

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken, Linköpings tätort

Linköpings kommun, Östergötlands län

Järnvägsplan 2025-03-27

Ärendenummer: TRV 2022/26280



Trafikverket

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Ostlänken, delen Linköpings tätort

Författare: Ramboll Sverige AB, Systra Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-03-27

Ärendenummer: TRV2022/26280

Version: _.15

Kontaktperson: Mattias Eriksson, Trafikverket

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	4
1. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
2. SAMRÅDSKRETS	5
2.1 JÄRNVÄGSPLAN.....	5
2.1.1 <i>Samrådsunderlag</i>	5
2.1.2 <i>Samrådshandling – val av lokalisering</i>	5
2.1.3 <i>Samrådshandling – planförslag</i>	5
3. SAMRÅD	6
3.1 SAMMANFATTNING AV SAMRÅD GENOMFÖRDA UNDER SKEDENA SAMRÅDSUNDERLAG OCH SAMRÅDSHANDLING (VAL AV LOKALISERING OCH PLANFÖRSLAG)	6
3.1.1 <i>Samrådsunderlag</i>	6
3.1.2 <i>Samrådshandling – val av lokalisering</i>	7
3.1.3 <i>Samrådshandling – planförslag</i>	8
3.2 SAMRÅD MED LÄNSSTYRELSEN I ÖSTERGÖTLANDS LÄN	9
3.2.1 <i>Samrådsunderlag</i>	9
3.2.2 <i>Samrådshandling – val av lokalisering</i>	9
3.2.3 <i>Samrådshandling – planförslag</i>	10
3.3 SAMRÅD MED LINKÖPINGS KOMMUN	17
3.3.1 <i>Samrådsunderlag</i>	17
3.3.2 <i>Samrådshandling – val av lokalisering</i>	21
3.3.3 <i>Samrådshandling – planförslag</i>	26
3.4 SAMRÅD MED DE ENSKILDA SOM KAN BLI SÄRSKILT BERÖRDA	32
3.4.1 <i>Samrådshandling – planförslag</i>	33
3.5 SAMRÅD MED ÖVRIGA BERÖRDA MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER	36
3.5.1 <i>Samrådsunderlag</i>	36
3.5.2 <i>Samrådshandling – val av lokalisering</i>	37
3.5.3 <i>Samrådshandling – planförslag</i>	58
3.6 SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN	75
3.6.1 <i>Sammanfattning inkomna synpunkter Samrådsunderlag</i>	75
3.6.2 <i>Sammanfattning inkomna synpunkter Samråd samrådshandling – val av lokalisering</i>	75
3.6.3 <i>Sammanfattning inkomna synpunkter Samråd samrådshandling – planförslag</i>	99
BILAGA 1 FÖRTECKNING SAMRÅDSKRETS	104

Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avser järnvägsplanen för Ostlänken, delen Linköpings tätort. Detta dokument beskriver genomförda samråd och inkomna yttranden.

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samråd bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Järnvägsutredning för Ostlänken ställdes ut år 2009. Sträckan Linköping ingick i det samrådet som genomfördes då. Efter överenskommelse mellan Trafikverket och Linköpings kommun 2013 kompletterades och fördjupades utredningen för dragningen genom Linköping, sträckan Malmskogen–Glyttinge. Samråd för komplettering av järnvägsutredningen Ostlänken genom Linköping genomfördes åren 2013–2014. Samrådsredogörelse för kompletteringen finns publicerad på Trafikverkets hemsida.

Förutsättningarna för Ostlänken har förändrats sedan järnvägsutredningen 2009 med bland annat nya krav för teknisk systemstandard och osäkerheter kring anslutande sträcka söder ut. Detta gjorde att sträckningen via Linköpings tätort utreddes igen och nytt beslut om betydande miljöpåverkan togs av Länsstyrelsen i Östergötlands län. Under år 2019 påbörjade Trafikverket arbetet med ny utredning för sträckan Linköpings tätort, med antagen järnvägsplan som målsättning.

Sex samrådsinsatser har genomförts under lokaliseringsutredningen, ett fysiskt öppet hus och resterande digitala samråd. Vid det öppna huset i februari 2020 presenterades framtaget samrådsunderlag, cirka 150 personer besökte det öppna huset. Under arbetet med framtagandet av samrådshandling – val av lokalisering har ett fem samrådsinsatser genomförts. En digital samrådsplattform togs fram vilken uppdaterats med information om den pågående utredningen. Samtliga samråd under skedet för samrådshandling – val av lokalisering genomfördes digital.

Samrådsmöten har genomförts med bland annat Linköpings kommun, Länsstyrelsen i Östergötlands län och trafikhuvudmän.

Två samrådsinsatser har hittills genomförts under skedet Samrådshandling - planförslag. Under våren 2024 har den digitala plattformen uppdaterats för att spegla hur långt Trafikverket kommit i arbetet med Ostlänken i skede Samrådshandling - planförslag. Det digitala samrådet har riktats till allmänheten, boende och verksamma i Linköpings tätort.

Samtliga inkomna yttrande och minnesanteckningar under lokaliseringsutredningen och planläggningsprocessen finns diarieförda på TRV2014/72087 respektive TRV2022/26280.

Samrådshandling – planförslag tillsammans med denna samrådsredogörelse utgör underlag för fastställelseprövningen av järnvägsplanen.

1. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2019-09-23, 2019-10-24, 2020-02-21, 2020-08-25 och 2021-12-10.

2. Samrådskrets

2.1 Järnvägsplan

2.1.1 Samrådsunderlag

Samrådskretsen för samrådsunderlaget består av Länsstyrelsen i Östergötlands län, Linköpings kommun, regionala kollektivtrafikmyndigheten och berörd allmänhet samt enskilda som särskilt berörs. Regionala kollektivtrafikmyndigheten avser i detta fall Östgötatrafiken och Region Östergötland.

Samrådsremiss skickades till Länsstyrelsen i Östergötlands län, Region Östergötland, Linköpings kommun, Sveriges geologiska undersökning, Fortifikationsverket, Försvarsmakten, Luftfartsverket och Östgötatrafiken AB.

Utredningsområdet omfattade i detta skede ett stort område. Det innebär att enskilda som särskilt berörs är problematiskt att definiera, inbjudan till öppet hus har därför annonserats i tidning för att nå de som på ett eller annat sätt kan vara berörda.

2.1.2 Samrådshandling – val av lokalisering

Under arbetet med samrådshandling – val av lokalisering har ett flertal samrådsinsatser genomförts. På grund av då rådande Coronapandemi har samtliga samråd genomförts digitalt. Informationen som delats i den digitala plattformen har speglat den utredning som pågått. De digitala samråden har riktats till allmänheten, boende och verksamma i Linköping. Inbjudan till samråd har annonserats på Trafikverkets hemsida, i sociala medier och Ostlänkens nyhetsbrev. Kungörelse har publicerats i Östgöta Correspondenten samt Post och Inrikes Tidning.

2.1.3 Samrådshandling – planförslag

Två samrådsinsatser har hittills genomförts under skedet Samrådshandling - planförslag. Under våren 2024 har den digitala plattformen uppdaterats för att spegla hur långt Trafikverket kommit i arbetet med Ostlänken. Det digitala samrådet har riktats till allmänheten, boende och verksamma i Linköping.

För samrådet i oktober-november 2024 har följebrev och informationsfolder skickats ut till fastighetsägare inom ett stort område runt spårlinjen. Information har även skickats till myndigheter, organisationer och intressenter enligt bilaga 1 Förteckning samrådsrets.

Inbjudan till samråd har annonserats på Trafikverkets hemsida, i sociala medier och Ostlänkens nyhetsbrev. Kungörelse har publicerats i Östgöta Correspondenten samt Post och Inrikes Tidningar.

3. Samråd

Samråd sker löpande under hela planprocessen fram till att järnvägsplan kungörs för granskning. Denna samrådsredogörelse sammanfattar genomförda samråd och inkomna synpunkter från år 2019 avseende Ostlänken delsträckan Linköpings tätort. Dokumentet kommer under planprocessen att uppdateras i förhållande till att större samrådsinsatser, såsom exempelvis öppet hus, genomförts.

Plangränsen för aktuell järnvägsplan ändrades den 26 april 2023. Ostlänkens etapp/järnvägsplan Bäckeby-Linghem sträckte sig tidigare till söder om Tallboda. Gränsen till etapp Linköpings tätort har ändrats och går nu vid Linghem. Synpunkter som berör sträckan Linghem-Tallboda har därför inkluderats i denna samrådsredogörelse.

3.1 Sammanfattning av samråd genomförda under skedena samrådsunderlag och samrådshandling (val av lokalisering och planförslag)

Nedan sammanfattas genomförda samråd och inkomna synpunkter under skedena samrådsunderlag, lokaliseringsutredning och planförslag.

Synpunkter avseende process, formalia, material, utredningsalternativ och varianter som inte är geografiskt knutna till Linköpings kommun har utelämnats.

Minnesanteckningar och övrig dokumentation från utvalda möten finns diariefört på TRV2014/72087 och TRV2022/26280. I enlighet med Offentlighetsprincipen kan samtliga allmänna handlingar begäras ut. För att begära ut en handling från Trafikverket kan man exempelvis använda sig av E-tjänstportalen <https://etjanster.trafikverket.se/begaran-om-utlamnande-av-allman-handling/>.

3.1.1 Samrådsunderlag

Sex större samrådsinsatser har genomförts under skede samrådsunderlag. Möten skedde kontinuerligt med Linköpings kommun och Länsstyrelsen i Östergötlands län. Möte med regionala kollektivtrafikmyndigheten genomfördes i samband med inbjudan till öppet hus för samrådsunderlaget.

Öppet hus genomfördes den 12 februari 2020 för att informera och samla in synpunkter angående samrådsunderlaget. Underlag har funnits tillgängligt i digitalt format på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/ostlanken. Underlag har funnits tillgängligt i

fysiskt format hos Trafikverket i Linköping, Brigadgatan 12 och på Linköping kommuns besökskontor, huvudbiblioteket i Linköping, Östgötagatan 5. Det fysiska materialet fanns tillgängligt under perioden 2020-02-10 till och med 2020-03-02. Samrådsunderlag daterat 2020-01-31 finns tillgängligt på projektets hemsida.

3.1.2 Samrådshandling – val av lokalisering

Under skedet för samrådshandling val av lokalisering har fem samrådsinsatser genomförts. På grund av dåvarande rådande Covid-19 situation har samtliga skett digitalt. En digital plattform togs fram för projektet vilken uppdaterats flertalet gånger enligt nedan. Möte med regionala kollektivtrafikmyndigheten under skedet samrådshandling – val av lokalisering har erbjudits men inte efterfrågats.

3.1.2.1 Juni 2020

I juni 2020 genomfördes ett digitalt samråd för att ge en inblick i det pågående utredningsarbetet. Samrådet riktade sig till allmänheten med syfte att informera om den pågående utredningen avseende de korridorer som utreds. Samrådet genomfördes via en digital plattform. Den digitala plattformen innehöll text, illustrationer och interaktiva kartor för att beskriva utredningen. Vid detta samråd redovisades tio varianter av korridorer med stationslägen och utrymmen för service- och uppställningsspår. Synpunkter gick att lämna direkt i det digitala kartverktyget samt på hemsidan och per brev. Samrådet pågick under perioden 2020-05-25 - 2020-06-14.

3.1.2.2 Oktober 2020

I oktober informerade Trafikverket om bortvalda korridorer. Det var inte någon större samrådsinsats utan syftade till att ge löpande information om projektet. Den digitala samrådsplattformen uppdaterades med alternativ som under utredningen valts bort. Det fanns ingen möjlighet att lämna synpunkter vid detta tillfälle eftersom det endast avsåg löpande information.

3.1.2.3 December 2020

I december 2020 uppdaterades samrådsplattformen med information om att omfattningen för projektet utökats och därmed även tidplanen förändrades. Det fanns ingen möjlighet att lämna synpunkter vid detta tillfälle eftersom det endast avsåg löpande information.

3.1.2.4 Mars 2021

I mars 2021 uppdaterades samrådsplattformen med nya korridorer samt justering av de tidigare presenterade. De nya korridorerna avser de korridorer som förlängts i och med det utökade uppdraget. Synpunkter gick att lämna direkt i det digitala kartverktyget mellan perioden 29 mars – 18 april 2021, synpunkter kunde också lämnas per brev och epost. Vid detta tillfälle inkom cirka 50 synpunkter.

3.1.2.5 Oktober 2021

I oktober 2021 uppdaterades den digitala plattformen med information om bortvalda alternativ samt de korridorer som fortsatt utreds. Synpunkter gick att lämna direkt i det digitala kartverktyget mellan perioden 5 oktober 2021 - 24 oktober, synpunkter kunde också lämnas per brev och epost. Vid detta tillfälle inkom cirka 400 synpunkter.

3.1.2.6 Februari 2022

I februari 2022 presenterade Trafikverket den Samrådshandling – val av lokalisering som tagits fram för projektet. Utvalda delar av handlingen sammanfattades i den digitala plattformen som används under projektets gång och handlingen som helhet presenterades på Trafikverkets hemsida. En inspelad presentation av projektet och samrådshandlingen lades upp på Trafikverkets hemsida. Handlingen fanns också tillgänglig i fysiskt format på Trafikverkets kontors utställningsplats i Linköping samt biblioteket i Linköping. Från den 3 februari 2022 till den 27 februari 2022 gavs möjligheten att lämna synpunkter på lokaliseringsutredningen. Synpunkter gick att lämna direkt i det digitala kartverktyget samt per brev och epost. Vid detta tillfälle inkom cirka 230 synpunkter.

3.1.3 Samrådshandling – planförslag

3.1.3.1 Februari 2024

I februari 2024 uppdaterades den digitala plattformen för att spegla hur långt Trafikverket kommit i arbetet med Ostlänken. 2022 gjorde Trafikverket ställningstagandet att gå vidare med korridorerna Steninge – Norr om Malmslätt. På den digitala plattformen förmedlas informationen om resultatet av det regeringsuppdrag Trafikverket fick 23 december 2022, ett regeringsuppdrag som innebar att arbetet med järnvägsplan för delen väster om Linköping mot Sjögestad avbryts (det vill säga korridor Norr om Malmslätt). Delsträckan Linköpings tätort sträcker sig därmed från Lingham i nordost till den lämpligaste anslutningspunkten mot Södra stambanan strax väster om stationen i Linköping.

Som del av regeringsuppdraget utreddes justeringar av projektet utifrån förutsättningen att Ostlänken inte ska ingå i ett hoplänkat system med nya stambanor samt kostnadsreducerande åtgärder.

Ingen spårlinje har valts ännu. Även utformningen av stationen, anslutande spårlinjer och sidosystem samt den lämpligaste anslutningspunkten mot Södra stambanan utreds fortsatt.

3.1.3.2 Samråd – Val av spårlinje, oktober 2024

Samråd om val av spårlinje skedde från 8 oktober till 11 november 2024. Syftet med detta samråd var att samla in synpunkter på föreslagen spårlinje från alla berörda och allmänhet. De synpunkter som har kommit in är sammanställda och besvarade i denna samrådsredogörelse.

Samrådshandlingar (PM Samråd, Översiktskarta med samrådsrets, Karta 1–3) finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/ostlanken. Utvalda delar av handlingarna sammanfattades i den digitala plattformen. Synpunkter gick att lämna på Trafikverkets hemsida, i det digitala kartverktyget samt per brev och epost. Vid detta tillfälle inkom cirka 70 synpunkter.

Öppet hus genomfördes den 22 oktober 2024 i Linköping, Linköping Konsert & Kongress, för att informera och samla in synpunkter från allmänheten.

