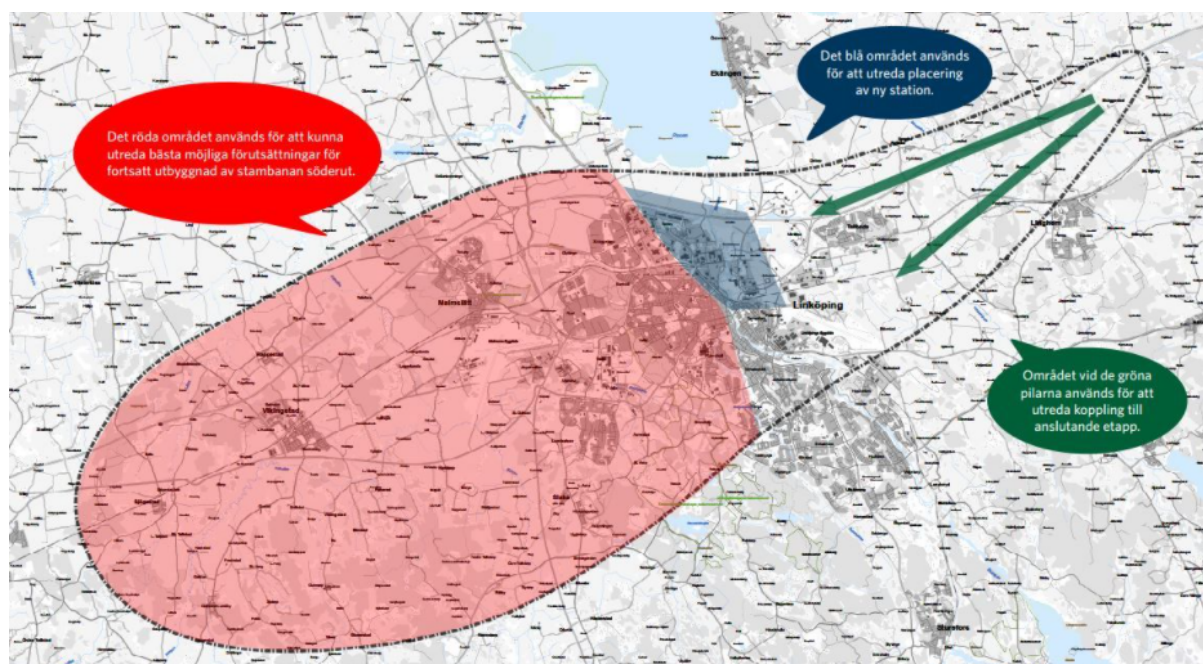


Illustration från Trafikverket som visar utredningsområde.

Efter att samråd genomförts tas synpunkter i beaktning och Samrådshandlingen färdigställs. När handlingen har färdigställts och samråd har hållits våren 2022 fattar Trafikverket beslut om val av lokalisering.

När beslut om lokalisering tagits, kan projektet övergå till planläggning för järnvägsplan för den valda korridoren. Inom den valda korridoren kommer en järnvägsplan tas fram vilken beskriver anläggningen, var den ska placeras och behov av mark.

3.1.1 Lokaliseringsalternativ

Sju korridorer återstår och redovisas i sin helhet i Trafikverkets Samrådshandling. De markförlagda korridorerna Steninge och Stångebro sträcker sig fram till Grenadjärgatan i höjd med Skäggetorp/Barhäll och kan fortsätta i någon av korridorerna Söder om Malmslätt eller Norr om Malmslätt. Likaså Tunnel Norra fortsätter i någon av korridorerna Söder om Malmslätt eller Norr om Malmslätt. De sju korridorerna kan skapa tio möjliga kombinationer för lokalisering:

1. Stångebro Östra - Söder om Malmslätt
2. Stångebro Östra - Norr om Malmslätt
3. Stångebro Västra - Söder om Malmslätt
4. Stångebro Västra - Norr om Malmslätt
5. Steninge - Söder om Malmslätt
6. Steninge - Norr om Malmslätt
7. Externt - (utan samförläggning med Södra Stambanan)
8. Tunnel Norra – Norr om Malmslätt (med korridor för externt godsspår)
9. Tunnel Norra – Söder om Malmslätt (med korridor för externt godsspår)
10. Tunnel Södra - (med korridor för externt godsspår)

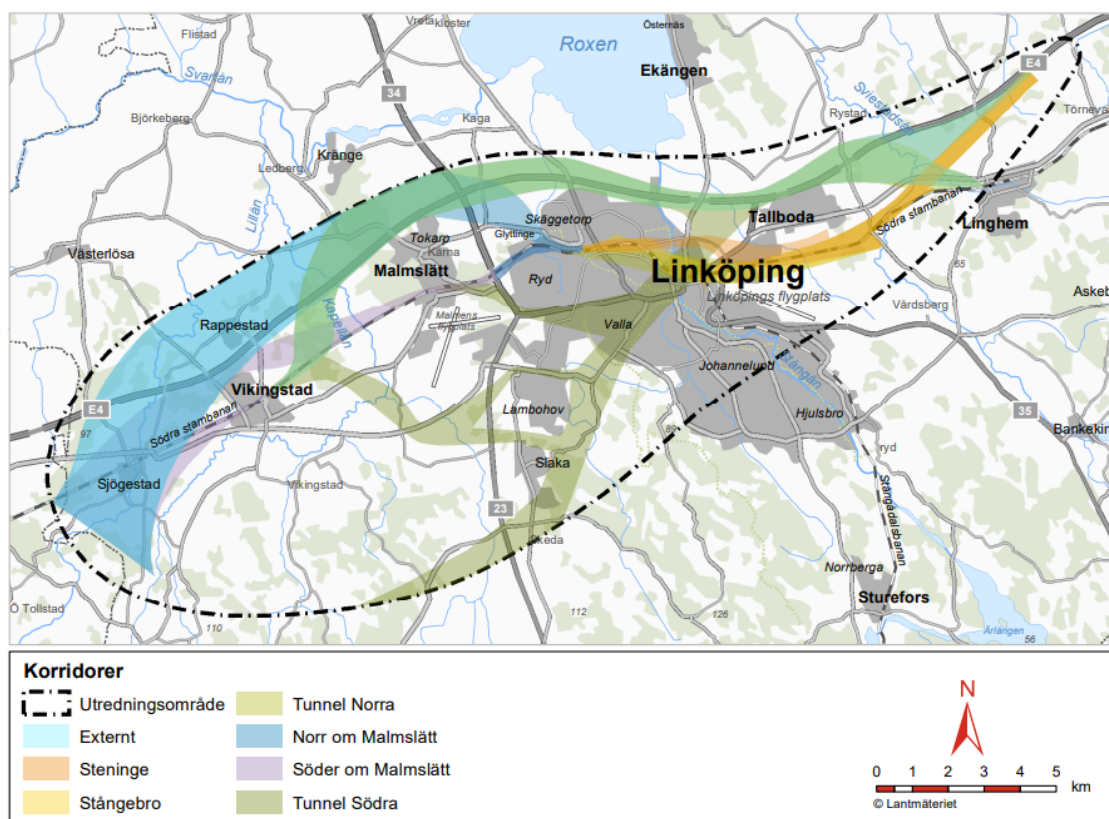


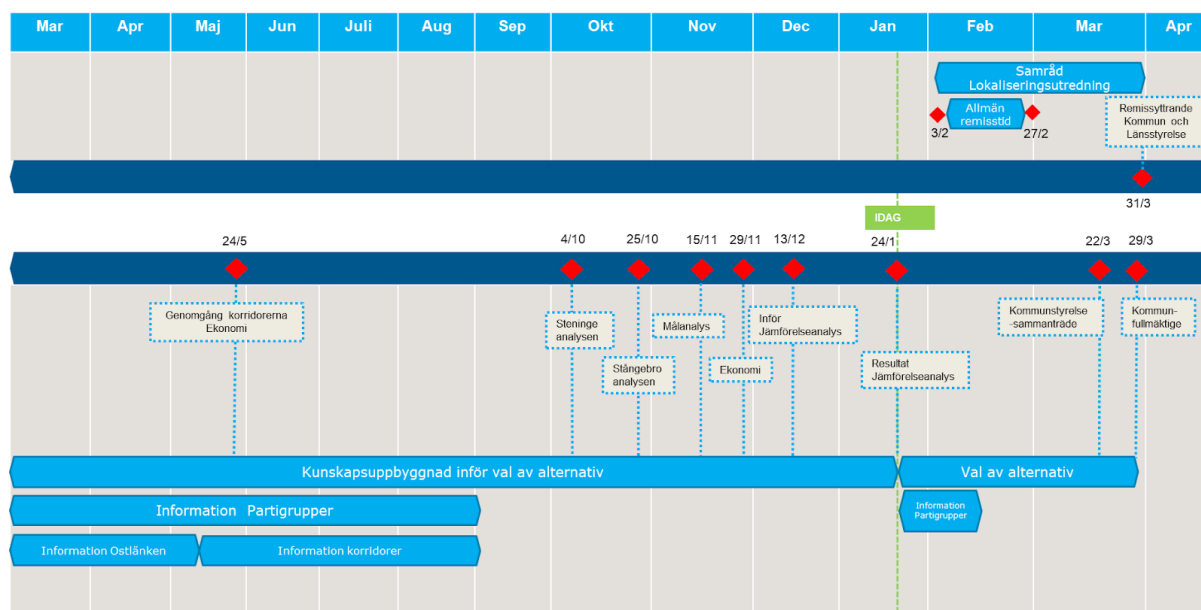
Illustration från Trafikverket som visar utredningsområde och återstående aktuella korridorer.

Ostlänken planeras endast för persontrafik, vilket innebär att gods även fortsatt transporteras på Södra stambanan. I tunnelkorridorerna utreds om godstrafiken ska gå på antingen Södra stambanans spår genom tunneln eller på eget spår i markläge i extern korridor. I Samrådshandlingen presenteras samtliga kvarstående lokaliseringsalternativ mer ingående.

Gemensamt för alla lokaliseringsalternativ är att de innehåller ett stationsområde och sidosystem. Stationsområde avser ett område för stationsbyggnad och plattformar. Tillkommande funktioner för ett komplett resecentrum, bussangöring, parkering och service, ingår inte i järnvägsanläggningen och kan placeras utanför korridoren. Sidosystem innehåller uppställningsspår för tåg samt verkstad och andra faciliteter som krävs för drift och underhåll av tågen.

3.2 Kommunens process

Kommunens tjänstepersoner, projektgruppen, har deltagit i, bevakat och analyserat det material som Trafikverket tagit fram under lokaliseringsutredningen. Därtill har projektgruppens eget arbete, utredningar och analyser legat till grund för den sammanvägda bedömning om rekommenderat lokaliseringsalternativ, som projektets styrgrupp kommit fram till. Projektgruppen har vid ett flertal tillfällen redovisat resultat av utredningar och analyser och annan information för Kommunstyrelsens strategiska utskott.



Tidslinje över kunskapsuppbyggande i Kommunstyrelsens strategiska utskott mars 2021-april 2022.

3.2.1 Värdering av lokaliseringsalternativ

Utredningar och analyser av det material som funnits tillgängligt har byggt upp projektgruppens kunskap om de olika alternativen. Järnvägsanläggningen som planeras genom Linköping är väldigt stor. Innan och efter stationsområdet, totalt cirka åtta kilometer, är anläggningen åtta spår bred vilket är cirka 100 meter brett. Trafikverkets prognos för att bygga anläggningen uppskattas till sju-åtta år genom Linköping. Utifrån det och annan tillgänglig information har det konstaterats att:

- Ingen lösning följer helt kommunal planering. Omtag krävs i varierande grad.
- Alla alternativ innebär att någon barriär blir kvar alternativt att nya barriärer skapas.
- Alla alternativ innebär intrång i varierande grad gällande buller, det visuella samt natur- och kulturmiljö.
- Alla alternativ innebär stor påverkan på staden under byggtiden, inte minst för tunnel.
- Centralt markförlagda alternativ innebär att samtliga vägförbindelser kopplade till befintlig järnväg måste byggas om, såsom Bergsrondellen, Steningeviadukten etc.
- Markförlagda alternativ är mycket stora anläggningar.
- Tunnel kommer kräva en stor kommunal medfinansiering.

Ekonomi är en viktig parameter. Trafikverkets kalkyler visar att tunnelalternativ är 25-30 miljarder kronor dyrare än markförlagda alternativ. Av det dras slutsatsen att om en tunnelloösning inte blir Trafikverkets grundalternativ för lokalisering skulle det innebära en betydande summa för Linköpings kommun att medfinansiera. Kommunens ekonomidirektör Peder Brandt har redovisat beräkningar som innebär att varje miljard kronor i medfinansiering innebär ett resultatkrav på 40-70 miljoner kronor per år. Det skulle behöva hanteras antingen genom omprioriteringar i kommunens budget eller med en skattehöjning på 15-20 öre per miljard kronor. Projektets värdering av presenterade alternativ är:

- Projektets föredragna lokaliseringsalternativ är Tunnel norra.
- Om inte ett tunnelalternativ är Trafikverkets förordade grundutförande bedöms tunnlar bli för dyra att medfinansiera.
- Externt och Stångebro östra är externa lägen och avfärdas då de inte möjliggör önskad stadsutveckling med ett centralt stationsläge.
- Återstående alternativ är markförlagda Steninge och Stångebro Västra med alternativen för utfart västerut, norr eller söder om Malmslätt. Dessa har analyserats i en jämförelseanalys.

3.2.2 Återstående lokaliseringalternativ

Genom att projektgruppen har studerat de två återstående korridorerna Steninge och Stångebro samt dess möjliga utfarter västerut, har styrgruppen sammanställt slutsatser som presenteras på kommande sidor. För en mer utförlig beskrivning av korridorerna hänvisas till Trafikverkets Samrådshandling.