Trafikverket har även haft direktkontakt med berörda fastighetsägare, verksamhetsutövare och ledningsägare genom fysiska eller digitala möten eller via telefon.

3.2 Samråd med Länsstyrelsen i Östergötlands län

Samråd sker löpande med Länsstyrelsen i Östergötlands län. Mötesserie med länsstyrelsen initierades tidigt i utredningsfasen. Förutom den löpande mötesserien har samrådsmöten även hållits angående bland annat följande ämnen:

- Klimatpåverkan och klimatanpassning
- Påverkan på miljö kvalitetsnormer och potentiella dricksvattentäkter
- Riksintresse Tift
- Naturmiljöfrågor
- Artskydd
- Beslut om betydande miljöpåverkan
- Kärna Mosse och Tinnerö
- Kapellån
- Riksintresse Kinda kanal / Stångån
- Riksintresse Linköpings stad
- Målbedömning
- Vattenfrågor
- Plansamordning

3.2.1 Samrådsunderlag

Länsstyrelsen i Östergötland har inte skickat ett skriftligt yttrande till Trafikverket angående samrådsunderlaget.

3.2.2 Samrådshandling – val av lokalisering

3.2.2.1 Remissvar Länsstyrelsen Östergötland, 2022-03-30

Länsstyrelsen förordar korridorerna Steninge och Norr om Malmslätt på grund av att de bäst uppfyller projektets mål samtidigt som effekten av miljöpåverkan bedöms blir rimlig i jämförelse med övriga alternativ. Det är viktigt att utbyggnad inom korridor Norr om Malmslätt sker genom att spåren förläggs söder om, och parallellt med, väg E4. Järnvägen bör dras i nära anslutning till Tift gravfält och med en höjdsättning som gör att visuella barriärer i landskapet så långt möjligt kan undvikas. Länsstyrelsen motsätter

sig inte en utbyggnad inom korridor Söder om Malmslätt förutsatt att utredningar kan visa att utbyggnad kan ske utan betydande påverkan på miljön inom Natura 2000-området Kärna mosse eller på grundvatten.

Korridoralternativen Extern korridor, Tunnel södra och Stångebro västra avstyrks. Övriga korridorer bedöms vara möjliga från ett övergripande planeringsperspektiv, men med lägre måluppfyllelse och större risker för miljön än det förordade alternativet. Länsstyrelsen ser utredningen och korridorvalet som mycket viktigt för att hitta den långsiktigt bästa lösningen samtidigt som den ger förutsättningar för en effektiv fortsatt planering och byggande av Ostlänken såväl som för fortsatt stadsutveckling i Linköping, regional utveckling och bostadsbyggande.

Länsstyrelsen bedömer att det översända remissmaterialet i huvudsak är väl utformat för ställningstagande om lämpligaste korridor. Samrådshandlingen beskriver på ett bra sätt frågans vikt och komplexitet och samtidigt som den ger möjlighet att jämföra och ta ställning till korridoralternativen utifrån aktuella planeringsförutsättningar och de mål som har satts upp för projektet. Att gemensamma projektmål har tagits fram baserade på nationella transport-, miljö-, och folkhälsopolitiska mål underlättar analys och ställningstagande om fortsatt inriktning för planeringen.

Länsstyrelsen ser det som angeläget att processen med nu aktuell lokaliseringstudie, efter beslut om prioriterad korridor, läggs till grund för revidering av nuvarande riksintresseanspråk för den planerade järnvägsutbyggnaden.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för ett tydligt och vägledande remissutlåtande. Trafikverket ser fram emot fortsatt samarbete i kommande skede.

3.2.3 Samrådshandling – planförslag

3.2.3.1 Remissvar Länsstyrelsen Östergötland, 2024-12-17 (Samråd – Val av spårinje)

Länsstyrelsen ställer sig i huvudsak bakom föreslagen lokalisering av Ostlänken inom korridor Steninge. Båda inriktningarna för stationsområdet – markförlagd eller upphöjd – bedöms vara möjliga att genomföra. Länsstyrelsen ser dock det upphöjda stationsläget som mest fördelaktigt att genomföra utifrån de planeringsintentioner som finns för anläggningen. På vissa delsträckor innebär den föreslagna lokaliseringen stora intrång i betydelsefulla natur-, kultur- och rekreationsmiljöer, särskilt vid Stångån samt Kallerstad gård/Mörtlösa hage, vilka så långt det är möjligt måste beaktas i den fortsatta planeringen. Länsstyrelsen efterlyser inför det fortsatta arbetet en fördjupad bild över tänkbara alternativ som skulle kunna minska intrången och annan påverkan på de skyddsvärda miljöerna.

Länsstyrelsen anser också att planeringen av Ostlänken i Linköping på ett tydligare sätt måste sättas i ett system där förutsättningarna för utveckling av både det nationella och regionala tågsystemet beaktas. Här skulle länsstyrelsen gärna se att längre spårsträcka än fram till Bergsvägen planeras och byggs väster om stationen, så att hela järnvägssträckan genom Linköpings stad blir klar och att spåren anpassas för fortsatt utveckling med fyra spår västerut från Linköping. Länsstyrelsen ser det vidare som angeläget att även Stångådalsbanans anslutning i Linköping ingår i den samlade

planeringen och att möjlighet ges till goda lösningar för banan på både lång och kort sikt.

Övergripande synpunkter

Satsningen på Ostlänken är av stor nationell och regional betydelse. Länsstyrelsen ser det som angeläget att den aktuella delsträckan kommer till utförande och att fortsatt planläggning sker i högt tempo.

Utgångspunkter för lokaliseringen är regeringens tillåtlighetsbeslut den 7 juni 2018, Trafikverkets beslut den 17 maj 2022 om korridorval Steninge samt Ostlänkens nu formulerade ändamål till följd av regeringens beslut den 22 december 2022.

Länsstyrelsen har tidigare, i yttrande den 30 mars 2022 (dnr 1649–2022), förordat korridor Steninge eftersom den bäst uppfyller projektets mål samtidigt som miljöpåverkan bedöms bli rimlig jämfört med övriga studerade alternativ.

Länsstyrelsen ser det som angeläget att spåren väster om resecentrum anpassas till en framtida förlängning av spåren när det motiveras av otillräcklig framtida kapacitet på Södra stambanan. Det är önskvärt att spåren dras fram till i höjd med Glyttinge, för att inte osäkerheter kring järnvägsutbyggnadsbehoven ska begränsa möjligheten till stadsutveckling på ömse sidor om järnvägsstråket genom Linköping, exempelvis vid Skäggetorp. Det är också viktigt att den nya stationen ges en tillräcklig kapacitet för att klara en framtida utveckling med fler spår västerut från Linköping.

Förutsättningarna för fortsatt nyttjande och utveckling av Stångådalsbanan påverkas i hög grad av ostlänkenprojektet. Planläggning för Stångådalsbanan planeras enligt samrådshandlingen att ske längre fram. Länsstyrelsen finner detta otillfredsställande och anser att planeringen av hela tågsystemet vid Linköping behöver ske i ett sammanhang och med beaktande av både kort- och långsiktiga behov. Ett sammanhållet tågsystem är även angeläget ur ett totalförsvarsperspektiv.

Om inte Stångådalsbanan från början kan anslutas till Linköpings nya resecentrum måste de nya spårlösningarna för Ostlänken utformas så att en sådan anslutning inte omöjliggörs i framtiden.

Bedömning av förslaget spårlinjeval

Förslaget sträcker sig från skarven mot Ostlänken etapp Bäckeby–Linghem vid Ryckelösa till område strax väster om korsning med Bergsvägen. Endast förordat alternativ redovisas i förslaget. Härutöver finns kortfattade redogörelse för bortvalda alternativ. Vid stationen hålls öppet för två olika alternativ – markförlagda eller upphöjda plattformar. Prioritering i fråga om höjdläget ska göras av kommunen under våren 2025.

Östra anslutningen

Förslaget ansluter till tillåtlighetsprövad korridor och utredda spårlinjer för sträckan Bäckeby–Linghem.

I området söder om Malmskogen bedömer länsstyrelsen att det finns utrymme att utan oskäligen intrång och kostnader utforma en sammanläggning av Ostlänkens spår med Södra stambanan samt att här också lokalisera ett sidoområde. Utbyggnaden kommer dock att innebära ett stort intrång på brukningsvärd jordbruksmark. I den fortsatta

planeringen är det viktigt att utforma anläggningen så att instängda och svårbrukade partier av jordbruksmark så långt möjligt kan undvikas samt att ta hänsyn till jordbrukets transportbehov.

I samband med att Hemsjövägen stängs är det viktigt att hitta väl fungerande alternativa transportlösningar för boende och näringsliv som berörs.

Passagen över Sviestadsån är lämpligt placerad då man valt att passera den i rät vinkel på en sträcka som högst troligen är uträtad.

I det omgivande landskapet förekommer en del skyddsvärda natur- och kulturmiljövärden, bland annat finns i den föreslagna anläggningens närhet kulturhistoriskt viktiga miljöer i form av gårdar och byar öster om staden, såsom exempelvis Ryckelösa, Frösätter, Vallsätter, Ginkelösa och Stora Vänge.

Vissa partier innehåller också viktiga betesmarker. Det är angeläget att förutsättningarna för djurhållning och betesdrift där, exempelvis på Ginkelösa, inte begränsas i onödan under bygg- eller driftskedet.

Passagen genom Torvinge industriområdet innebär intrång i både befintlig tätortsbebyggelse och en del skyddsvärda natur- och kulturmiljöer. Särskilt skyddsvärd är en dunge med äldre tallar strax intill Södra stambanan och sydost om kvarteret Magnetstaven samt skyddsvärda miljöer med lövträd vid Torvinge gård och vid Häradskårsgatans norra slutpunkt. Intrången i dessa miljöer bör begränsas så långt det är möjligt. Skadorna bedöms dock vara rimliga i förhållande till projektets betydelse och tillgängliga alternativ

Passagen genom Mörtlösa hage fram till Stångån innebär mycket stora intrång i skyddsvärda natur- och kulturmiljöer, bland annat i delar av den regionalt utpekade kulturmiljön Kallerstad. Passagen medför även risk för påverkan på samhällsviktiga funktioner. Miljön är särskilt känslig på grund av förekomst av skyddade arter, bland annat större vattensalamander, samt en större sammanhängande fornlämningsmiljö.

Länsstyrelsen anser att de möjliga lokaliseringalternativen vid Mörtlösa hage behöver förklaras och motiveras ytterligare. Om en lokalisering enligt förslaget bedöms oundviklig är det mycket viktigt att projektet genomförs med noggranna försiktighets-, skydds- och kompensationsåtgärder som begränsar skadorna på miljön. För att klara dessa behov krävs också en samplanering mellan Trafikverket och Linköpings kommun som säkerställer framtida miljövärden i den anknytande grönstrukturen. Länsstyrelsen påpekar vidare att tillfälliga intrång för till exempel transporter och arbetsytor under byggtiden måste minimeras i områden där fornlämningar och specifika förekomster av naturvärden berörs.

Länsstyrelsen ser det vidare som angeläget att järnvägen planeras så att funktionalitetsstörningar inte uppstår för samhällsviktiga anläggningar som Riksväg 35, räddningsstationen Kallerstad samt avloppsreningsverket vid Nykvarn.

Passagen över Stångån

De nya järnvägsbroarna innebär en mycket stor påverkan på kulturmiljöns och friluftslivets riksintressen samt även en viktig lokal rekreativ miljö. Med en eventuell

ny väg och bro längre norrut, som ersätter nuvarande Kallerstadsleden, riskerar projektet också att orsaka en indirekt påverkan på naturvårdens riksintresse.

Mot bakgrund av projektets betydelse och tillgängliga alternativ bedöms ändå järnvägsutbyggnaden som acceptabel. Länsstyrelsen understryker dock vikten av att lokalisering och utformning görs så att påverkan kan begränsas så långt det är möjligt. Det är nödvändigt att anläggningen utförs så att framkomligheten längs kanalen, både på land och i vattnet, inte begränsas. För att minska den visuella påverkan behöver järnvägsbroarna placeras på så långt avstånd som möjligt från Nykvarns slussmiljö och med en tillräcklig höjd för att inte begränsa båttrafiken. Vidare behöver järnvägsbroarna ges en omsorgsfull gestaltning som skapar en rimlig vistelsemiljö längs kanalkanterna. Behovet av bullerskärmar för att begränsa störningarna för omgivande rekreativmiljöer bör också övervägas i det fortsatta arbetet.

Intrång i vattenmiljön för eventuella brostöd, strandskoningar och liknande måste göras med stor försiktighet för att inte hindra kanaltrafiken och värna biologiska värden i och vid vattnet.

Delområde stationen

Länsstyrelsen ser det som angeläget att Resecentrum utformas med god kapacitet, för resande/byten såväl som genomgående trafik (goods), och med god anknytning till intilliggande stadsmiljöer. Det är viktigt att här beakta både kort- och långsiktiga behov. Säkerhetsaspekter behöver särskilt analyseras och beaktas, både inom anläggningen och i förhållande till riskobjekt i närområdet, till exempel kraftvärmeverket och slakteriet. Frågor om bullerstörningar måste noggrant studeras och beaktas för att värna omgivande stadsmiljöer.

Länsstyrelsens slutsats är att både det markförlagda och det upphöjda alternativet är möjliga att genomföra utan oacceptabel påverkan på riksintressen eller andra prioriterade allmänna intressen. Påverkan på stadsbilden blir stor i båda alternativen. Ett upphöjt läge får anses klart bättre för att begränsa barriäreffekter och ge stadsutvecklingspotential. Om det bedöms ekonomiskt rimligt att genomföra så förordar länsstyrelsen detta alternativ.

Korsande vägar och annan infrastruktur

Ostlänken måste anpassas så att projektet inte orsakar störningar eller väsentliga försämringar för befintliga transportsystem och teknisk infrastruktur. En del statliga vägar och en mängd kommunala gator kommer att påverkas, liksom teknisk infrastruktur av olika slag.

Länsstyrelsen ser det som angeläget att nya/ombyggda korsningar lokaliseras och utformas så att inga väsentliga risker eller barriäreffekter uppstår. På vissa platser påverkas viktiga siktlinjer i staden, till exempel mot domkyrkan, vilket särskilt bör beaktas. Det är också viktigt att korsningarna utformas med en god gestaltning.

Effekter och konsekvenser av projektet

Samrådshandlingen speglar att en hel del frågor kvarstår att utreda och konsekvensbeskriva i den fortsatta planeringen. I flera delar kommer också, förutom den järnvägsplan som ska upprättas, prövning enligt särskild lagstiftning att krävas, så som miljöbalkens bestämmelser om vattenverksamhet, artskydd och hantering av

förorenad mark samt kulturmiljölagens skydd av fornlämningar. Det är viktigt att dessa prövningar blir väl förberedda och koordinerade under den fortsatta processen.

Frågor om bullerskydd och olycksrisker kommer att behöva hanteras både i landsbygds- och stadsmiljöer. På många håll krävs parallella eller anknytande kommunala planläggningsinsatser för att hela projektet ska kunna förverkligas.

Länsstyrelsen understryker betydelsen av ett fortsatt omsorgsfullt arbete med att beskriva projektets miljökonsekvenser och att nya lösningar för lokal och regional infrastruktur får en bra förankring med berörda intressenter. Ersättning av befintliga samhällsfunktioner som måste flyttas, exempelvis kraftvärmeverket och Kallerstadsleden, kräver en noggrann genomförandeplanering.

Det är viktigt att även byggtidens påverkan på miljön och förekommande samhällsfunktioner får en omsorgsfull behandling i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen. Frågor om buller, olycksrisker, masshantering och skaderisker för skyddsvärda natur- och kulturmiljöer kräver här särskild uppmärksamhet. En god logistikplanering kommer att behövas för att under byggprocessen även hantera tung trafik till kraftvärmeverket och andra anläggningar i spårområdet närhet.

Länsstyrelsen framför vidare att utryckningsverksamhetens framkomlighet och insatstid, där Kallerstadsleden idag används, behöver beaktas vid planering av nya trafiklösningar. Det avser både under byggprocessen och efter att Ostlänken är färdigställd och operativ.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för ett tydligt och vägledande remissutlåtande. Trafikverket noterar att länsstyrelsen i huvudsak ställer sig bakom föreslagen lokalisering av Ostlänken inom korridor Steninge.

Trafikverket noterar länsstyrelsens slutsats att både det markförlagda och det upphöjda alternativet är möjliga att genomföra utan oacceptabel påverkan på riksintressen eller andra prioriterade allmänna intressen. Trafikverket noterar även att länsstyrelsen förordar ett upphöjt läge om det bedöms ekonomiskt rimligt för att begränsa barriäreffekter och ge stadsutvecklingspotential.

Trafikverket är av samma uppfattning att det är angeläget att fortsatt planläggning sker i högt tempo.

Angående fortsättningen västerut se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

Angående Stångådalsbanans anslutning se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

Angående totalförsvarsperspektiv se Trafikverkets kommentar till MSB och Försvarsmakten.

Trafikverket noterar att länsstyrelsen bedömer att det finns utrymme, att utan oskäligen intrång och kostnader, utforma spåranläggningen inklusive sidoområde i den östra delen, dock med intrång på brukningsvärd jordbruksmark. I den fortsatta planeringen utreds hur påverkan på intrånget kan begränsas ytterligare och tillgängligheten till jordbruksmark bibehållas

Angående Hemsjövägen, som avses stängas, kommer alternativa väglösningar för boende och näringsliv utredas och bedömas. Då vägen är enskild och området ligger utanför detaljplanlagt område kommer vägens nya sträckning fastställas i en lantmäteriförrättning efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft.

Trafikverket noterar att länsstyrelsen bedömer att passagen över Sviestadsån är lämpligt placerad.

Kulturmiljövärden såsom gårdar och byar öster om staden kommer att beaktas i så stor utsträckning som möjligt. Viktiga betesmarker såsom på Ginkelösa ska inte begränsas i onödan under bygg- eller driftskedet. Trafikverket noterar att länsstyrelsen bedömer att skador på skyddsvärd natur inom Torvinge industriområde är rimliga. Intrånget ska begränsas så långt det är möjligt.

Trafikverket är medveten om de skyddsvärda natur- och kulturmiljöerna vid Mörtlösa hage och fram till Stångån och risken att projektet innebär ett stort intrång. Betydelsefulla natur-, kultur- och rekreationsmiljöer ska så långt det är möjligt beaktas i den fortsatta planeringen. Arbetet fördjupas kring utformningsalternativ som skulle kunna minska intrången och annan påverkan på de skyddsvärda miljöerna. Försiktighets-, skydds- och kompensationsåtgärder som begränsar skadorna på miljön kommer att utredas vidare. Samplanering med Linköpings kommun sker för att säkerställa framtida miljövärden i grönstrukturen. Tillfälliga intrång under byggtiden ska minimeras där fornlämningar, fridlysta arter och andra naturvärden berörs.

Angående risk för påverkan på funktionen av de samhällsviktiga funktionerna öster om Stångån ska dessa minimeras i så stor utsträckning som möjligt och dialog förs med Linköpings kommun, räddningstjänsten, Tekniska verken med flera. Förordad spårinje är anpassad till bland annat väg 35 och avloppsreningsverket. Projekt Ostlänken bedöms inte påverka kraftvärmeverket (KV1) på sådant sätt att det behöver flyttas. Säkerhetsaspekter analyseras, både inom anläggningen och i förhållande till riskobjekt i närområdet, till exempel kraftvärmeverket och slakteriet.

Dialog har förts och kommer att fortsätta föras med Räddningstjänsten så planeringen sker med hänsyn till deras behov och ersättningsväg ska säkras så att god framkomlighet och insatstid kan uppnås både under byggtid och efter färdigbyggd järnvägsanläggning.

Angående passagen över Stångån noterar Trafikverket att länsstyrelsen bedömer att broarna innebär en mycket stor påverkan på kulturmiljöns och friluftslivets riksintressen samt även en viktig lokal rekreationsmiljö, men att utbyggnaden ändå bedöms acceptabel. Lokaliseringen av broarna har tagit hänsyn till Nykvarns slussmiljö som är ett viktigt uttryck för riksintresset för kulturmiljön. Utformning av broarna och landfasten ska göras så att påverkan begränsas så långt det är möjligt och framkomligheten både på land och vatten bevaras. Behovet av bullerskyddsåtgärder för att begränsa störningarna för omgivande rekreationsmiljöer kommer att övervägas.

En eventuell väg och bro längre norrut, som ersätter nuvarande Kallerstadsleden, anser länsstyrelsen riskerar att projektet orsakar en indirekt påverkan på naturvårdens riksintresse. En ny dragning av Kallerstadsleden hanteras av Linköpings kommun och ingår inte i järnvägsplanens anläggning. I miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen kommer Kallerstadsleden hanteras som en kumulativ effekt för riksintresset naturvård med mera. Påverkan på riksintresset kommer även hanteras i Linköpings kommuns miljöbedömning i detaljplan.

Trafikverket bedömer att föreslagen station kan utformas med god kapacitet och Trafikverket samarbetar med Linköpings kommun och Region Östergötland och andra intressenter för att skapa god anknytning till intilliggande stadsmiljöer som ska fungera under lång tid framöver.

Gällande bullerstörningar så kommer underlaget kompletteras och förtydligas successivt tills miljökonsekvensbeskrivningen och järnvägsplanen färdigställs, så att det tydligt framgår vilka åtgärder som kommer att göras och på vilka grunder, samt hur miljö kvalitetsnormerna för buller kommer att efterlevas. Redovisning av beräknade bullernivåer för bostäder som överskrider riktvärden i driftskedet tas fram och på plankartorna kommer bullerskyddsåtgärder för driftskedet att fastställas.

Ostlänken ska anpassas så att projektet inte orsakar störningar eller väsentliga försämringar för befintliga transportsystem och teknisk infrastruktur. Nya eller ombyggda korsningar ska lokaliseras och utformas så att risker eller barriäreffekter minimeras. I det fortsatta arbetet ska siktlinjer beaktas så långt möjligt och korsningarna utformas med en god gestaltning.

Trafikverket är medvetet om att prövning enligt särskild lagstiftning kommer att krävas, så som vattenverksamhet, artskydd, förorenad mark samt fornlämningar. Dessa processer är inplanerade parallellt med planläggningsprocessen.

Angående förankring pågår samverkan med berörda intressenter såsom länsstyrelsen, Linköpings kommun, fastighetsägare, verksamhetsutövare, kollektivtrafikmyndigheten med flera. Trafikverket har en kontinuerlig dialog och förankring med Linköpings kommun och länsstyrelsen. Angående parallella kommunala planläggningsinsatser för Trafikverket en kontinuerlig dialog med Linköpings kommun avseende planprocesserna för kommunens detaljplaner och tillägg till översiktsplan. Vid öppet hus deltog kommunen tillsammans med Trafikverket. Samråd om järnvägsanläggningens utformning samför läggs i tid med samråd av berörda detaljplaner för att samlat kunna redovisa hur staden förändras och säkra upp stadens framtida planering samt utbyggnad av infrastruktur.

Projektets miljökonsekvenser kommer att beskrivas och en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Genomförandeplanering för ersättning av befintliga samhällsfunktioner och infrastruktur sker i samarbete med Linköpings kommun och berörda intressenter.

Byggtidens påverkan på miljön kommer att utredas och dokumenteras i miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen. Trafikverket har ett pågående arbete för att identifiera lämpliga alternativ för användning av överskottsmassor utanför

järnvägsplanen. Trafikverket har återkommande samrådsmöten med länsstyrelsen och berörda kommuner och frågan om hantering av massor som uppkommer inom delsträckan kommer att redovisas till länsstyrelsen. Angående bland annat buller, olycksrisker och skaderisker för skyddsvärda natur- och kulturmiljöer under byggtiden pågår arbete med att minimera påverkan och redovisa konsekvenserna. Angående logistikplanering och tung trafik under byggtiden hanteras det vid produktionsplaneringen, som är en del av järnvägsplaneprocessen, dvs vid planering av hur trafik till och från bygget ska ske och påverkan på närliggande verksamhet. Planeringen sker så att trafiksystemet fungerar i sin helhet både under produktionstid och efter färdigställandet. Trafikverket ansvarar för planeringen av riksvägar och samarbetet med Linköpings kommun blir extra viktigt för planering av de kommunala vägarna liksom trafiksystemet i stort.

3.3 Samråd med Linköpings kommun

Samråd med Linköpings kommun sker löpande under processen. Trafikverket har ett flertal löpande mötesserier med Linköpings kommun för att hantera frågeställningar på olika nivåer. Mötena behandlar både projektledning i förhållande till tidplan och framdrift samt möten för teknikutbyte för att hantera sakfrågor och kunskapsutbyte.

3.3.1 Samrådsunderlag

3.3.1.1 Remissvar Linköping kommun 2020-03-04

Kommunen är positiv till att arbetet med Ostlänken genom Linköping fortgår. Den kapacitet och nytta Ostlänken skapar behövs redan idag. Trafikverket behöver säkerställa att hela Ostlänken kan färdigställas 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.

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 ställningstagande är viktiga underlag och förutsättningar för fortsatt planläggningsprocess.

Placering av Linköpings station har varit föremål för en synkroniserad planeringsprocess mellan Trafikverket/Banverket och Linköpings kommun. 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 Fördjupad översiktsplan för Kallerstad 2010.

Kommunen har skrivit att avtal med Sverigeförhandlingen om att Linköpings station ska placeras mellan Stångån och Riksväg 35.

Linköpings kommun har vid tidigare tillfällen yttrat sig angående Ostlänken. Sammanfattningsvis handlar ställningstaganden om att Linköpings station bör placeras centralt, strax öster om Stångån. Järnvägens passage ska utformas med en så liten barriäreffekt som möjligt. På landsbygden öster om staden ska Ostlänken samförläggas med Södra stambanan förbi Tallboda och med E4 förbi Lingham och Gistad. Linköpings kommun bilägger tidigare yttranden till detta.

Linköpings kommun är positiv till att utredningsområdet sträcker sig väster om Vikingstad. Kommunen förstår att passagen av Malmslätt och Kärna Mosse ger vissa begränsningar för järnvägens lokalisering. Denna avgränsning ger förutsättningar för 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 viktigt för att klara den trafikering som Östgötatrafiken planerar.

Linköpings kommun anser att utredningsområdets östra gräns ska justeras. Föreslaget utredningsområde stämmer inte överens med den tillåtlighet som Trafikverket har fått från regeringen för byggande av Ostlänken. Arbete med järnvägsplan inom tillåtligheten på sträckan Bäckeby–Tallboda pågår. Kommunen ifrågasätter huruvida det är tillåtet att arbeta med två olika järnvägsplaner med samma ändamål på samma geografiska sträcka samtidigt. Detta är förvirrande för de medborgare som följer planeringsprocessen och ökar osäkerheten för berörda intressenter. Kommunen menar att utredningsområdets östra gräns bör 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.

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. I det kommande arbetet med val av lokalisering och framtagande av järnvägsplan behöver arbetet ske i en fördjupad samverkan.

Linköpings kommun delar Trafikverkets bedömning om betydande miljöpåverkan.

Genomförande

Uppdelning av genomförandeetapper är av betydelse. 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 byggs i en sammanhållen etapp, för att undvika störningar från en utdragen byggtid.

Översvämningsrisk

Höga flöden vid översvämning av Roxen behöver ges mer uppmärksamhet. Stora områden riskerar att stå under vatten vid en översvämning. Samhällsviktiga funktioner behöver anpassas för ett förändrat klimat. Vatten vid skyfall är en viktig planeringsförutsättning, modeller och beräkningar av vatten behöver samordnas.

Trafikprognoser

Trafikeringsprognoser, både vad gäller trafikering på järnvägssystemet och flöden kring stationen, behöver utvecklas och samordnas.

Markförsörjning

Kommunens möjlighet till markförsörjning behöver säkerställas. Mark behövs för resecentrum och station, omflyttning av verksamheter, ny stadsutveckling vid nytt resecentrum och för nyetableringar.

Mark för upplag och etablering behöver samordnas med pågående järnvägsplan för sträckan Bäckeby–Tallboda, för att på så sätt effektivisera markanvändningen.

Tekniska Verken

Tekniska Verkens anläggningar, till exempel Gärstadverket, KVV1, reningsverk och biogasanläggning, är strukturerande anläggningar. De har stora investeringskostnader och ansluter till betydande ledningsnät.

Markanvändning

Översiktsplan för Ekängen–Roxtuna och Distorp–Gärdestad anger markanvändningen i den nordligaste delen av utredningsområdet.

Trafikverkets kommentar

I skede Samrådsunderlag är det övergripande syftet att samla in idéer och underlag för alla de faktorer som påverkar en ny järnvägssträckning. En snäv korridor för i princip en helt rak sträckning (fågelvägen) mellan start- och målpunkten ger den kortaste restiden, medan ett allt för brett utredningsområde ger orimligt långa restider. Trafikverket anser att det valda utredningsområdet ger möjligheter att pröva många olika tänkbara korridorer och lämplig dragning genom Linköping i det fortsatta skedet.

Tillåtligheten gäller fram till en gräns strax öster om Linköping. Utredningsområdet, som det redovisas i samrådsunderlaget, omfattar ett större område för att möjliggöra att även andra sträckningar än inom tillåtlighetskorridoren ska kunna prövas och utvärderas. Trafikverket har i detta skede valt att pröva även dragningar utanför den givna tillåtligheten.

Trafikverket är medvetna om att två olika planprocesser inom samma geografiska område inte kan pågå samtidigt och hanterar frågan.

Ostlänken måste fungera som en helhet även under tiden som utbyggnaden av en ny stambana sker. Delen Linköpings tätort planeras alltså i förhållande till övriga delar för att hela anläggningen ska fungera.

Sträckan Linköping tätort har utretts tidigare. På grund av nya krav och förutsättningar utreds delen Linköping tätort på nytt och vi börjar om i planprocessen. Då

förutsättningarna ser något annorlunda ut nu än tidigare behöver nya korridorer tas fram. De nya kraven har betydelse för hur och var vi kan placera järnvägen samt tar hänsyn till hur vi kan ta oss vidare från Linköping. Därmed inleds nu planprocessen med en lokaliseringstudning som går från ett brett helhetsperspektiv med flera alternativa stationslägen och ett brett utredningsområde och stegvis över mot ett fåtal alternativa stationslägen och smalare korridorer som inte tidigare utretts.

Trafikverkets intention är att arbetet med Ostlänken, delen Linköpings tätort, ska ske i nära samarbete med Linköping kommun. Samråd sker löpande för att kunna hantera gemensamma frågeställningar. Mötesforum mellan kommunen och Trafikverket har upprättats och pågår för att hantera frågor på olika nivå. Trafikverket och Linköpings kommun arbetar med gemensamma mål för projektet.

Översiktsplan för Ekängen–Roxtuna och Distorp–Gärdestad berör till del utredningsområdet och noteras inför det fortsatta arbetet. Samrådsunderlaget anger att det finns antagna fördjupade översiktsplaner för delar av kommunen, där denna fördjupning ingår.