3.2.2.1 Steninge

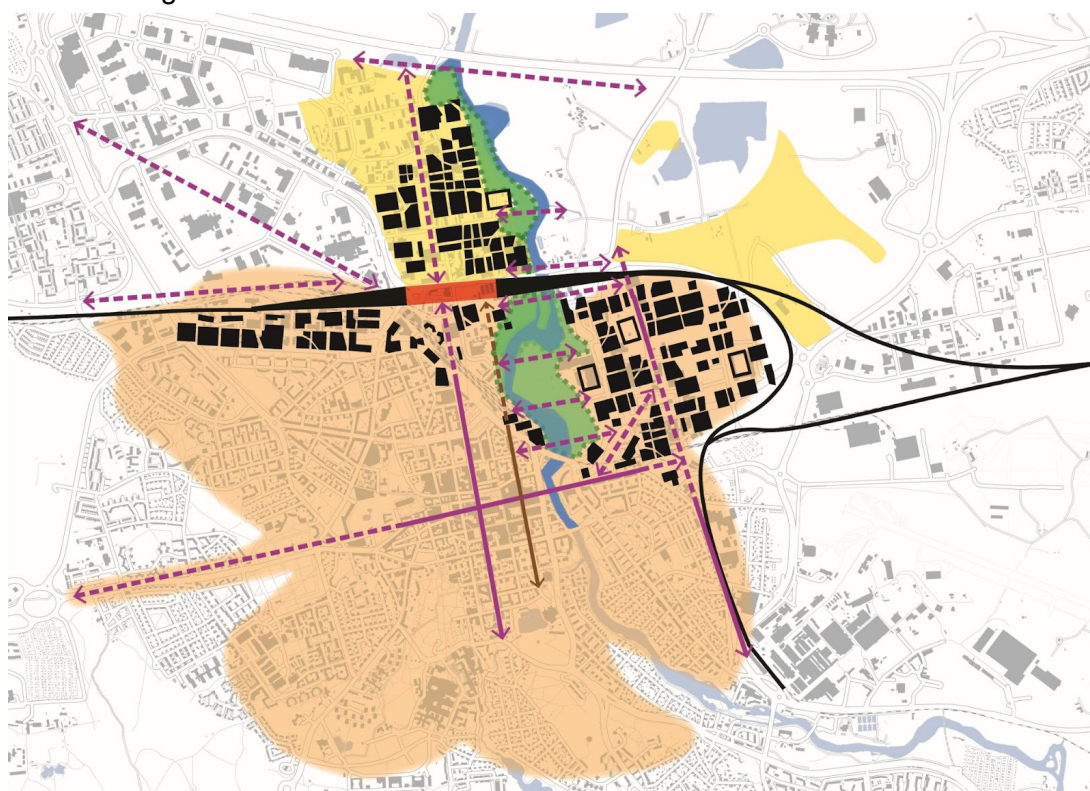


Södra Stambanan och Ostlänken går samman väster om Ryckelösa. Järnvägsanläggningen kommer in söder om Östra Malmskogen. Sidosystem placeras söder om Torvinge. I höjd med Köpetorp viker järnvägsanläggningen av nordväst upp genom Torvinge industriområde, passerar Norrköpingsvägen och går sedan norr om räddningsstationen och norr om Knuts rondell. Nytt läge för resecentrum hamnar i S:t Larsgatans förlängning, mellan Steningeviadukten och Stångån, längs Kallerstadsleden. Stångådalsbanan viker av österut i norra Tannefors istället för västerut som i dagsläget och går öster om Stångebro för att komma parallellt med Ostlänken och Södra Stambanan vid Knuts rondell. Från stationen och västerut fortsätter Ostlänken och Södra stambanan parallellt fram till endera Norr om Malmslätt eller Söder om Malmslätt. Södra stambanan fortsätter i befintlig sträckning.

Korridor Steninge innebär i korthet:

- Staden kan i stor utsträckning utvecklas i enlighet med kommunal planering.
 - Rundare, tätare och mer sammanhängande stad.
 - Staden växer över ån.

- Passar väl in i stadens befintliga kvartersstruktur och möjliggör resecentrum i en direkt förlängning av S:t Larsgatan som blir ett strategiskt stråk.
- Värdefulla kulturmiljöer kan bevaras och bli en del av ny stadskärna.
- Möjlighet att utveckla en sammanhållen stadspark kring Stångån och Nykvarn.
- Kraftvärmeverket KV1 behöver flyttas för att möjliggöra önskad stadsutveckling.
- Utveckling av Östra och Södra Tornby bedöms ske tidigare än planerat.
- Kommunen måste förvärva mark kring stationsområdet och/eller locka andra aktörer att investera och omvandla området.
- Möjliggör maximal exploatering på redan investerad kommunal mark vid Stångån och Stångebro.
- Barriäreffekter från Stångådalsbanan flyttas ut från centrala staden.
- Steninge ger acceptabla intrång på miljö, naturvärden, rekreation och friluftsliv.
- Omgivningspåverkan från närliggande verksamheter bedöms hanterbara.
- Avstånd till befintlig stadskärna innebär troligen ett ökat behov av kollektivtrafik.
- Kallerstadsledens funktion och utformning behöver ses över. Eventuellt krävs ytterligare en öst-västlig förbindelse mellan stationsområdet och Ullevileden.



3.2.2.2 Stångebro västra

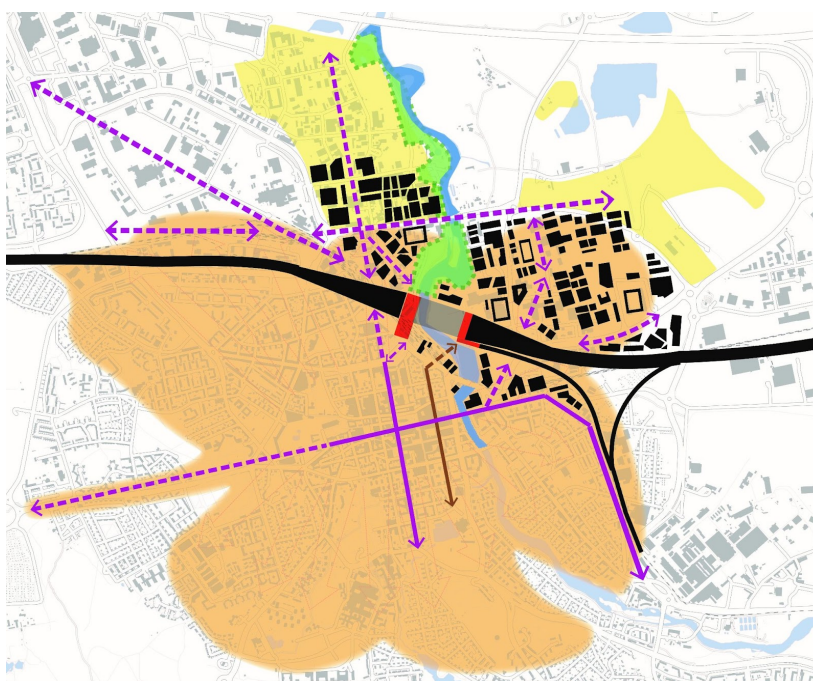


Södra Stambanan och Ostlänken går samman väster om Ryckelösa. Järnvägsanläggningen kommer in söder om Östra Malmskogen. Sidosystem placeras söder om Torvinge. När järnvägsanläggningen passerar Råbergaleden viker den svagt nordväst, och korsar Anders Ljungstedts gymnasium och Norrköpingsvägen. Anläggningen passerar direkt söder om SAAB Arena, över Stångebrofälten. Efter att järnvägsanläggningen passerat Stångån, går den rakt över kvarter Gjuteriet och Kulturkvarteren Skylten, rakt över Lokstallarna mot Steningeviadukten. Nytt läge för resecentrum hamnar framförallt på västra sidan om Stångån, den nya stationsbyggnaden kan anslutas till dagens stationsbyggnad. Perrongerna hamnar över Stångån, med uppgångar både på västra och östra sidan om Stångån. Stångådalsbanans perrong hamnar i marknivå på östra sidan om Stångån. Här blir det en nivåskillnad mellan Ostlänken/Södra Stambanans perronger och Stångådalsbanans perrong. Från stationen och västerut fortsätter Ostlänken och Södra stambanan parallellt fram till endera Norr om Malmslätt eller Söder om Malmslätt. Södra stambanan fortsätter i befintlig sträckning.