De yttranden som lämnats in vid tidigare utredningar finns diarieförda hos Trafikverket på TRV2014/72087. Övriga synpunkter noteras och hanteras i den fortsatta processen.

3.3.1.2 Remissvar Linköpings kommun 2020-06-09

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 därmed 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 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.

Linköpings kommun refererar även till tidigare inlämnade remisser och uppmärksammar att de ställningstagandena fortfarande är gällande.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkter och kommer att beakta dessa i den fortsatta utredningen. Trafikverket hänvisar även till tidigare bemötande och betonar att intentionen med nära samarbete kvarstår.

3.3.2 Samrådshandling – val av lokalisering

3.3.2.1 Remissvar Linköpings kommun 2021-01-27

Linköpings kommun framför att det är ett problem att korridorerna är breda genom Linköping och framför allt på landsbygden. Vid planläggning och bygglov utgör breda korridorer ett onödigt stort hinder. Det skapar en osäkerhet och en onödigt stor oro hos fastighetsägare och markägare. Det är därför viktigt att korridorerna inte är bredare än vad som verkligen behövs. Och att det så snart det går skall korridorerna antingen tas bort eller smalnas av.

Ett externt alternativ är inte ett reellt alternativ för kommunen och bör därför utgå. Om det inte går i detta läge önskas korridorens utbredande minimeras.

Linköpings kommun förutsätter att kommunens planering av bostäder och verksamheter kan pågå så normalt som möjligt oaktat korridorernas påverkan. Kommunen har förfrågningar om planläggning i samtliga korridorer förutom den som går Norr om Malmslätt.

Kommunen föreslår att orterna Rappestad och Sjögestad undantas från korridoren Norr om Malmslätt i syfte att möjliggöra bebyggelseutveckling. Båda orterna är utpekade i ÖP för landsbygden.

Linköpings kommun anser att föreslagen breddning av korridor genom centrala Linköping inte följer den avsiktsförklaring som tecknats mellan parterna 2021-03-01 samt motverkar intentionerna i Sverigeförhandlingens objektavtal från 2017-11-14.

Kommunen har sedan hösten 2020 uttryckt stor oro och missnöje med att så stor del av kommunens utveckling hämmas av bredden och antalet järnvägskorridorer under så lång tid. Det är ett orosmoment för Linköpings verksamheter och hindrar stadens fortlöpande utveckling i relation till det uppdrag om bostadsbebyggelse som kommunen har i relation till Sverigeförhandlingen.

Linköpings kommun och Trafikverket tecknade därför 2021-03-01 en avsiktsförklaring. Parterna är i avsiktsförklaringen överens om att smalna av korridorerna genom Linköping, vilket också gjordes efter avsiktsförklaringens tecknande. Detta är kommunen nöjd med.

Med hänsyn till avsiktsförklaringens intention ser kommunen det som olämpligt att så markant utöka korridoren för Stångebro i höjd med Södra Tornby.

De underliggande implikationerna med att Trafikverket avser lägga järnvägstekniska funktioner i denna sektion anses olämpligt eftersom det tillskapar väldigt svåröverbyggda barriärer i ett viktigt stråk för stadens framtida utveckling. Sverigeförhandlingens objektavtal tecknat mellan Linköpings kommun och Staten genom Sverigeförhandlingen (2017-11-14) anger att station med grundutförande ska

utföras ”med inriktningen att minimera eventuella barriäreffekter i tätbebyggda miljöer”.

Steningekorridoren bör smalnas av så att ett fysiskt intrång på slussområdet vid Nykvarnsholmen och större delen av Nykvarnsparken undviks.

Vid Skäggetorp önskas att korridoren smalnas av så att den ligger söder om Nygårdsvägen, syftet att undvika intrång i bostadsbebyggelse i Skäggetorp.

Vid Ryd önskas att korridoren smalnas så att lokalisering endast är möjlig norr om Glyttingevägen. Syftet är att undvika intrång i bostäder i Ryd.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets intension är att inte ha bredare korridorer än nödvändigt men samtidigt inte begränsa möjligheterna att i nästa skede optimera placeringen, även i förhållande till kommande bebyggelse. Detsamma gäller breddningen i Södra Tornby som ger möjlighet att, tillsammans med kommunen fundera på områdets användning.

Om Trafikverket väljer att gå vidare med Korridor Steninge kommer passagen av Stångån och dess kulturhistoriska värden bli en prioriterad fråga där skada på området ska minimeras. Korridoren justeras inte.

Förslagen gällande justeringar av korridorerna vid Skäggetorp och Ryd är intentionen att inte påverka bebyggelsen men det kan uppkomma behov att påverka vägarna (Nygårdsvägen respektive Glyttingevägen) därav aktuell avgränsning. Inga justeringar.

Det finns ingen intention att placera den nya stambanan så att orterna Rappestad och Sjögestad påverkas utan en placering längs E4 eller i västra kanten av korridoren är vad som utreds. Detta kommer att tydligt beskrivas i Samrådshandlingen.

3.3.2.2 Remissvar Linköpings kommun, 2022-03-17

Linköpings kommun är positiva till att Ostlänken håller angiven tidplan med färdigställande 2035 samt att fortsättningen av nya stambanor planeras färdiga 2045. 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.

Linköpings kommun vidhåller att ett centralt placerat resecentrum med god tillgänglighet till målpunkter är den enda acceptabla placeringen samt en gemensam station skapas för Södra stambanan och Ostlänken.

Linköpings kommun förordar korridor Tunnel Norra i kombination med korridor Söder om Malmslätt då de korridorerna bäst uppfyller kommunens önskemål och bäst möjliggör den samhällsutveckling kommunen vill se i såväl centrala staden som på landsbygden. Av de centralt markförlagda alternativen delar Linköpings kommun Trafikverkets bedömning att Steninge är det alternativ som utmärker sig mest positivt och som har bäst potential att uppfylla kommunens mål.

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.

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 över i höjd med Skäggetorp accepteras inte. Det är 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. Kommunen förordar att hela sträckan genom Linköping 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.

Anläggningskostnaderna för de olika alternativen anges i intervall. De stora osäkerheterna när det gäller anläggningskostnaderna 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.

Linköping 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.

Lokaliseringsalternativ

Kommunen konstaterar 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 alternativ.

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.

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 framför allt målet gällande barriärfrihet.

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 barriären som trots allt skapas förutsätter kommun att barriärbrytande insatser i såväl spårens läge i plan och höjd som antal passager studerats 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 spårlinje i kommande skede.

Steningekorridoren är det markförlagda alternativ som har tydligt bäst måluppfyllelse i den gemensamma målanalysen. 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 begränsat 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 rivas för att ge plats åt järnvägen.

Extern 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.

Alternativ väster om Linköpings tätort

Väster om staden är de negativa konsekvenserna över lag 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 den nya stambanan, oavsett dragning norr eller söder om Malmslätt, kopplas ihop med Södra stambanan och tar sin väg vidare söderut väster om Sjöggestad då landskapet där bättre tillåter den anläggningen 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. Risker att grundvattenflödena förbi Kärna Mosse riskerar att påverkas vid anläggande av ny järnväg har varit känd under lång tid. Gällande övriga aspekter bedöms det som positivt att i största möjliga mån kunna följa befintlig dragning av Södra stambana 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 kommunen, 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 riksintresse 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. Placeringen inom den norra delen av korridoren bedöms medföra stor påverkan på 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 bebyggelseutvecklingen utifrån områdesbestämmelser Kränge och Rappestad samhälle. Om korridor Söder om Malmslätt inte är möjlig så behöver järnvägen samföräggas med E4 på den södra sidan för att på så sätt samla störningarna i landskapet och undvika intrång i nya miljöer.

Nästa skede

Linköpings kommun framför följande frågeställningar viktiga 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.

Den goda samverkan mellan Trafikverket och kommunen måste upprätthållas. Kommunen förutsätter att mål framtagna tillsammans mellan kommunen och Trafikverket ligger till grund och är vägledande för det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkter och för gott samarbete. Kommunens förordna av Tunnel Norra och Steninge i nämnd ordning kommer att vara en del i valet av korridor. Trafikverket ser fram emot ett fortsatt samarbete kring nämnda frågeställningar.

3.3.3 Samrådshandling – planförslag

3.3.3.1 Linköpings kommuns förväntningar på fortsatt samarbete Ostlänken 2024-03-20

Linköpings kommun har inkommit med ett brev för att tydliggöra vad de förväntar sig av Trafikverket under det fortsatta arbetet med Ostlänken. Syftet med brevet är att upprätthålla den goda samverkan mellan kommunen och Trafikverket och att lyfta önskan att den avsiktsförklaring som skrevs under 2022-09-26 fortsatt ska utgöra ram för samarbetet fram tills järnvägsplanen fastställs.

Systematiskt målanalysarbete

Linköpings kommun vill se att det gemensamma arbetssättet med systematiskt målanalysarbete fortgår och utgör metod vid val av spårlinje. Målen ska ta hänsyn till statliga, regionala och kommunala intressen. Hänsyn ska även tas till regional utveckling, stadsutveckling, bostadsbyggande, vidgade arbetsmarknadsregioner, stads- och landskapsbild samt natur- och kulturvärden.

Medfinansiering

Linköpings kommun vill få bekräftat att Trafikverket är överens om att valet av lokalisering i Steninge inte innebär någon förväntning om medfinansiering från kommunen.

Stångådals- och Tjustbanan

Kommunen vill trycka på att det är viktigt att beslut rörande Stångådals- och Tjustbanan inte medför några förseningar i projektets tidplan.

Framtidssäkring väster om Linköping

Kommunen vill lyfta vikten av en sammanhållen byggprocess i centrala Linköping. För att möjliggöra stadsutveckling och stadsläkning är det viktigt att järnvägsanläggningen inom centrala Linköping färdigställs i en sammanhållen tidsperiod. Projektet får inte innebära att barriären mot Skäggetorp förstärks. Det måste även säkerställas att Linköping inte riskerar återkommande stora järnvägsprojekt i centrala staden. Som en del i att beakta den fortsatta utvecklingen av staden behöver järnvägsplanen avslutas med fyra spår från Linköping C ut genom centrala Linköping västerut. På detta sätt kan en eventuellt framtida utveckling av stambanor ta vid väster om centrala Linköping på ett sätt som minimerar störningar.

Linköpings kommun vill vara tydliga med att de inte är beredda att understödja några reservat för framtida järnvägsdragningar som begränsar eller omöjliggör vidare utveckling väster om Linköping.

Trafikverkets förhandlingsgrupp

Linköpings kommun framför att de förutsätter att representanter från Trafikverket som ingår i Trafikverkets förhandlingsgrupp har erforderliga mandat att företräda Trafikverkets slutliga uppfattning i de frågor förhandlingen avser.

Trafikverkets kommentar 2024-04-02

Tack för ert brev från 2024-03-20 där ni framför kommunens förväntningar på fortsatt samarbete med Trafikverket inom projekt Ostlänken.

Trafikverket kan bara bekräfta att utgångspunkten för samarbetet beskrivs, i den av parterna tecknade avsiktsförklaringen 2022-09-26, samt i de överenskomna samverkansformerna som handlar om hur samarbetet ska bedrivas på en mer operativ nivå.

De frågor och områden som Linköpings kommun lyfter i sitt brev är, enligt Trafikverket, omhändertagna inom ramen för ovan beskrivna samverkan men där fortsatt arbete är nödvändigt för att parterna ska hitta framdrift och lösningar som motsvarar respektive parts utgångspunkter och uppdrag.

Trafikverket ser därför också fram mot en fortsatt god samverkan och ett gott samarbete i projektet Ostlänken delen genom Linköping.

3.3.3.2 Remissvar Linköpings kommun, 2024-11-28 (Samråd – Val av spårlinje)

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 industriområden 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 lokaliseringsutredningen. 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.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkterna och ett gott samarbete.

Trafikverket delar uppfattningen att det är angeläget att tidplanen kan hållas. I ett stort infrastrukturprojekt som pågår under lång tid kan mycket hända på vägen. Trafikverket bygger Ostlänken etappvis och börjar norrifrån där vi kommit längst i vår planering. Längst söderut på sträckan, i Norrköping och Linköping, har vi inte kommit lika långt i planeringen. I de här kommunerna är järnvägsplanerna fortfarande i samrådsskede och där finns stora utmaningar att lösa innan vi kan börja bygga. Trafikverket ser just nu över planeringen av projektets alla delar för att kunna bygga så tids- och kostnadseffektivt som möjligt – med målet att hela Ostlänken ska vara klar för trafik år 2035. Delsträckan genom Linköping är fortfarande i samrådsskede, vilket innebär att planeringen för järnvägen genom kommunen fortfarande pågår. I mitten av 2026 planerar Trafikverket ytterligare samråd där järnvägens utformning presenteras och markanspråket redovisas. I mitten av 2027 planerar Trafikverket att ställa ut järnvägsplanen för granskning och i slutet av 2027 planerar Trafikverket att skicka järnvägsplanen för fastställelseprövning. Fastställelse av järnvägsplanen beräknas ske under andra halvan av 2028. Enligt tidplanen kommer järnvägsplanen vinna laga kraft runt år 2028–2029.

Angående befintliga passager som bryts kommer fortsatt dialog föras med kommunen om vilka passager som är möjliga och ekonomiskt rimliga. Trafikverket har kravet att ersätta funktionen av vägar som bryts/påverkas.

Hemsjövägens omdragning utreds och kommer att redovisas i senare skede. Då vägen är enskild och området ligger utanför detaljplanlagt område kommer vägens nya sträckning fastställas i en lantmäteriförrättning efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft.

Angående önskemål om ersättning av passager i östra delen sker en dialog mellan Trafikverket och Linköpings kommun där Finnögatan, Knuts gata och Halvdans gata med flera ingår.

Angående målarbetet delar Trafikverket kommunens inställning att det bedragit till ett gott samarbete. Optimering utförs våren 2025, bland annat för bättre anpassning till kommande marknivåer runt stationen. Trafikverket kommer ta fram ett alternativ som uppfyller Trafikverkets mål och som utgör det statliga grundutförandet. Detta alternativ kommer vara genomförbart och acceptabelt ur ett stadsutvecklingsperspektiv.

Utredning pågår hur spåren kan avslutas i väster och om Bergsvägen påverkas eller inte samt konsekvenserna för de omkringliggande funktionerna.

Angående projektets avslutning västerut har regeringsbeslutet december 2022 resulterat i att sträckan från stationen och västerut till Sjögestad utgår. Till följd av att planeringen av delarna mellan Linköping och Borås/Hässleholm är avbruten finns inte längre möjlighet att genomföra delen mellan Linköping och Sjögestad som en första del av de centrala systemdelarna. Projektet sträcker sig nu från Linghem i nordost till den lämpligaste anslutningspunkten mot Södra stambanan strax väster om stationen. Korridor Norr om Malmslätt kvarstår i den utsträckning som krävs. En eventuell framtida fortsatt utbyggnad av spår västerut från Linköping ska inte omöjliggöras.

Projekteringsarbetet har under 2023–2024 resulterat i att en lämplig anslutningspunkt till befintlig Södra stambana har hittats väster om det nya stationsläget. Den nya stationen med sex spår går ihop till två spår och ansluter till befintlig Södra stambana väster om Bergsvägen. Byggs nya stambanor ut i framtiden kan en planskildhet byggas mellan den nya stambanan och Södra stambanan väster om den nya stationen. Därefter fortsätter spåren för den nya stambanan vidare i korridoren Norr om Malmslätt. Spårprojektering som visar på hur ett avslut i väst kan göras kommer att redovisas tillsammans med PM Bortvalda alternativ (studerade spårlinjer i korridoren Norr om Malmslätt) efter sommaren 2025.