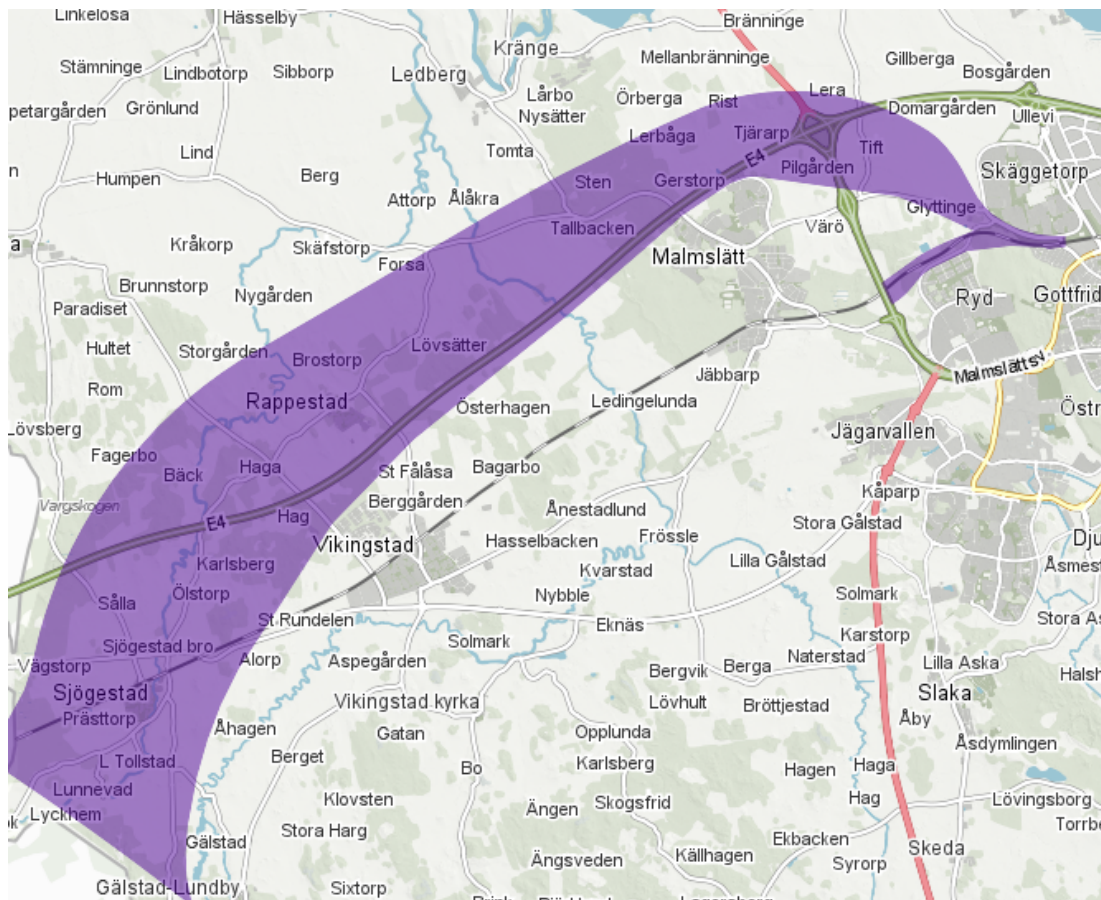
Korridor Stångebro Västra innebär i korthet:

- Nytt stationsområde än tidigare utpekat, avviker från angett område i översiktsplan.
- Stationsområdet har flera möjliga stationslägen vilket medför stor osäkerhet om stationens placering.

- Staden kan till viss del utvecklas i enlighet med gällande kommunal planering.
- Nära befintlig stadskärna, ungefär lika som idag.
- Stor påverkan på kulturmiljöer, Gjuteriet och Lokstallarna rivs.
- Diagonal passage över Stångån ger stor påverkan på årummet och rekreationsområde längs Stångån.
- Kommunen har förvärvat mark på Stångebro vilket innebär hög beredskap.
- Järnvägsanläggningen ger stora barriäreffekter i framtida stadsdelen Stångebro.
 - Risk för tvåkärnighet, att området norr om spåren blir svårt att knyta an till innerstaden.
- Svårutnyttjad yta bildas i triangeln mellan Stångådalsbanan och Södra Stambanan.
- Entré till perrongerna både på västra och östra sidan om Stångån.
- Ligger nära befintlig kollektivtrafiknod och befintlig bussterminal kan ligga kvar.
- Risk att det kan finnas ont om ytor för resecentrum att växa
- Skär diagonalt genom befintlig kvartersstruktur och träffar inget befintligt strategiskt stråk.
- Svårt att skapa attraktiva, tillgängliga och trygga passager under järnvägen.
- Norrköpingsvägens funktion behöver ses över.