Beslut om fortsatt utveckling av Ostlänken, om de nya järnvägssträckorna ska vara en del av ett hoplänkat system av nya stambanor, behöver tas på regeringsnivå. Trafikverket noterar att kommunen inte anser att dialogen med Trafikverket resulterat i en acceptabel lösning och att Linköpings kommun tillsammans med Länsstyrelsen och Region Östergötland i ett brev till infrastrukturministern har poängterat nödvändigheten av att järnvägsutbyggnaden sker i en sammanhållen process genom hela Linköping, och inte som nu planerat att Ostlänken upphör vid Linköping Centralstation.

Stångådals- och Tjustbanan - När Trafikverket tog ställning till var Ostlänken ska gå in och ut från centrala Linköping var utgångspunkten att Stångådals- och Tjustbanan ska få en likvärdig funktion som idag. Placeringen för en ny gemensam station för Ostlänken och Södra stambanan blir i området Steninge, strax nordväst om dagens station i området mellan Stångån och Bergsvägen. Trafikverkets inriktning är att Stångådals- och Tjustbanan inte ansluter till den nya stationen i Steninge utan den får istället ett nytt stationsläge i norra Tannefors. Under 2025 startar Trafikverket ett separat planeringsarbete för Stångådals- och Tjustbanans anslutning i Linköping, som kommer pågå fram till 2027. I arbetet med järnvägsplanen bjuder Trafikverket kontinuerligt in de som är särskilt berörda att tycka till. Trafikverket förordar en anslutning till Södra stambanan i Torvinge. Trafikverket håller med kommunen om att valet av korridor Steninge bygger på att nuvarande resecentrum i Linköping tas ur bruk.

De olika studerade alternativen av sidosystem kommer detaljstuderas framöver efter att val av höjdläge vid station har gjorts.

Trafikverket noterar angående val av spårlinje att kommunen utför en jämförelseanalys. Kalkylerna kommer att bearbetas vidare.

Trafikverket kommer ta fram ett alternativ som uppfyller Trafikverkets mål och som utgör det statliga grundutförandet. Detta alternativ kommer vara genomförbart och acceptabelt ur ett stadsutvecklingsperspektiv utan krav på medfinansiering från kommunen.

3.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Utredningsområdet i planeringsskedet för Samrådsunderlag och Samrådshandling – val av lokalisering omfattar ett stort geografiskt område och därmed blir gruppen enskilda som kan bli särskild berörda svårdefinierad. Inkomna synpunkter redovisas därför under rubriken Samråd med allmänheten.

3.4.1 Samrådshandling – planförslag

3.4.1.1 Möten med berörda verksamheter inom vald korridor

Samrådsmöten har hållits med verksamheter som ligger inom vald korridor och som bedömts sannolikt kommer att påverkas av järnvägsplanen. Berörda fastighetsägare har bjudits in i syfte att få information från Trafikverket och Linköpings kommun gällande planerna som berör fastigheterna samt att lämna synpunkter. En av frågorna som uppkom rörde ifall Trafikverket kan lösa in verksamheter i förskott.

Trafikverkets kommentar

Det krävs en lagakraftvunnen järnvägsplan innan fastigheter kan lösas in. Trafikverket kan inte heller erbjuda ersättningsmark.

3.4.1.2 Möte angående Ostlänkens påverkan av området runt Hemsjövägen

2019-12-03 bjöd Trafikverket och Linköpings kommun tillsammans in fastighetsägare vid Hemsjövägen till ett samrådsmöte. Syftet med samrådsmötet var att informera berörda parter om Trafikverkets förslag på ersättningsväg och Linköping kommuns framtidsplaner för området för att tidigt få in synpunkter från berörda fastighetsägare.

Under mötet framfördes att det i närheten av Hemsjövägen finns ett viltstråk med främst vildsvin. Oro uttrycktes över att Ostlänken men inte Södra stambanan kommer vara stängslad.

Diskussioner uppstod rörande projektets påverkan på brunnar, ledningar, vattenmätare med mera.

Ivarsson i Metsjö AB framförde att de önskar närhet till Torvinge industriområde norr om järnvägen eftersom de har många specialtransporter som kan innehålla last med spännvidder upp till 35 m vilket gör vägar med skarpa kurvor oframkomliga. Företaget uttryckte även att det går bra att åka genom staden en kortare period så länge de vet att det kommer komma en passage över järnvägen senare. Företaget framförde att de gärna ser en lösning med enskild väg såväl åt väster som öster.

Markägarna förordar ett alternativ västerut mot Linköping. Ett argument som framkom under samrådsmötet var att Väg 758 är en farlig väg utan vägren vilket gör den olämplig som gång- och cykelväg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har utrett och tagit ställning till att hela Ostlänken ska stängslas in och utrett risker och konsekvenser i de lägen där ny och gammal järnväg förläggs parallellt. Resultatet av denna utredning blev att det beslutades att vissa delar av Södra stambanan fortsatt kan vara ostängslad trots att Ostlänken stängslas in.

Projektets påverkan på bland annat brunnar, ledningar och vattenmätare kommer utredas och hanteras men i ett senare skede. Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna.

3.4.1.3 Möten i samband med samråd - Val av spårlinje

Möten har hållits och samtal har förts med flera enskilda fastighetsägare som kan antas bli särskilt berörda av järnvägsanläggningen i samband med samrådsstart. Bland annat

fastighetsägare i Torvinge, Stora Vänge och fastighetsägare till större jordbruksfastigheter.

3.4.1.4 Samråd - Val av spårlinje, oktober 2024

Sammanfattning av inkomna synpunkter från samråd, oktober 2024, från enskilda som kan bli särskilt berörda redovisas tematiskt.

Påverkan på kultur-, naturvärden inom fastigheten

En fastighetsägare förespråkar en annan dragning för att undvika hagmark med skogsbeete och påpekar att salamandrar, kartesisk källa och fornlämningar finns där spårdragningen föreslås samt oro för påverkan på grundvattnet. Fastighetsägaren förordar en dragning direkt intill befintliga stambanan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och information. Markanspråket anpassas så att skyddsvärd natur bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Fornlämningar är skyddade enligt Kulturmiljölagen. Målet för projektet är att fornlämningar ska bevaras. Avvägningar kan göra att det inte alltid är möjligt att bevara och hanteras då enligt 2 kap KML. I projektet kommer även utredas hur/om eventuella grundvattensänkningar påverkar fornlämningar och naturvärden. Planerad järnväg ligger inom tillåtlighetskorridoren i denna del.

Naturvärden

En fastighetsägare vid Hemsjövägen påpekar att det längs med Hemsjövägen och mot "Oxhagen" finns biotopskyddade stenmurar. I närheten finns eventuellt orkidéer. Det bor fladdermöss i logen och de finns rikligt i området. Även andra vilda djur såsom exempelvis älg, vildsvin, rov- och småfåglar, raphöns samt vessla/hermelin förekommer. Men även olika flyttfåglar stannar ibland. Över järnvägen finns naturliga djurpassager emellan skogarna.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och information. Inom projektet görs naturvärdesinventeringar och artinventeringar. Skyddsåtgärder- och kompensationsåtgärder planeras för att minimera påverkan på naturvärden, skyddade arter och fornlämningar så även möjlighet finns för vilt att passera järnvägen.

Påverkan på brukningsvärd jordbruksmark

Några fastighetsägare till jordbruksmark anser att så lite jordbruksmark som möjligt bör påverkas. Ny bördig åkermark kan inte ersättas. Förslaget har delat den bästa åkerjorden, kvar blir svårbrukade skiften. En fastighetsägare anser att sidosystemet inte bör placeras på attraktiv jordbruksmark.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och information. Trafikverket är medvetna om att jordbruksmark är en viktig samhällsresurs. Därför eftersträvar vi att utforma järnvägsanläggningens alla delar så att intrång på brukningsbar mark minimeras och att åtkomst till befintlig jordbruks-/betesmark säkras under byggtiden och när Ostlänken är färdigbyggt.

Buller och vibrationer

Några fastighetsägare påpekar att Ostlänken medför ökat buller och påverkar både visuellt och ljudmässigt. Några fastighetsägare önskar bullerskydd. Några fastighetsägare undrar hur vibrationer kommer att påverka byggnader, vibrationskänslig verksamhet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och information. Buller av är en av de aspekter som utreds och ingår i beslutsunderlaget för val av järnvägens utformning. En bullerutredning kommer att genomföras för hela sträckan där förändring av buller till följd av projektet beskrivs och åtgärder föreslås i fall där gällande riktvärden för buller överskrids. Utformning av eventuella bullerskydd kommer också att utredas som en del av järnvägens gestaltning. Bästa lösning att dämpa buller är att bygga bulleråtgärder nära källan, men med hänsyn till ekonomin är det ibland aktuellt med fastighetsnära åtgärder. Åtgärder kommer utformas med hänsyn till kulturmiljövärden så långt detta är möjligt. Föreslagna bulleråtgärder (fastighetsnära och spårnära) kommer att redovisas vid kommande samråd och fastställas i järnvägsplanen.

När den nya järnvägen projekteras har bostäder bra skydd i de riktvärden för vibrationer som Trafikverket projekterar efter. För bostäder används riktvärde 0,4 mm/s. Riktvärdet är framtaget för att boendes nattsömn inte skall störas. Till grund för riktvärdena finns bland annat medicinska undersökningar. När det gäller skador på byggnader brukar de skadliga nivåerna ligga på betydligt högre vibrationsnivåer. För vibrationer under byggprocessen måste en riskbedömning göras beroende på vilka arbeten som skall göras nära byggnaden. Den typen av riskbedömning ingår i arbetena som föregår byggfasen av järnvägsprojektet.

Trafikverket tar kontinuerligt emot synpunkter fram tills granskning av järnvägsplanen är avslutad, det vill säga under år 2027.

Hemsjövägen och passager i Torvinge

Flera fastighetsägare söder om spåren påpekar att avståndet till kollektivtrafik och Tallbodas service ökar om Hemsjövägen stängs av. En alternativ passage föreslås över befintliga stambanan (spår för Stångådalsbanan) längre västerut istället. En naturlig ersättningsväg behövs om Hemsjövägen stängs. Närmsta mataffär, utlämning av paket, barnomsorg, stadsbussar, cykelvägar och liknande finns i Tallboda. En överfart exempelvis vid Correns tryckeri skulle innebära att familjer kan nå Tallbodas barnomsorg och affärer och företaget Ivarsson i Metsjö kommer snabbt ut på samt att Räddningstjänsten/Trafikverkets underentreprenörer kommer åt järnvägen på ett enkelt sätt.

En fastighetsägare önskar att Rönögatan förlängs till Hemsjövägen tills Ostlänken är färdigbyggd. I annat fall ser de stora problem med byggtrafik i norra änden av Hemsjövägen och den farliga skymda utfarten till Norrköpingsvägen. En liknande anslutning kan behövas som räddnings-/underhållsväg på norra sidan även efter byggtiden när Hemsjövägen norrut sannolikt slutar underhållas och snöröjas.

En fastighetsägare i Torvinge påpekar att där järnvägen korsar vägnät behöver det finnas gångbanor och cykelbanor av god kvalitet och bredd på båda sidorna av bilvägen.

Den anser att om utrymme för gående och cyklister prioriteras bort tappar de kontakten med Tallboda centrum, skolorna i Tallboda och blir tvungna att alltid åka bil.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och information. Hemsjövägen är en lokalväg som idag korsar Södra stambanan med en plankorsning. En planskild korsning mellan Ostlänken och Hemsjövägen bedöms inte samhällsekonomiskt försvarbar då relativt få kommer att nyttja vägen. En ersättningsväg utreds som kan fungera både under byggtid och som permanent lösning. Fortsatt dialog med berörda fastighetsägare kommer ske och förslag redovisas vid kommande samråd år 2026. Ersättningsvägens slutliga dragning kommer inte fastställas i järnvägsplanen då den är en enskild väg utanför detaljplanelagt område, men Trafikverket ska föreslå en fungerande lösning. Vägens nya sträckning fastställs i en lantmåteriförrättning efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft. En ersättning för gång och cykel studeras vidare i arbetet med korsande vägar i Torvingeområdet för att tillmötesgå så många önskemål som möjligt. Förslag redovisas vid samråd 2026.

Inlösen och ersättning

Synpunkter har inkommit från fastighetsägare eller verksamhetsutövare främst i Torvinge, som eventuellt kommer att beröras av järnvägsanläggningen. De har frågor om hur inlösen sker och om ersättning. En verksamhetsutövare menar att den inte kommer kunna fortsätta bedriva verksamhet på platsen och att en flytt tar tid.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och information. I det fall en fastighet påverkas direkt av markintrång ersätts fastighetsägaren för den marknadsvärdeminskning som fastigheten drabbas av. Trafikverket löser i första hand endast in den mark som behövs för anläggningen, men kan eventuellt även lösa in mark utöver detta i speciella fall. Det kan till exempel handla om smala remsor av mark som blir obrukbara. Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" samt "Vad händer när en järnväg eller väg byggs" som kan laddas ner från Trafikverket hemsida.

Ytterligare samråd gällande markanspråk planeras ske under 2026. Järnvägsplanen planeras att lämnas in för fastställelse år 2027. Fastighetsägare som är direkt påverkade har kontaktats eller kommer att kontaktas av Trafikverket. I samband med arbete med detaljplaner kommer även Linköpings kommun samråda med berörda markägare. Trafikverket rekommenderar att även kontakta Linköpings kommun om berörd fastighet innefattas av översikts- och detaljplaner som kan komma att påverka området. Dessa har sannolikt en annan tidshorisont än aktuell järnvägsplan.

3.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.5.1 Samrådsunderlag

Under skede samrådsunderlag har det hållits ett samrådsmöte med jakt- och viltorganisationer i Östergötland. Syftet med mötet var att utreda viltförekomst och vilt rörelser inför utredning av Ostlänkens sträckning.

3.5.2 Samrådshandling – val av lokalisering

3.5.2.1 Brf Stångåstrand

Bostadsrättsföreningen Stångåstrand ser stora risker ut bland annat gestaltnings- och bullersynpunkt med en central förläggning ovan mark genom Linköping. Förordar en extern dragning förbi staden om ett tunnelalternativ inte blir aktuellt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt.

3.5.2.2 Fastighetsägarna GFR Linköping

Fastighetsägarna i Linköping poängterar att omgivning är av stor betydelse och att deras investeringshorisont är mycket lång. Ostlänken och dess dragning samt stationsläge är viktigt för branschen.

Fastighetsägarna Linköping förordar en tunnelloösning, både på grund av långsiktig nytta för transportapparaten, Linköpings stadsutveckling samt för att kortsiktigt minimera skadeverkningarna av ett stort byggprojekt. Utifrån detta ser Fastighetsägarna att ytterligare utredning vore att föredra.

För det fall att tunnel, efter ytterligare analys, helt avfärdats så förordar de alternativet Steninge. Den senare är avhängig av att kommunen skyndsamt kan flytta KV1 och inom kort planera och utveckla den marken.

Fastighetsägarna i Linköping ser en risk är att en ny stadsdel där KV1 befinner sig idag inte kan stå färdig i tid till att nytt resecentrum tas i bruk. Vid alternativet Steninge är det av yttersta vikt att kommunen har möjlighet att planera och möjliggöra byggnation av stadsdelen så snart som möjligt. Det är alltså viktigt att även Trafikverket har en plan för hur byggnationen av nya spår ska ske så effektivt som möjligt och med så lite störning som möjligt för den byggnationen. Och i det läget står branschen redo att investera och utveckla denna nya stadsdel.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt.

3.5.2.3 Folkhälsomyndigheten

Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Folkhälsomyndigheten lämnar remissen utan åtgärd.