3.2.2.3 Norr om Malmslätt



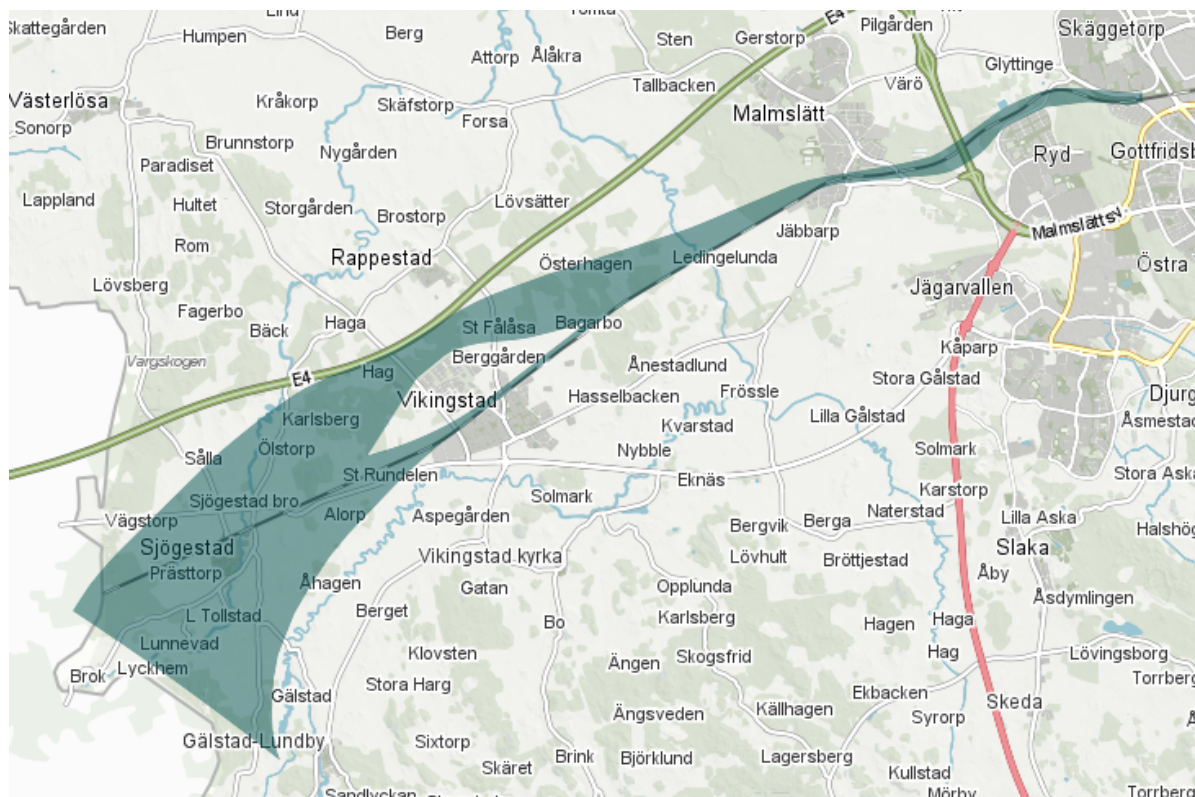
Korridoren omfattar dubbelspår för en ny stambana, Södra stambanan ligger kvar i befintligt läge. Korridoren viker av norrut för passage norr eller söder om Tift by. Efter Tift fortsätter den nya stambanan antingen längs E4 på norra eller södra sidan, eller längre ut i landskapet. Beroende på hur man kan passera kulturhistoriska värdena vid Tollefors och naturmiljön vid Kapellån kommer den nya stambanan förläggas antingen längs E4 eller norr om Slyke/Rappestad. Efter att den passerat Vikingstad viker den av söderut på östra eller västra sidan om Sjögestad och passerar Södra stambanan planskilt.

Korridor Norr om Malmslätt innebär i korthet:

- Placering inom den norra delen av korridoren medför två ytkrävande passager över E4 och ny stor barriär skapas genom landskapet.
 - Stora områden av jordbruksmark fragmenteras och kulturmiljövärden såsom Gerstorp och Tollefors gård skadas.
 - Riskerar intrång på bebyggelseutveckling utifrån områdesbestämmelser Kränge och Rappestad samhälle

- Avsteg från kravställande hastighet, 320 km/h, möjliggör att ny stambana kan förläggas söder om E4.
 - *Positivt* - Samla störningar i landskapet och minimera intrång i nya miljöer.
 - *Negativt* - Ger ökad störning för norra Malmslätt och utpekade utvecklingsområden för bostäder i nordöstra Malmslätt, samt påverkan på norra delar av Vikingstad samhälle.
- Skär diagonalt ut ur staden genom öppet landskap.
 - Försämrar siktlinjer
 - Fragmenterar landskapet
- Passerar känsliga kulturmiljöer; Tift gravfält och historisk värdefull bebyggelse.
- Anslutning till Södra stambanan väster om Sjögestad minimerar intrång i landskapsbilden.
- Påverkan på naturmiljö bedöms måttliga och negativa.
 - Inget Natura 2000, riksintresse eller naturreservat i korridoren.
 - Angränsar till Natura 2000 Tolefors-Lagerlunda.
- Påverkar flera naturvärdesobjekt av högt(2) och högsta(1) klass

3.2.2.4 Söder om Malmslätt



Korridoren går längs Södra stambanan och passerar förbi Kärna mosse och mellan Malmslätt och Malmens flygplats. Södra stambanan kan bitvis på denna sträcka behöva byggas om. Detta för att ge plats åt den nya stambanan som har en annan geometri.

Korridoren har två alternativa lösningar för den nya stambanan vid Vikingstad; antingen längs Södra stambanan genom Vikingstad eller norr om Vikingstad. Efter att den passerat Vikingstad viker den av söderut på östra eller västra sidan om Sjögestad och passerar Södra stambanan planskilt.

Korridor söder om Malmslätt innebär i korthet:

- Möjliggör att samförlägga ny stambana med Södra stambanan.
 - Ger acceptabel påverkan på landskapet, bebyggelse och siktlinjer.
- Intrång på Berggårdens vattenverk bedöms kunna undvikas.
- Passage genom Malmslätt och Vikingstad förstärker järnvägsbarriären.
- Passage runt Vikingstad skapar ny barriär som fragmenterar landskapet och ger ytterligare buller-/riskpåverkan på samhället.
- Anslutning till Södra stambanan väster om Sjögestad minimerar intrång i

landskapsbilden.

- Riskerar intrång i riksintresset för försvaret vid Malmen.
- Risk för påverkan på naturmiljö bedöms stora och negativa.
 - Stor osäkerhet kring påverkan av grundvattenflöden till Kärna mosse.
 - Kärna Mosse – Natura 2000, Naturreservat och riksintresse för naturvård.
 - Natura 2000: Kapellån vid Lagerlunda och Tolefors –Lagerlunda.
- Påverkar flera naturvärdesobjekt av högt(2) och högsta(1) klass.

4. Jämförelseanalys

Projektgruppen har jämfört de båda centralt markförlagda korridorerna Steninge och Stångebro Västra med alternativen västerut, norr eller söder om Malmslätt. Korridorerna är analyserade utifrån olika kunskapsområden som presenteras nedan. Därefter har projektets styrgrupp gjort en samlad bedömning utifrån korridorerna som helhet.

4.1 Metod och förutsättningar

- Jämförelseanalysen är gjord mellan de markförlagda korridorerna Steninge och Stångebro Västra samt korridorerna söder eller norr om Malmslätt.
- Separata Jämförelseanalyser är gjorda utifrån följande områden:
 - Fysisk planering
 - Mark och exploatering - Kommunal ekonomi
 - Trafik
 - Byggbarhet
 - Miljö
- En samlad bedömning av de olika områdenas analyser är gjord av projektets styrgrupp gällande passage genom Linköpings tätort samt västerut.
- Analysen baseras på Stadsbyggnadsprojekt Ostlänkens målformulering:

Effektmål

- ★ Regionförstoring
 - Ska underlätta resande och bidra till regional utveckling och större arbetsmarknadsgeografi.
 - Täta och snabba förbindelser inom regionen samt till Stockholm och grannregioner.
- ★ Tillväxt i Linköping
 - Fler invånare.
 - Skapa förutsättningar för mer och bättre innerstad.
- ★ Hållbart resande
 - Skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande.