3.5.2.4 Fortifikationsverket

Sammanfattning av synpunkt 2020-03-12

Beroende på slutlig utformning kommer järnvägen få mer eller mindre påverkan på det fastighets- och anläggningsbestånd som finns inom kommunen. Exakt påverkan är svårt att utreda utifrån det material som nu samråds, då underlaget inte är precis nog för att en exakt analys ska kunna genomföras. Det konstateras att det utredningsområde som omfattas av remissen omfattar flera för totalförsvarets viktiga funktioner. Förslaget riskerar att innebära påtaglig skada på både riksintressen samt på områden av betydelse för totalförsvarets militära del, 3 kap 9 § första stycket Miljöbalken.

Det är av stor vikt för Fortifikationsverket och dess samarbetspartners att föreslå korridorer samråds i ett mycket tidigt skede för att minimera potentiell skada på fastigheter, anläggningar och verksamhet.

Fortifikationsverket ställer sig till fullo bakom Försvarmaktens yttrande, beteckning FM2020-5010:3 och har inget övrigt att tillägga.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och kommer att beakta dessa i den fortsatta utredningen. Trafikverket är medvetna om att utredningsområdet omfattar ett stort geografiskt område som bland annat innefattar riksintressen, både offentliga och med sekretess, områden av betydelse för totalförsvarets militära del samt tillhörande påverkansområden. Dessa områden kommer att beaktas i den pågående utredningen.

Sammanfattning av synpunkt 2022-03-11

Fortifikationsverket avstyrker lokaliseringalternativen då korridorerna riskerar att skada riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken samt område av betydelse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § första stycket miljöbalken.

Fortifikationsverket efterfrågar ett fördjupat samråd med Trafikverket och Försvarmakten.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkten och ser fram emot ett fördjupat samarbete med Fortifikationsverket och Försvarmakten för att på så komma vidare med aktuella korridorer.

3.5.2.5 Försvarmakten

Sammanfattning av synpunkt 2020-02-10

Försvarmakten uppger att utredningsområdet omfattar stora delar av centrala Linköpings kommun. Beroende på den slutgiltiga utformningen, inom det omfattande utredningsområdet, riskerar den planerade järnvägen att innebära påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del samt område av betydelse för totalförsvarets militära del.

Inom utredningsområdet finns Malmens flottflygplats, Totalförsvarets forskningsinstitutionens (FOI) verksamhetsområde samt riksintressen för totalförsvarets militära del som omfattas av sekretess.

Försvarmakten uppger att redovisade kartor för riksintressen i samrådsunderlaget bör kompletteras. Alla riksintressen för totalförsvarets militära del, område av betydelse för totalförsvarets militära del samt tillhörande påverkansområde bör presenteras tydligt.

Försvarmakten bedömer att ett fördjupat samråd med Trafikverket eventuellt kan förhindra skada på riksintressen samt områden av betydelse beroende på hur den föreslagna sträckningen slutligen utformas. Försvarmakten anser att Trafikverket bör kontakta Försvarmakten i god tid innan arbetet med möjliga sträckningar inom den aktuella korridoren inleds.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket är medvetna om att utredningsområdet omfattar ett stort geografiskt område som bland annat innefattar riksintressen, både offentliga och med sekretess, områden av betydelse för totalförsvarets militära del samt tillhörande påverkansområden, vilka Försvarmakten ansvarar för. Dessa områden kommer att beaktas i den pågående utredningen.

Under år 2020 utreds alternativa korridorer och Trafikverket planerar att presentera dessa under hösten 2020. Trafikverket uppmanar Försvarmakten att även lämna in synpunkter vid kommande samråd. Trafikverket är positiva till en löpande dialog med Försvarmakten för att kunna utreda lämplig korridor inom utredningsområdet.

Trafikverket ser över kartunderlag och kontaktar Försvarmakten om det finns behov av att förtydliga eventuellt saknade områden.

Sammanfattning av synpunkt 2020-10-12

Försvarmakten konstaterar att sträckningen Stångebro kommer att medföra påtaglig skada på riksintresset för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken, Malmens flottilflygplats. Där till riskerar den att påverka verksamheten som bedrivs kopplat till Malmens flottilflygplats. Gällande sträckningen Steninge går det inte att utesluta att sträckningen kan komma att innebära påtaglig skada på riksintresset för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken, Malmens flottilflygplats. Dessutom riskerar den att påverka verksamheten som bedrivs kopplat till Malmens flottilflygplats. Således motsätter sig Försvarmakten de båda alternativen och förordar att Trafikverket väljer att utreda sträckningar norr om den befintliga stambanan inom det aktuella området i Linköpings kommun. Slutligen framför Försvarmakten att det är av yttersta vikt att Trafikverket fortsätter att samråda med Försvarmakten, gällande såväl utvecklingen av det aktuella projektet som andra sträckningsförslag, och att myndigheten bereds möjlighet att delta i det fortsatta arbetet med projektet. Detta för att undvika att planeringen av järnvägen i det aktuella området medför negativ påverkan eller påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkter och ser fram emot fortsatt samverkan.

Förtydligande att underlaget som synpunkterna hänvisar till inte gällde korridorerna Steninge och Stångebro utan delen väster om staden, Norr eller Söder om Malmslätt. Synpunkterna ovan för Stångebro gäller en lösning söder om Malmslätt, längs med Södra stambanan.

Sammanfattning av synpunkt 2022-03-11

Försvarmakten bedömer att beroende på hur den föreslagna sträckningen slutligen utformas riskerar den att innebära påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken samt område av betydelse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § första stycket miljöbalken. Således motsätter sig Försvarmakten lokaliseringalternativen enligt nuvarande förslag.

Försvarsmakten efterfrågar vidare dialog för att förhindra att skada uppstår på riksintressen samt område av betydelse för totalförsvarets militära del.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkter och återkommer för vidare dialog.

3.5.2.6 Havs- och vattenmyndigheten Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter på ärendet. Poängterar att det inte innebär att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller handlingarna i ärendet.

3.5.2.7 Insamlingsstiftelsen Jo-Jo Tåg

Insamlingsstiftelsen Jo-Jo Tåg påtalar att hela projektet ”nya stambanor mellan Stockholm till Göteborg och Malmö via Jönköping” är alltför kostsamt i relation till vad det ger.

Insamlingsstiftelsen Jo-Jo anser att möjligheten att bygga järnväg på landbro bör utredas.

Insamlingsstiftelsen Jo-Jo Tåg föreslår två stationer i varje stationsort. En som ligger just intill motorvägen. De föreslår en station bakom Bauhaus med bibana närmare Bauhaus. Från den stationen åker resande bara norrut, exempelvis till Stockholm, resanden anländer från söder exempelvis Jönköping.

Insamlingsstiftelsen Jo-Jo Tåg föreslår en kabinbana som lokal kollektivtrafiklösning mellan stationerna.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter.

3.5.2.8 Jernhusen Sammanfattning av synpunkt 2020-03-02

Jernhusen har i egenskap av fastighetsägare av Vasastaden 1:2, Vasastaden 1:5, Vasastaden 1:6 och Vasastaden 1:7 tagit del av samrådsunderlaget.

Jernhusen framför att det är viktigt att skapa förutsättningar för smidiga byten mellan trafikslag liksom för gående och cyklister att ta sig till resecentrum från båda sidor av järnvägen.

Jernhusen vill utveckla sina fastigheter och bidra till en levande blandad stationsnära stad. Jernhusen är positiva till att fortsättningsvis medverka till utveckling av ett rationellt, attraktivt och effektivt resecentrum i Linköping. Jernhusen menar på att tidig och nära samverkan mellan inblandade aktörer och önskar vara deltagare vid samverkansmöten.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och kommer att beakta dessa i den fortsatta utredningen. Trafikverket delar Jernhusens uppfattning om behovet av samverkan och kommer i fortsatt arbete bedriva samverkan med involverade parter.

Utredningen är fortfarande i ett tidigt skede, samverkan på mer detaljerad nivå kommer att påbörjas.

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-12

Jernhusen förordar främst ett så centralt läge som möjligt för stationen och att samtliga banor samlas på ett och samma ställe för enkel omstigning. Markförlagt eller i tunnel är inget de gör skillnad på, det viktiga är att det blir en attraktiv, trygg och säker stationsmiljö som ansluter till staden på ett så bra sätt som möjligt.

Nuvarande station och järnväg måste fungera under hela byggtiden, mindre avbrott anses vara acceptabelt.

Om det blir ett externt läge måste det i lösningen också ingå att enkelt kunna ta sig mellan de olika stationerna.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och kommer att beakta dessa i den fortsatta utredningen.

Sammanfattning av synpunkt 2021-04-18

Jernhusen anser det positivt att Trafikverket fått i uppdrag att utreda olika alternativ för järnvägsplan i projekt Ostlänken Linköping. Jernhusen betonar vikten att beakta att stambanorna bör förbinda stadskärnorna, att kopplingar till andra trafikslag och tågupplägg optimera och dialogen med marknadens aktörer. Sammanfattningsvis ser Jernhusen positivt till Ostlänken och förordar ett centralt stationsläge inom Linköpings tätort och välkomnar en dialog kring framförda synpunkter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och tar med er önskan om en gemensam stationsanläggning i ett centralt läge vid beslut om lokalisering.

Vi ser fram emot samarbete kring stationens placering och utformning i kommande skede.

Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Stationer längs med stambanor bör vara förlagda i centrala lägen för att på så sätt omedelbart kunna betjäna och dra nytta av den förbättrade infrastrukturen. Genom närhet till bostäder, arbetsplatser, service och andra målpunkter i Linköping samt befintliga anslutningsmöjligheter till andra trafikslag materialiseras nyttorna successivt under Ostlänkens genomförande.

Ett viktigt sätt att stötta arbetet för ett mer hållbart samhälle är att utveckla stadsmiljöerna vid stationerna. Ju fler arbetsplatser och trivsamma miljöer som det finns nära stationen desto mer stöder det hela stadens tillväxt och att fler kan resa kollektivt till arbetet och bostaden. Jernhusen vill utveckla sina fastigheter och bidra till en levande station och blandad stationsnära stad.

Samtidigt om kapaciteten i järnvägssystemet som helhet ökas genom investeringen i Ostlänken utgör satsningen också en unik möjlighet till att förbättra det totala utbudet av mobilitetslösningar, genom att förstärka järnvägssystemets koppling till andra

trafikslag. Genom att anpassa befintliga bangårdar och genom att använda eller vid behov förbättra befintliga bytespunkter till andra trafikslag nyttjas den struktur som redan finns bättre.

Detta synsätt är i linje med fyrstegsprincipen och är även ur hållbarhetsperspektiv att föredra framför att behöva bryta helt ny mark. Kopplingen till den regionala kollektivtrafiken är den viktigaste för att säkra god tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet som helhet, och för att möjliggöra smidiga pendlingsresor med en direkt koppling mellan de nya stambanorna.

Det är viktigt att skapa förutsättningar för smidiga byten mellan trafikslag, mobilitetslösningar liksom för gående och cyklister att ta sig till Linköpings centralstation från båda sidor av järnvägen.

En stor utmaning vid planering och anläggande av ett stationsområde är att det finns goda lösningar som gör det enkelt för resenärerna att byta mellan olika trafikslag. Vanligtvis vill samtliga aktörer komma så nära entrén som möjligt, och att det ska vara säkert för de som rör sig i området. Detta både för resenärer och besökare, men även för de som framför fordon i stationens område. En god lösning innehåller därför en avvägning mellan behoven från gångtrafikanter, cyklister och bussresenärer samt de som kommer med taxi eller egen bil.

För att kunna skapa en effektiv bytespunkt inom centralstationsområdet är det av yttersta vikt att skapa effektiva och säkra omstigningsmöjligheter mellan de olika trafikslagen. Detta är inte minst viktigt för byten mellan tåg och buss vilket förutsätter välfungerande hållplatser med korta gångvägar. Busshållplatserna vid stationen bör planeras yteffektivt för att inte skapa en barriär inom stationsområdet. Jernhusen anser att en optimerad busshållplatsfunktion bör vidareutvecklas.

Det avreglerade järnvägssystemet är komplext och omfattar många delar som tillhandahålls av andra aktörer än Trafikverket. Genom att ha en utförligt, tidig och kontinuerlig dialog med parter som trafikerar banan med persontrafik såsom fjärr- och regionaltrafik, godstrafik, utför fordonsunderhåll eller tillhandahåller stations-, depå-, eller godsterminalbyggnader kommer utredarna kunna fånga upp idéer om trafikeringsupplägg och därmed också skapa förutsättningar för att nödvändig depåkapacitet i rätt läge kan etableras. Tidig och nära samverkan mellan de olika aktörerna är viktigt. Det handlar om staden, Trafikverket, fastighetsägare och stationsutvecklare. Jernhusen vill utveckla den nya stationen, den stationsnära staden och därmed vara en deltagare på samverkansmöten.

Jernhusen skulle gärna vilja se en tydligare koppling mot Agenda 2030 målen för att kunna möta Sveriges klimatmål.

Sammanfattningsvis ser Jernhusen positivt på Ostlänken och förordar ett centralt stationsläge inom Linköpings tätort och välkomnar en dialog.

Trafikverkets kommentar

Se svar 2021-04-18.

3.5.2.9 Jordbruksverket

Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Jordbruksverket kommer inte att lämna några synpunkter i ärendet.

3.5.2.10 Kemikalieinspektionen

Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Kemikalieinspektionen har inga synpunkter på utskickad remiss.

3.5.2.11 Kinda Kanal

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-03

Kinda kanal framför att för samtliga alternativ för Ostlänken som passerar Stångån Kinda kanal behöver hänsyn tas till riksintresset Kinda kanal. Segelfri höjd är 4,5 meter, relaterat till medelvattennivån, under broar in till centrala Linköping. Beslutat tunnelalternativ är segelfri höjd inte en fråga.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och kommer att beakta dessa i den fortsatta utredningen.

3.5.2.12 Konstnärsföreningen Alka

Konstnärsföreningen invänder mot Ostlänkens dragning genom Linköpings centrum som gör att Skyltenområdets kulturhistoriska byggnader måste rivas. Skyltenområdet består idag, efter en stor satsning Linköpings kommun, av ett kulturcentrum/allaktivitetshus med många aktörer. En samlingspunkt för ungdomar intresserade av dans, musik, konst och så vidare, men det inrymmer också ateljéer för konstnärsföreningen Alka. Här anordnar föreningen Gaphals konserter. Ostlänkens tänkta dragning genom Linköping vore en stor förlust för många ungdomar och Linköpings kulturliv.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt.

3.5.2.13 Luftfartsverket

Sammanfattning av synpunkt 2020-02-25

Luftfartsverket behöver ESRI shape-filer över den aktuella sträckningen för bana, spårmitt och eventuella tunnlar läge. Arbetsområden är inte intressant för Luftfartsverket.

Trafikverkets kommentar

Sträckning för bana, spårmitt och eventuella tunnlar läge finns inte framtaget i detta skede.

3.5.2.14 Mjölby kommun

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-05

Ostlänken kommer ha stor betydelse för östgötaregionens utveckling och då särskilt för orterna längs Södra stambanan. Detta både genom en avlastning av nuvarande stambana, vilket ger förutsättningar för en tätare och mer driftsäker pendeltågstrafik och en mer integrerad regional arbets- och bostadsmarknad, och genom förutsättningar för snabbare resor till och från Stockholm, vilket också kommer gynna arbets- och bostadsmarknaden i ett storregionalt perspektiv. För Mjölby kommun är stationen, dess

läge och utformning, den viktigaste frågan i planeringen av Ostlänkens sträckning genom Linköping. I strävan att skapa en mer integrerad region med hållbara resmönster är det framför allt viktigt att pendeltågsstationen placeras centralt i dagens Linköping som är den viktigaste målpunkten för arbetspendlingen till Linköping. Eftersom det i nuvarande planering för Götalandsbanan är Linköping som pekas ut som bytesnav för resor söderut även för trafikanter från västra Östergötland blir det också viktigt för framtiden att redan nu säkerställa att det blir en samlad stationslösning för Ostlänken och Södra stambanan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och kommer att beakta dessa i den fortsatta utredningen.

Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

För Mjölby är det avgörande att Södra stambanan och Ostlänken knyts samman i Linköping genom att de får en gemensam stationsanläggning i ett centralt läge och med korta bytestider mellan de olika spårsystemen och mellan järnväg och anslutande trafik respektive korta avstånd till stadens viktiga målpunkter. Därför förordar Mjölby kommun att Trafikverket fortsatt utreder de olika korridoralternativ som har centrala stationslägen. Frågan om en tunneldragning genom Linköping påverkar i hög grad finansieringen och därmed genomförandet av Ostlänken och har redan lett till betydande förseningar av projektet. Det är därför angeläget att Trafikverket efter det här samrådet fattar ett slutligt beslut om tunnelfrågan ska avfärdas som alternativ eller inte.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och tar med er önskan om en gemensam stationsanläggning i ett centralt läge vid beslut om lokalisering.

3.5.2.15 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet.

3.5.2.16 Naturskyddsföreningen

Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Naturskyddsföreningen i Linköping är starkt positiv till att möjligheter till tågresa och godstransporter till och från Linköping förbättras genom byggande av ett nytt dubbelspår och ett nytt större resecentrum. En betydande del av biltrafiken mellan Linköping och andra orter i Östergötland och övriga Sverige kan och bör av klimatskäl ersättas med tågresa.

Den långa sträcka som Södra stambanan följer Motala ström tvingar tågen att hålla låg fart, och strömbanken kan på sikt vara osäker. Bron över Stångån är ytterligare en flaskhals. Att låta den maximala hastigheten på de nya spåren vara 250 km/tim anses ett bra val.

Spår på markytan ger minsta ingrepp i miljön totalt sett, framför allt i byggnadsskedet. Det finns goda förutsättningar att dra ett nytt dubbelspår i markplan, i huvudsak längs de nuvarande spåren.

Det är mycket angeläget att de nya spåren angör vid ett resecentrum som ligger nära stadens centrum. Att ge de nya spåren en separat station vie E4 skulle med hög sannolikhet medföra att fler väljer att resa med bil i stället för tåg. De båda Stångebro-alternativen skulle skada den gröna miljön längs Stångån vilket vore negativt både för den biologiska mångfalden och den humana stadsmiljön. Naturskyddsföreningen förordar alternativ Steninge.

Trafikverkets kommentar

Tack för er synpunkt. Vi tar med er förordan för Korridor Steninge vid valet av lokalisering.

3.5.2.17 Norrköping kommun

Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Norrköpings kommun konstaterar att ett gediget arbete har gjorts och att underlaget är pedagogiskt presenterat. I yttrandet framhävs två viktiga synpunkter från kommunens del. Den ena är att det är positivt med framdriften i projektet så att Ostlänken kan börja trafikeras som planerat. Den andra synpunkten handlar om vikten av centralt placerade stationslägen och hur det påverkar stadsutveckling och möjligheten att skapa förutsättningar för hållbart resande.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och tar med er önskan om en station i ett centralt läge vid beslut om lokalisering.

3.5.2.18 Region Jönköping

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-10

Region Jönköping önskar ett gränssnitt för nästa etapp ner mot Tranås och Jönköping, eller en vektor ut ur Linköping. Region Jönköpings län kommer att driva utredningar i frågan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförd synpunkt. Detta projekt avser delen Linköping tätort och utredning tar hänsyn till att järnvägen också ska hanteras efter Linköping tätort. Hur det ska genomföras är för tidigt att svara på i detta skede.

3.5.2.19 Region Kalmar län

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-05

Region Kalmar vill poängtera vikten av att arbetet med nya stationer innefattar lösningar för hela järnvägssystemet. Nya stambanor får inte tränga undan övrig infrastruktur. Järnvägen spelar avgörande roll för att binda samman tätorter och arbetsmarknadsregioner och speciellt regionala järnvägar har en viktig funktion även i landet.

De olika korridorerna saknar beskrivning hur koppling mot de regionala tågbanorna Stångådalsbanan och Tjustbanan bibehålls till Södra stambanan, vilket är en del i Ostlänksprojektets uppdrag. Detta gör att det är svårt att skapa sig en klar uppfattning om fördelar och nackdelar med respektive korridor.

För att skapa attraktiv trafik för både kortväga och långväga resenärer krävs att anslutning sker på centralen där andra resealternativ erbjuds. Stora nackdelar följer för

trafikupplägg med för många byten och byten mellan olika trafikslag. Region Kalmar tittar även på att i förlängningen kunna köra direkttrafik från Kalmar Central till Stockholm Central, vilket innebär att anslutning till Södra stambanan är ett måste.

Stångådalsbanan och Tjustbanans anslutning till Linköping Centralstation och Södra stambanan måste därmed bestå. Vid ett eventuellt val av externt placerad dragning av Ostlänken måste stambanan även fortsatt behålla sin kontakt med regionala banor, såväl som ny stambana. Oavsett om placering för stationen kopplad till stambanan blir den samma eller flyttas måste anslutning söderifrån beaktas och ges goda trafikförutsättningar.

Aktivt arbete med att öka trafiken, hastigheten och komforten på banan pågår ständigt från Kalmar läns olika berörda verksamheter och detta arbete ska inte vara ogjort på grund av bristande angöringar. I kombination med fungerande anslutning till Linköping Central driver Region Kalmar län frågan om att nytt signalsystem, ERTMS, måste införas på banorna när radioblocken tas ur funktion inom ett antal år.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och kommer att beakta dessa i den fortsatta utredningen.

Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Region Kalmar län vill fortsatt poängtera vikten av att arbetet med nya stationer innefattar lösningar för hela järnvägssystemet. Nya stambanor får inte tränga undan övrig infrastruktur.

Järnvägen spelar en avgörande roll för att binda samman tätorter och arbetsmarknadsregioner och speciellt regionala järnvägar har en viktig funktion även i inlandet. Stångådalsbanans och Tjustbanans anslutning till Linköping Centralstation och Södra stambanan måste bestå. Vid ett eventuell val av externt placerad dragning av Ostlänken måste stambanan fortsatt behålla sin kontakt med regionala banor, såväl som ny stambana. Oavsett om placering för stationen kopplad till stambanan blir den samma eller flyttas måste anslutning söderifrån beaktas och ges goda trafikförutsättningar.

Aktivt arbete med att öka trafiken, hastigheten och komforten på banan pågår ständigt från Kalmar läns olika berörda verksamheter och detta arbete ska inte vara ogjort på grund av bristande angöringar.

Region Kalmar län noterar att skrivningarna om korridorerna säkerställer att Södra stambanan och Stångådalsbanan får en gemensam station samt att tåg på Stångådalsbanan kan fortsätta på Södra stambanan. Region Kalmar län uppfattar detta som tydliga och rätt avvägda förslag. Region Kalmar förespråkar i och med detta yttrande att Trafikverket fortsätter att arbeta med någon av de i lokaliseringstuderingens tre föreslagna alternativ som kan lösa anslutning till Stångådalsbanan och Södra stambanan.

Trafikverket kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och vill poängtera att i arbetet med Ostlänken säkerställs att befintliga funktioner kan upprätthållas men att eventuella

beslut som gäller Stångådalsbanan/Tjustbanans funktion inte görs inom projekt Ostlänken.

3.5.2.20 Region Östergötland

Sammanfattning av synpunkt 2020-02-27

Region Östergötland är positiva till att arbetet med Ostlänken genom Linköping går framåt så att tidplanen kan hållas. Ostlänken är viktig för att hantera den befolkningsökning, och med den ökning av pendling, som förväntas i Östergötland och östra Mellansverige.

Region Östergötland anser att Linköpings roll i den storregionala och regionala planeringen behöver tydliggöras i underlaget. De regionala aspekterna kan lyftas fram tydligare.

Region Östergötland understryker vikten av att resecentrum placeras centralt och utformas på ett sätt så att barriäreffekterna minimeras i syfte att säkerställa möjligheterna till regional och lokal utveckling, till exempel genom stationsnära bebyggelseutveckling och med effektiva anslutningar till stadstrafiken och andra mobilitetslösningar.

Region Östergötland är positivt till att utredningsområdet sträcker sig väster om Vikingstad. Ostlänken anslutning till Södra stambanan måste förläggas väster om Vikingstad för att den regionala pendeltågstrafiken, med hänsyn taget till förväntad befolkningsökning, ska kunna vara oförändrad i omfattning. Med föreslagen gräns finns förutsättningar att hitta en bra lokalisering för passagen av Linköping.

Region Östergötland anser att utredningsområdets östra gräns bör justeras så den ansluter till järnvägsplan för Bäckeby–Tallboda och den tillåtlighet som regeringen har lämnat för Ostlänken.

Region Östergötland deltar gärna i det fortsatta arbetet i en fördjupad samverkan, då Region Östergötland som regionalt utvecklingsansvarig och kollektivtrafikmyndighet kan bidra till en ändamålsenlig utformning av passagen genom Linköping.

Region Östergötland delar Trafikverkets bedömning om betydande miljöpåverkan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och kommer att beakta dessa i den fortsatta utredningen.

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-01

Nyttan av Ostlänken är stor. Att processen fortlöper enligt tidplan så att hela sträckan Järna–Linköping kan sättas i drift 2035 är av högsta prioritet. Region Östergötland är positiv till att Trafikverket delger utredningsmaterial under arbetets gång även om det inte är ett formellt krav. På så sätt kan diskussioner påbörjas och synpunkter komma in tidigare i processen. Detta ger också bättre förutsättningar för remissinstanser till förberedelser inför de formella samråden.

Region Östergötland yttrade sig 2020-02-27 och har utifrån presenterat underlagsmaterial av alternativa korridorer och stationslägen inte några ytterligare eller förändrade synpunkter. Region Östergötland hänvisar till tidigare synpunkter.

Region Östergötland understryker vikten av att resecentrum placeras centralt för att ge goda förutsättningar för stationsnära bebyggelseutveckling samt bli en attraktiv bytespunkt för både regional- och tätortstrafik, som till exempel cykel eller andra mobilitetslösningar.

Region Östergötlands bedömning är att Ostlänkens anslutning till Södra stambanan behöver förläggas väster om Vikingstad för att den regionala pendeltågstrafiken (med hänsyn taget till SCB:s förväntade befolkningsökning) ska kunna erbjudas i samma omfattning. Det är en stor brist att utredningen inte presenterar något sådant alternativ.

Ostlänken har nationell, regional och lokal nytta. Som regionalt utvecklingsansvariga, kollektivtrafikmyndighet och länsplaneupprättare ser Region Östergötland ett behov av att Trafikverket aktivt bjuder in Region Östergötland till informationsbyte vid lämpliga tillfällen utöver de allmänna annonserade samråden.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och kommer att beakta dessa i den fortsatta utredningen.

Sammanfattning av synpunkt 2022-03-15

Region Östergötland är positiva till att arbetet med Ostlänken genom Linköping går framåt så att tidplanen kan hållas. Region Östergötland under

Region Östergötland understryker vikten av att resecentrum placeras centralt och utformas på ett sätt så att barriäreffekterna minimeras i syfte att säkerställa möjligheterna till regional och lokal utveckling, till exempel genom stationsnära bebyggelseutveckling och med effektiva anslutningar till stadstrafiken och andra mobilitetslösningar. Ur ett kollektivtrafikperspektiv utgör en station i upphöjt läge i alternativ Steninge det bästa alternativet.

Region Östergötland påminner om att anslutningen av Ostlänken till Södra stambanan bör ske väster om Vikingstad. Detta för att den regionala pendeltågstrafiken (med hänsyn taget till förväntad befolkningsökning) ska kunna vara oförändrad i omfattning.

Region Östergötland avser utreda hur beslutet om stationsläge i Linköping påverkar en eventuell pendeltågsstation i Malmslätt givet de relativt sett västliga lägen som är aktuella.

Region Östergötland upprepar önskan om att löpande delta i det fortsatta arbetet i en fördjupad samverkan, då Region Östergötland som regionalt utvecklingsansvarig och kollektivtrafikmyndighet kan bidra till en ändamålsenlig utformning av passagen genom Linköping.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tacka för yttrandet och ser fram emot ett fördjupat samarbete under nästa fas. Regionens förordan för en placering av stationen i Steninge noteras samt den önskan om hänsyn till befintliga och önskade stationer i området.

3.5.2.21 Räddningstjänsten Östra Götaland Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Räddningstjänsten i Östra Götaland har inga särskilda synpunkter avseende val av utredningskorridor för spårdragning eller dess översiktliga utformning. Vart och ett av förslagen innebär för- och nackdelar ur risksynpunkt. En viktig faktor, oavsett val, är att separera godstrafik fysiskt från persontrafik så mycket som möjligt inom tätorten, särskilt stationsområde.

Räddningstjänsten anser att i senare projekteringsskede är samråd, dialog och samverkan mellan inblandade parter ytterst relevant avseende hantering av de risker som etableringen medför.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och ser fram emot samarbete i kommande skede.

3.5.2.22 Skogsstyrelsen Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Skogsstyrelsen har i detta skede inga synpunkter i rubricerat ärende.

3.5.2.23 Socialstyrelsen Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Socialstyrelsen har inga synpunkter på utskickad remiss.

3.5.2.24 Statens fastighetsverk Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

I Trafikverkets dokument "Fördjupad landskapsanalys 2021-02-22" saknas information om det statliga byggnadsminnet Linköpings slott. Kapitlen Kulturmiljö samt Landskaps- och stadsbild saknar tydlig information om det statliga byggnadsminnet Linköpingslott, som har stor betydelse för den kyrkliga som den profana historien. Statens fastighetsverk anser att kapitel 11 och 13 behöver kompletteras med tydlig information om Linköpings slott.

Linköpings centrum har av Riksantikvarieämbetet utpekats ha kulturvärden av riksintresse. Biskopsgården som är en del av Linköpings slott är en av Sveriges äldsta bevarande byggnader från 1100-talets första hälft. Biskopsgården byggdes om till en biskopsborg under 1200-talet. Gustav Vasa övertog biskopsgården år 1527 och gjorde om det till ett kungligt slott. Under vasasönerna Erik XIV, Johan III och Karl IX byggdes Linköpings slott ut till sin nuvarande storlek. Linköpings slott är idag residensbyggnad.

Järnvägen som byggdes under andra hälften av 1800-talet är en del av den kulturhistoriska miljön i Linköping. Statens fastighetsverk anser att det är viktigt att behålla dagens stationsläge och utveckla dess funktioner för järnvägstrafiken. Järnvägsområdet är en central del i Linköping och viktig för stadens identitet. Längs med Vasavägen ligger för staden och regionen viktiga byggnader som Stora teatern och

Östergötlands museum. Denna axel i staden är också ett parkstråk med Järnvägsparken i öster, Vasavägens centrala parkstråk med lindalléer och i väster Raul Wallenbergs plats vid Östergötlands museum.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar och tar med sig synpunkterna kring viktiga stråk i staden och järnvägens historiska placering till nästa skede. Trafikverket vill dock förtydliga att Linköpings slott och området kring domkyrkan inte kommer att direkt påverkas av framtagna korridorer och bedömningen är att de inte heller ska påverkas indirekt. I Kulturarvsanalysen av staden är slottet beskrivet.