Projekt mål

- ★ Centralt stationsläge
 - Resecentrum ska vara en effektiv bytespunkt nära målpunkter.
 - Lättillgänglig och lätt uppfattbar i stadens struktur.
- ★ Så barriärfritt som möjligt
 - Avser fysiska såväl som andra typer av barriärer, till exempel buller.
- ★ Passage genom hela kommunen

- Anslutning till södra stambanan väster om Vikingstad.
- ★ Användning av kommunens ekonomiska resurser för bästa möjliga nytta
 - För att nu och i framtiden bära kostnader för investeringar utan ökat skattetryck.
- Antaget grundutförande utifrån tillgängliga underlag:
 - Ej medfinansierat av kommunen utan det som kan antas vara Trafikverkets grundutförande utifrån det material som funnits tillgängligt som underlag.
 - Ej optimerat utan utformning utifrån Trafikverkets gällande systemkrav, inga avsteg antagna.
- Trafikverkets referenslinje med stationsläge, genom tätorten, har studerats:
 - Stångebro Västra
 - Plattformer på bro över Stångån som kan nås från både västra och östra sidan av Stångån. Primär stationsbyggnad placerad på västra sidan av Stångån strax norr om dagens Resecentrum.
 - Steninge
 - Stationsläge i S:t Larsgatans förlängning där perrongerna ligger parallellt med Kallerstadsleden.
- Väster om Linköping beaktas hela korridoren, norr eller söder om Malmslätt
- Passager enligt befintligt vägnät.
- Stångådalsbanan ska ansluta till Södra stambanan och gemensam station.

4.2 Resultat

Projektets målformuleringar har legat till grund för de jämförelseanalyser som utförts inom respektive kunskapsområde. I den sammanvägda bedömningen har styrgruppen funnit att några av målen gör gällande att likvärdig måluppfyllelse gäller för båda korridorerna. De mål som därmed bedöms inte vara alternativavskiljande är:

- ★ Regionförstoring
- ★ Hållbart resande
- ★ Passage genom hela kommunen
- ★ Användning av kommunens ekonomiska resurser för bästa möjliga nytta

De mål som bedöms vara alternativavskiljande är:

- ★ Tillväxt i Linköping
- ★ Centralt stationsläge

★ Så barriärfritt som möjligt

Av de alternativavskiljande målen bedöms målet *Så barriärfritt som möjligt* vara det avgörande och viktigaste målet för att uppnå den stadsutveckling som beskrivs i våra kommunala planer. Korridor Steninge bedöms uppfylla det målet allra bäst och ha högst måluppfyllelse gällande de alternativavskiljande målen. Steninge är därför den lokalisering som styrgruppen rekommenderar.

Samma alternativavskiljande mål, *så barriärfritt som möjligt*, gäller för korridorval västerut. Detta för att inte fragmentera landskapet ytterligare och begränsa utveckling på landsbygden samt den samhällsutveckling som finns utpekad i våra kommunala planer. Korridor söder om Malmslätt bedöms uppfylla det målet bäst och har således högst måluppfyllelse och är den korridor som styrgruppen rekommenderar. Detta förutsätter dock att grundvattenflöden till Kärna mosse inte påverkas.

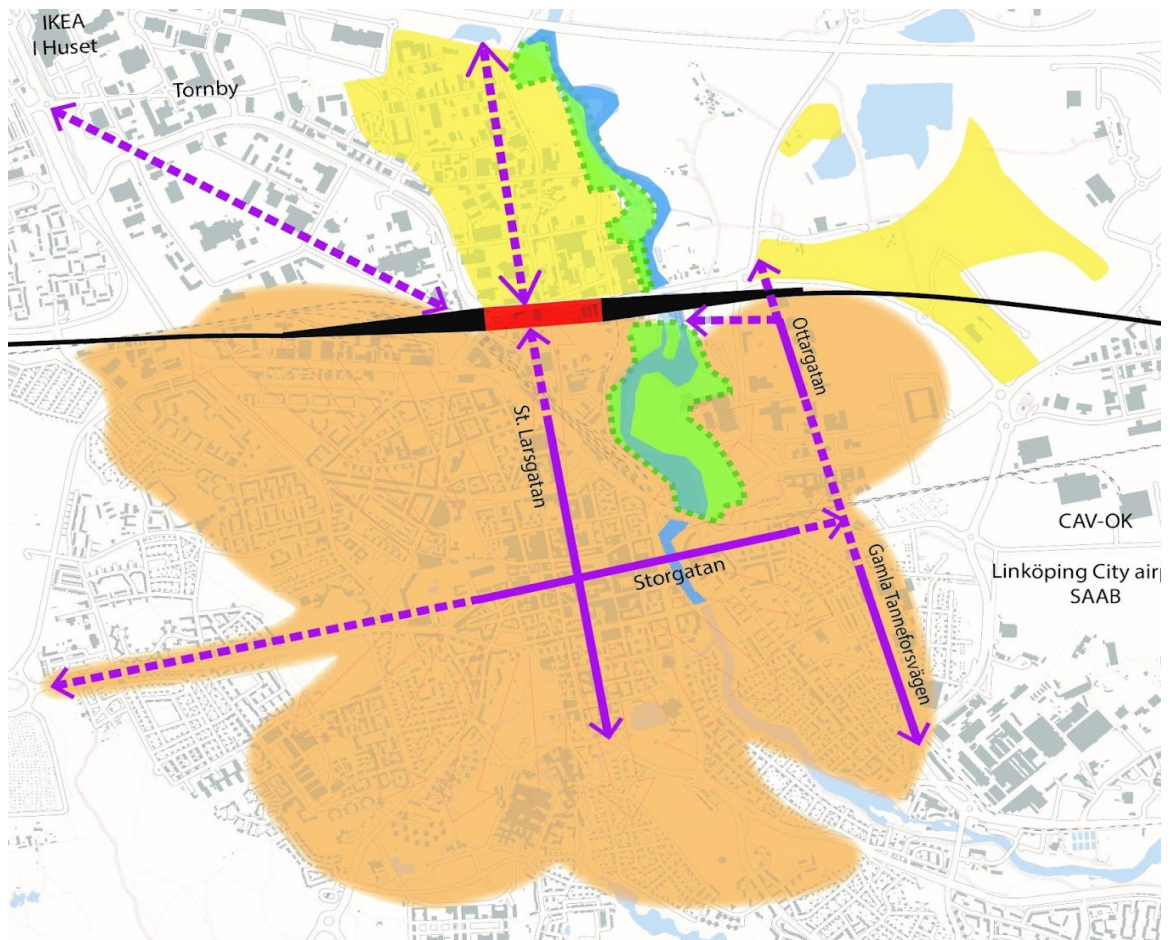
4.2.1 Motiv till val

Nedan presenteras motiv till val av Steninge som rekommenderad lokalisering av Ostlänken genom Linköpings tätort. Motiven presenteras kopplade till respektive alternativavskiljande mål.

Centralt stationsläge

- **Resecentrum ska vara en effektiv bytespunkt nära målpunkter.**
- **Lättillgänglig och lätt uppfattbar i stadens struktur.**

- Resecentrum placeras i en förlängning av ett starkt strategiskt stråk; S:t Larsgatan.
- Följer stadens rutnätsstruktur vilket innebär god orienterbarhet i staden. Siktlinjer till stationen kan skapas.



Tillväxt i Linköping

- **Fler invånare.**
 - **Skapa förutsättningar för mer och bättre innerstad.**
- En rundare, tätare och mer sammanhållen stad kan skapas när innerstaden tillåts växa norrut och österut.
 - Kulturhistoriska byggnader och miljöer kan bevaras och utvecklas till varierad och spännande innerstad.
 - Korridor Steninge skapar förutsättningar för full exploatering på Stångebro - attraktiva lägen för bostäder och blandstad kan tillskapas.
 - Stort kommunalt markinnehav på Stångebro är positivt och ger god beredskap.
 - Områden norr om nytt resecentrum, Södra och Östra Tornby, bedöms kunna exploateras tidigare än planerat.

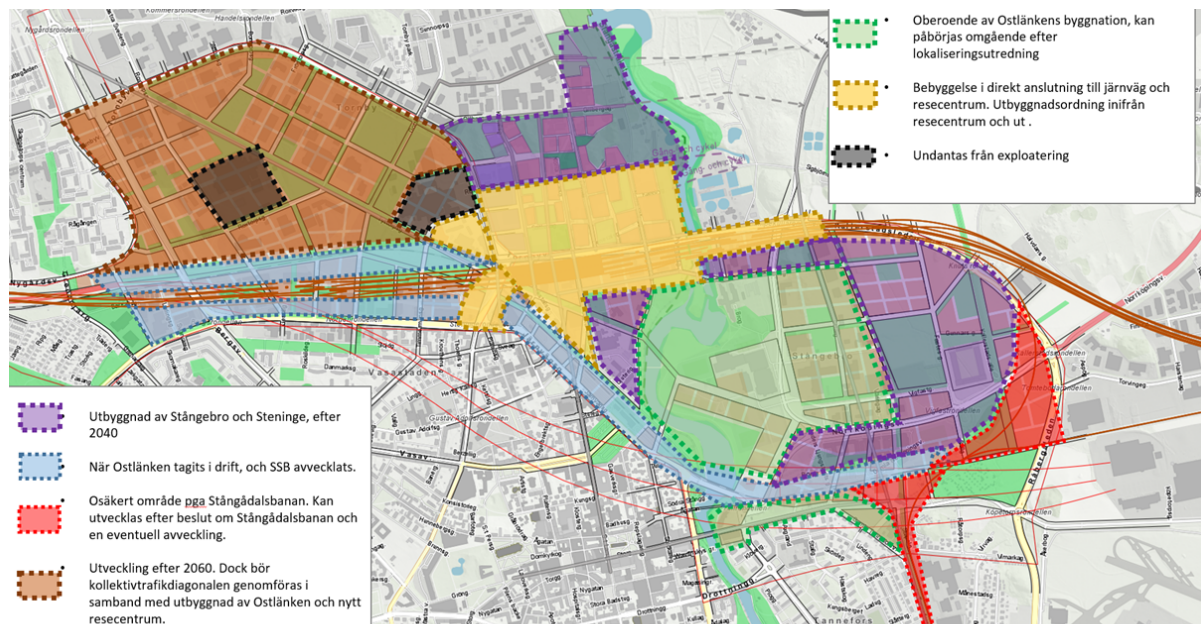


Illustration som visar möjlig exploatering.

Så barriärfritt som möjligt

- **Avser fysiska såväl som andra typer av barriärer, till exempel buller.**
- Barriären förskjuts och hamnar i utkanten av flera utpekade utvecklingsområden.
- Staden tar klivet över ån när befintlig järnvägsanläggning rivs och västra Stångåstranden blir tillgänglig.
- Stångebro, Tannefors och Råberga växer samman kring stråket Storgatans förlängning.
- Mindre känslig passage över Stångån då bron blir kortare och området redan är påverkat av Kallerstadsleden.
- Viktiga rekreationsområden och åmiljö bevaras och en stadspark kan tillskapas på Stångebro och inkludera Nykvarn.
- Stångebro som stadsdel kan utvecklas bättre utan en järnvägsanläggning som klyver stadsdelen.
- Barriäreffekter från Stångådalsbanan flyttas ut från centrala staden.



Fotomontage som visar möjlig spårdragning.

5. Gemensam målbild Trafikverket- Linköpings kommun

Linköpings kommun och Trafikverket har gemensamt under lokaliseringsutredningen tagit fram en målbild om vad som menas med ett gott resultat vid val av lokalisering. Detta har resulterat i 19 mål som har en tydlig förankring i kommunens lokala mål och strategier, nationella miljömål, transportpolitiska mål och övergripande projektmål. De 19 målen delas in i fyra ämnesområden Funktion och ekonomi, Miljö och hälsa, Människa och samhälle och Trafik och tillgänglighet.

Grad av måluppfyllelse (låg, medel eller hög) för de tio lokaliseringsalternativen har därefter bedömts av sakkunniga experter inom respektive ämnesområde. Linköpings kommun och Trafikverket har gemensamt varit involverade i hela processen och är överens om resultatet. Däremot har det inte gjorts någon värdering om vilket/vilka mål som är viktigast, utan det är upp till respektive part att bedöma.

I Tabell 1 redovisas projektmålen i den gemensamma målbilden och den bedömda måluppfyllelsen för Stångebro Västra, Steninge och tunnel norra. Resultatet styrker det Stadsbyggnadsprojekt Ostlänken har kommit fram till. Tunnel norra är det alternativ som bäst uppfyller de kommunala målen kopplat till centralt stationsläge och så barriärfritt som möjligt, samt följer kommuns planer att möjliggöra sammanhållen stadsutveckling för mer och bättre innerstad. Negativt för Tunnel norra är det separata godsspåret ovan mark som skapar ny barriär och intrång i miljön, komplext genomförande samt att alternativet är dyrt. Jämförelse mellan Stångebro västra och Steninge visar att Steninge ger högst måluppfyllelse. Där det är främst målen kopplat till människa och samhälle som skiljer.



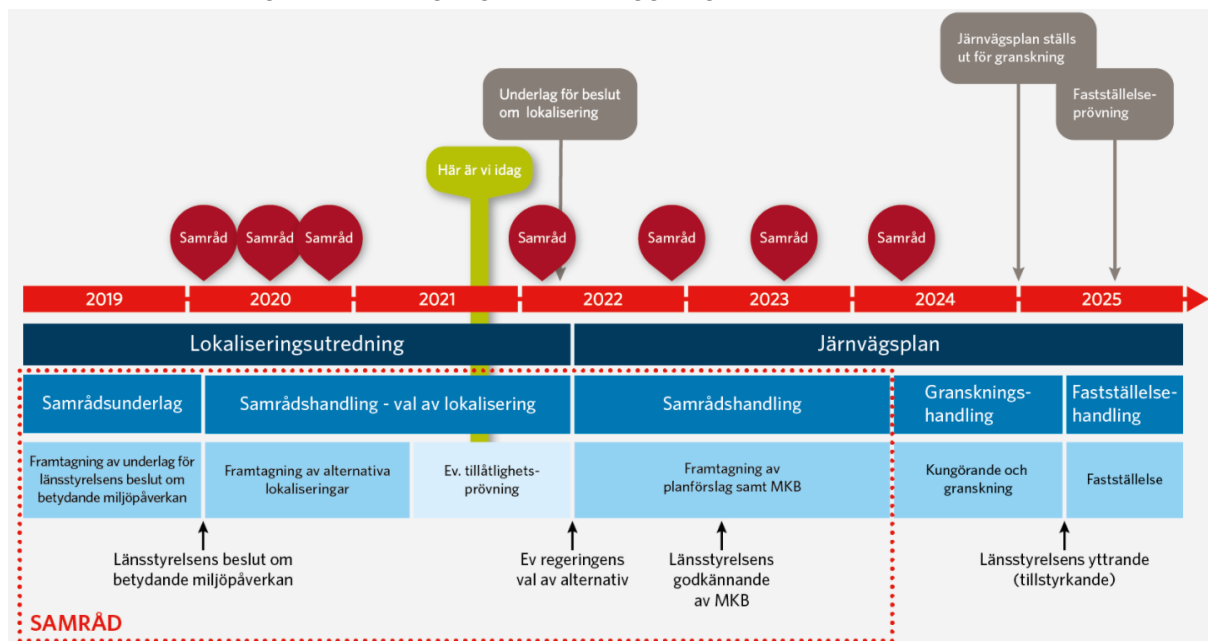
		STÅNGEBRO VÄSTRA	STENINGE	TUNNEL NORRA
Funktion och ekonomi	Mål 1 Lokalisering och utformning av anläggningen ska långsiktigt vara flexibel och kostnadseffektiv	MEDEL	MEDEL	LÅG
	Mål 2 Lokalisering och utformning av anläggningen ska prioritera låg komplexitet under planeringstiden	MEDEL	LÅG	MEDEL
	Mål 3 Lokalisering och utformning av anläggningen ska prioritera god funktionalitet under byggtiden	MEDEL	MEDEL	LÅG
	Mål 4 Lokalisering och utformning ska bidra till att det övergripande restidsmålet för Ostlänken uppnås	HÖG	HÖG	HÖG
Miljö och hälsa	Mål 5 Lokalisering och utformning ska värna om människors hälsa avseende buller	LÅG	MEDEL	HÖG
	Mål 6 Lokalisering ska undvika påverkan på och av vatten	MEDEL	MEDEL	MEDEL
	Mål 7 Lokalisering ska undvika intrång i värdefulla rekreationsområden, skapa förutsättningar för utveckling av områdenas rekreationsvärden och ökad tillgänglighet till dessa områden	LÅG	MEDEL	HÖG
	Mål 8 Lokalisering ska bevara och skapa möjligheter för biologisk mångfald, grön infrastruktur och ekosystemtjänster	LÅG	LÅG	LÅG
	Mål 9 Lokalisering och utformning ska främja en effektiv hushållning av skogs- och jordbruksmark	HÖG	HÖG	LÅG
	Mål 10 Lokalisering och utformning ska värna och skapa förutsättningar för att utveckla lokala, regionala och nationella kulturmiljövärden	MEDEL	HÖG	MEDEL
	Mål 11 Lokalisering och utformning ska möjliggöra minimerade klimatgasutsläpp	HÖG	HÖG	MEDEL
	Mål 12 Lokalisering ska i driftskedet uppnå en tolerabel risknivå, samtidigt som innerstadsutveckling kan skapas nära järnvägen	MEDEL	MEDEL	HÖG
Människa och samhälle	Mål 13 Lokalisering och utformning ska möjliggöra en sammanhållen stadsutveckling	MEDEL	HÖG	HÖG
	Mål 14 Lokalisering och utformning ska främja ett socialt hållbart samhälle för alla människor	LÅG	MEDEL	HÖG
	Mål 15 Lokalisering och utformning ska skapa förutsättningar för en god gestaltning	MEDEL	HÖG	HÖG
	Mål 16 Lokalisering och utformning ska möjliggöra att resecentrum blir en integrerad del av staden	MEDEL	HÖG	HÖG
Trafik och tillgänglig het	Mål 17 Lokalisering och utformning ska främja ett hållbart lokalt transportsystem och minimera barriäreffekter på rörelse	MEDEL	MEDEL	HÖG
	Mål 18 Lokalisering och utformning ska främja ett hållbart regionalt transportsystem	MEDEL	MEDEL	MEDEL
	Mål 19 Lokalisering och utformning ska möjliggöra att resecentrum erbjuder korta och bekväma bytestider	MEDEL	HÖG	HÖG

Tabell 1 - Gemensam målbild och måluppfyllelse för Stångebro västra, Steninge och tunnel norra med alternativet söder om Malmslätt.

6. Nästa skede

6.1 Att beakta i nästa skede, efter val av korridor

Efter att beslut om lokalisering har tagits går projektet in i skedet för framtagande av järnvägsplan. I detta skede ska alternativa utformningar och detaljer för anläggningens utformning inom korridoren studeras vidare för att till sist låsa anläggningens utbredning. För Linköpings kommun blir det viktigt att vara en del av den processen och bevaka kommunens intressen för att uppnå mesta möjliga nytta. I arbetet måste kommunen bestämma hur man avser utveckla området kring järnvägsanläggningen samt hur nya och befintliga områden ska knytas samman, det vill säga läge för och antal nya passager av järnvägsanläggningen. Dessutom krävs en översyn av trafikflöden i hela staden för att kunna prioritera vilken gata som behöver vilken funktion för inner- och ytterstaden i flöden kopplat till framtida resecentrum och vägar som ska gå genom anläggningen.



Process och tider för lokaliseringsutredning och järnvägsplan, bild från Trafikverket.

I nära anknytning till stationen och järnvägen skall ett sidosystem placeras. Med sidosystem menas en anläggning som ska försörja järnväg och tåg och fungerar som en underhållsdepå, reservdelslager och uppställningsplats. I detta skede är sidosystemet placerat söder om Torvinge i höjd med Tallboda. Till sidosystemet tillkommer en planskild passage, så kallad flyover, för järnvägen. Den kommer att placeras mellan stationen och sidosystemet. Den planfria passagen är en stor anläggning, cirka tio meter i höjd, och kommer därför bli väldigt framträdande i landskapet. För kommunen kommer det att bli väldigt viktigt att placeringen för sidosystem och planskild passage förläggs där de gör så lite skada som möjligt.

Stångådalsbanans anslutning till den nya stationen och Södra stambanan, oavsett val av lokaliseringalternativ, innebär nya barriärer samt att marken som blir innanför spåren blir väldigt svårutnyttjad i framtiden. Därför kommer det att bli viktigt för kommunen att utreda om det finns möjlighet med en separat station för Stångådalsbanan i till exempel Tannefors och bara ansluta till Södra stambanan. Detta skulle troligen också kunna bli en möjlig besparing för Trafikverket.

I lokaliseringstuderingen avslutas Ostlänken strax väster om Bergsvägen, i höjd med Skäggetorp, och ansluter till Södra stambanan. Fortsättningen västerut är framtida utbyggnaden av nya stambanor för att knyta ihop Stockholm med Göteborg och Malmö. För att undvika att Linköping utsätts för två stora byggprojekt i närtid och en provisorisk planskild passage i centrala Linköping vill kommunen att anslutningen till Södra stambanan sker väster om Vikingstad. Kommunen behöver aktivt bevaka omfattningen av Ostlänken och påpeka för Trafikverket vikten av att den avslutas utanför centralorten. Detta skulle även gynna Trafikverket som då slipper bygga dyra provisorier och kan istället bygga den permanenta järnvägen och anslutningen till Södra stambanan.

Kommunen äger idag väldigt lite mark i området kring den tänkta stationen i Steninge vilket gör att man behöver upprätta strategier för hur exploatering ska ske. Det kan ske antingen genom markförvärv och tilldelning till byggherrar eller att kommunen uppmuntrar andra aktörer att investera och utveckla området, eller en kombination av dessa.