3.5.2.25 Statens geotekniska institut Sammanfattning av synpunkt 2022-03-15

SGI anser att alternativen överlag är översiktligt och bra beskrivna. De kan däremot inte se att de finns bedömningar av risker avseende naturolyckor, risker för påverkan eller skador på bebyggelse och övriga anläggningar i byggskedet respektive i driftskedet, samt risk för påverkan på bebyggelse (sättningar och skador på grundläggningar) och övriga anläggningar till följd av tillfälliga eller kvarstående grundvattensänkningar. Vi anser att det med föreliggande handling är svårt att utvärdera alternativen avseende dessa risker.

I samrådshandlingen konstateras att ”det bedöms främst vara tunnelalternativen som kan komma att riskera att orsaka negativa konsekvenser till följd av grundvattensänkning.” SGI anser att det med föreliggande underlag torde vara en rimlig bedömning. SGI bedömer även att man på motsvarande sätt kan anta att tunnelalternativen innebär störst negativa risker avseende annan påverkan eller skador på befintlig bebyggelse i byggskedet, men som påpekas ovan saknas beskrivning om detta i underlaget.

Förorenade områden är uppmärksammade. Masshanteringsplan och kontrollplaner ska upprättas. SGI har inga synpunkter i det här skedet.

Trafikverket kommentar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och tar med sin dessa till nästa skede. SGIs saknar bedömningar kring risker som kommer vara viktiga parametrar vid den kommande projekteringen.

3.5.2.26 Svenska Järnvägsfrämjandet avdelning öst Sammanfattning av synpunkt 2017-12-01

Svenska Järnvägsfrämjandet avdelning öst anser att med modern byggteknik och prefabricerade hålbalkar kan Ostlänken byggas snabbare och billigare. Genom återanvändning av Linköpings stationsområde kan kostnaden sänkas radikalt och dessutom förstärka kapaciteten i flera etapper, efter hand som behoven ökar.

Järnvägsfrämjandet framför förslag på nytt resecentrum som utgår från ett centralt läge, inom planerad järnvägskorridor som överbryggar barriärerna Järnvägsgatan, spårområdet och Stångån. Då har många resenärer gångavstånd till tågen och det är lättare att dra busslinjer för matning till tågen än om stationen ligger i utkant av staden, ett skäl till att behålla nuvarande stationsläge. När Ostlänken byggs behövs fler perronger. Nuvarande stationsområde kan utvidgas både mot ån och mot Steningeviadukten – mot Mjölby.

Sammanfattning av synpunkt 2020-03-02

Järnvägsfrämjandet påpekar att de har gjort en vägvalsutredning med tre alternativ, nuvarande linje i markplan, tunnel eller E4. De påpekar också att de har gjort en lokaliseringsutredning med tre alternativ, nuvarande plats i markplan, Anders Ljungstedts Gymnasium ALG och fotbollsarenan. De påpekar även att de har gjort en ekonomisk rimlighetsbedömning. Järnvägsfrämjarnas vägval är en linje mellan stambanan och Anders Ljungstedts Gymnasium som kan ligga kvar tills vidare. En ny, smal lång bro över Stångån, strax bakom gamla tullhuset med en ny perrong spår 6+7. Järnvägsfrämjarnas lokaliseringsval är en gång- och cykelbro över tre barriärer, järnvägsgränd, spårgränd och Stångån. Järnvägsfrämjarna menar att det finns tre breda barriärer mellan stadens centrum och Kallerstad att överbrygga. Spårområdet, Stångån och Järnvägsgränd med stadens bredaste och mest trafikerade övergångsställe.

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-12

Järnvägsfrämjandet har lämnat synpunkter på samtliga av de korridorer som presenterades vid det digitala samrådet. Järnvägsfrämjarna förordar nuvarande stationsläge förlängd västerut. De menar att ett stationsläge i markplan på samma plats som nuvarande station är möjligt och ger förslag på hur det skulle kunna gå till. Alternativen presenterade i det digitala samrådet upplevs olämpliga med anledning av att det inte anses motsvara centralt läge.

Järnvägsfrämjarna poängterar att det är meningslöst att jämföra olika alternativ utan att uppskatta kostnader.

Järnvägsfrämjarna påpekar att korridor Extern Ö söder om E4 erbjuder en intressant linje med möjlighet till höga hastigheter.

Järnvägsfrämjarna anser båda tunnelalternativen Stångebro N och Stångebro S som orealistiska, främst av kostnadsskäl. De menar också på att omstigningstiderna blir orimligt lång mellan tåg i tunnel och buss i markplan.

Gällande utrymme för service och uppställning påpekar de att fyra stora markområden är reserverade på Östergötlands bördigaste åkermark, väster om Skäggetorp, en oacceptabel markförstörelse. Korridor Stångebro anses med fördel kunna använda nuvarande godsbangård för service och uppställning.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda idéer och synpunkter och kommer att beakta dessa i den fortsatta utredningen.

Sammanfattning av synpunkt 2021-04-17

Järnvägsfrämjandet förordar utredningskorridor Stångebro i markplan. Ostlänken bör byggas fram till ett centralt stationsläge i Linköping, allt arbete därutöver tillhör nästa utbyggnadsetapp av Götalandsbanan. Järnvägsfrämjandet framför att nuvarande stationsläge är det mest centrala vilket valdes bort för att det ansågs vara för smalt men menar på att det finns plats på längden och på höjden. Järnvägsfrämjandet framför att referensalternativ bör utredas på samma plats för att kunna jämföra nyttorna mot kostnader i alla olika stationslägen. Fokus bör ändras från att utreda den billigaste stationslösningen som möter kraven på dubbel kapacitet och snabba omstigningstider.

En station i samma läge blir billigare än alla andra alternativ och frigör större ytor värdefull byggmark till exploatering på Kallerstad än den nuvarande bangårdens storlek och skonar Tomteboda. Spårlinjen för Ostlänken kommer längs stambanan bakom Ljungstedtska skolan ALG med en radie på 1 250 meter över Stångån på en ny, smal bro och bakom gamla tullhuset in till nya spår 6 och 7 närmast Stångån, som blir slutstation för etapp Ostlänken. Tvärförbindelsen mellan Repslagaregatan och Kallerstad blir en ny genväg som "flyttar" en redan Central Centralstation ännu närmare stadens centrum och avlastar stadens största övergångsställe. En rejäl uppgradering av nuvarande station på samma plats till minst dubbel kapacitet för alla resefunktioner, som ett referensalternativ.

Närmast Stångån finns plats för två nya spår 6 och 7 för Ostlänken. Önskas bred perrong för Ostlänken spår 7 byggas på pelare strax utanför den gamla granitmuren som är långtidsparkering. Perrongerna 2-3 och 4-5 är 9,5 meter breda. Det räcker för dubbla rulltrappor med trappor och hissar bakom rulltrapporna vid perrongernas kortände. Därmed behövs ingen fri passage mellan trapporna och spåren. För att ta emot dubbelkopplade tåg kan perrongerna 1 och 2-3 förlängas till 420 meter till fjärrbussterminalens lilla tegelhus. Den förlängningen öppnar samtidigt möjligheten till två perronger: 1A och en ny 1B med en kryssväxel emellan. Därmed kan både norrgående och södergående pendeltåg avgå samtidigt från spår 1 A och 1B åt var sitt håll.

All pendeltågstrafik samlas till spår 1A och 1B och ingen pendlare behöver springa i trappor, varken morgon eller eftermiddag. Det minskar tiden för byte mellan tåg och buss avsevärt och kapaciteten ökar med en dubbelt så stor bussterminal längs hela den nya, 420 meter långa perrongen. Regional och lokal trafik samlas längs den förlängda bussterminalen och fjärrtrafiken mot Stockholm, Malmö, Kalmar och Västervik samlas mellan gamla stationshuset och den nya avgångshallen för att renodla trafikfunktionerna och öka kapaciteten för kraftigt ökat resande med Ostlänken.

Spår 1A och spår 2 t.v. med en ny bro över spåren som fördubblar kapaciteten för resenärer mellan perrongerna, både under och över spåren. Alla servicefunktioner återbrukas och utökas med en ny avgångshall i glas ovanför spåren, i direkt anslutning bakom den nya glasbron till vänster. Närmast Stångån finns plats för spår 6+7. Mellan spår 1 och Taxiplan ryms spår 0 A. Det blir sammanlagt nio spår i bredd, plus ett tionde spårvägsspår mot Järnvägsgatan. Jämfört med dagens fem spår blir det en fördubbling av spårkapaciteten vid perrong. Ostlänkens spår 6 och 7 behöver ibland låna sidospår 4 och 5 med perrong för att kunna släppa förbi passerande tåg. Behöver man köra åt sidan från spår 7, utan att korsa spår 6, går det att bygga ett sidospår 8 vid Tornet. Därför behövs först två sänkta säckspår 0 vid Taxiplan för kustpilen återskapas.

Regionaltrafiken samlas till vänster om gamla stationshuset, fjärrtrafiken till höger med den nya avgångshallen ovanför alla spåren som navet för Ostlänken och alla fjärrtåg. Bussterminalen förlängs med dubbelt så stor yta och inkluderar fjärrbuss-terminalen. Det finns inte plats för dubbelt så många stadsbussar i högtrafik, varken på bussterminalen, eller på anslutande gator, där vi redan har bussinfarkt i högtrafik. Dessutom finns tidvis stora problem med gummidamm PM10 på Linköpings gator. Därför behöver även Linköping, sin första spårvägslinje för att klara miljömålen och dubbel kapacitet, även i stadstrafiken: Noll CO₂, noll NO_x och nära noll PM10.

För att hushålla med utrymmet mellan Stångån och Järnvägsgatan kan spårvägen gå Snickaregatan till Centralstationen som enkelspår, strax innanför granitmuren mot Järnvägsgatan med en första hållplats vid Taxiplan och en andra hållplats vid bussterminalen, för att vända tillbaka längs hela S:Larsgatan.

Först behöver Kustpilens hemmaspår 5 ställas till Ostlänkens förfogande genom att två nya spår O A och O B byggs för Kustpilen mellan spår 1 och taxiplan.

För att öka kapaciteten med längre tåg, behöver nuvarande perronger förlängas till minst 420 meter som rymmer två sammankopplade X2000 vid samma perrong.

En längre perrong 1. med ”kryssväxel” på mitten öppnar möjligheten till ett snabbare och effektivare passagerarflöde mellan pendeltåg och lokalbussar när både norrgående och södergående pendeltåg kan angöra perrong 1. Den gula gångtunneln behöver förlängas några meter mot ån för Ostlänkens spår 7. Därmed kan nya spår 6 och 7 och perrong för Ostlänken börja byggas vid sidan om.

Trafikverkets kommentar

Vi tackar för spännande förslag och ser om vi kan använda något i det kommande arbetet. Korridorerna är utformade för att kunna rymma båda stora och små lösningar, dyra och mindre kostsamma.

Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Järnvägsfrämjandet yrkar att minst två, gärna tre centrala stationslägen för Linköping utreds med avseende på kostnader, tillgänglighet och måluppfyllelse. Det är inte säkert att bästa spårkorridor (Steninge) kan erbjuda bästa stationsläge för tågen och dess tågresenärer.

Järnvägsfrämjandet vill understryka att kostnaden för olika parter för olika stationslägen måste finnas med genom hela processen och inte gömmas undan. Järnvägsfrämjandet poängterar att ansvaret är fördelat mellan Trafikverket och kommunen och att en rationell omfördelning skulle vara att Trafikverket åtar sig alla betongarbeten: trapphus och pelare mellan spåren och en betongplatta över spåren för nytt stationshus och GC-banor. I gengäld åtar sig kommunen ett större ansvar för stationshusets överbyggnad i limträ och glas med rulltrappor, hissar till en större (3000 m²) avgångshall med restauranger och option på en (3000m²) konferensvåning med solpaneler på taket med målet att vara energimässigt och ekonomiskt självförsörjande med hyresintäkter från kommersiella verksamheter.

Trafikverkets kommentar

Tackar för synpunkter och vill betona att samrådshandlingen- val av lokaliseringar har utrett och redovisar ett flertal centralt placerade stationslösningar och att resultatet av skedet är 1 korridor att gå vidare med. Inom denna korridor kan det dock finnas flera utformningsförslag.

3.5.2.27 Svenska kraftnät

Sammanfattning av synpunkt 2022-03-11

Svenska kraftnät har inga synpunkter på rubricerad remiss.

3.5.2.28 Sveriges geologiska undersökning

Sammanfattning av synpunkt 2020-02-10

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har tidigare yttrat sig i en komplettering till järnvägsutredning Ostlänken genom centrala Linköping. SGU har framfört att passagen vid Stångån samt området vid vattenverket Barggården–Ljung är känsliga ur grundvattensynpunkt. SGU framför att Kärna Mosse och Lera Kalkkärr med tillhörande grundvattenberoende ekosystem som finns i eller i anslutning till området, samt grundvattenförekomsterna inom utpekat utredningsområde, är viktiga att bevaka även fortsättningsvis. Slaka Norra har en otillfredsställande kvalitativ status på grund av PFAS-halter. Slaka Södra är viktig ur beredskapssynpunkt för Linköpings vattenförsörjning.

SGU påpekar att flera av platsförslagen för en framtida energihållslager i berggrund i närheten av Gärstadverket, som Tekniska Verken i Linköping utför undersökningar för, förekommer inom utredningsområdet.

SGU vill berggrundsgeologiskt lyfta betydelsen av den stora deformationszon som sträcker sig i nordvästlig-sydostlig riktning vid Lingham nordost om tätorten i Linköping. Förutom att zonen kan innehålla zoner med sämre berghållfasthet, så sker förändringar i riktningen av bergets strukturer. Regionala undersökningar utförda av SGU visar också på en enstaka förhöjning av den naturliga bakgrundsstrålningen i anslutning till zonen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i det kommande arbetet.

Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Av de förslag till alternativa sträckningar av Ostlänken genom Linköping finns i alla sträckningsförslag en viss grundvattenpåverkan. Trafikverket har i sammanställningen över de olika sträckningsförslagen utfört en påverkansanalys, vilken SGU anser vara rimlig avseende grundvattenpåverkan. Påverkan på grundvattnet varierar mellan de olika sträckningsförslagen från en viss negativ påverkan på nivåer, till risk för påverkan på befintliga eller framtida vattentäkter samt påverkan på grundvattenberoende ekosystem.

I kapitel 4.6.2 framgår att bedömningen är att den storskaliga grundvattenströmmen är nordlig, vilket SGU håller med om, avvikande strömningsriktningar kan förekomma inom främst de större grundvattenmagasinen/grundvattenförekomsterna, och det kan finnas information i SGU:s hydrogeologiska kartunderlag som kan vara till stöd i fortsatt arbete.

För flera av sträckningarna lyfts risken för påverkan på det grundvattenmagasin. Dessa är viktiga att ta hänsyn till, särskilt vid val eventuellt val av tunnelalternativ.

Öster om Linköping finns en dels risk för påverkan på vattentäkten i Rystad, av underlaget avseende alternativ ”Steninge” framgår att det kan finnas en risk för att grundvattenmagasinet vid Beatelund har en hydraulisk koppling till vattentäkten i Rystad, detta bedömer SGU som mindre troligt eftersom det är helt skilda grundvattenmiljöer.

De sträckningsförslag som kan komma i konflikt med befintliga vattentäkter är de två södra delarna av ”korridor Tunnel södra” avseende grundvattenförekomsten Slaka södra och reservvattentäkten och i viss mån sträckningen av korridor Norr om Malmslätt där hänsyn bör tas vid passage av vattenverket Berggården.

Avseende påverkan på grundvattenberoende ekosystem så anser SGU att de sträckningsförslag som passerar nära Kärna mosse och de kalkkärr där som är beroende av orörda hydrogeologiska förhållanden bör undvikas ur ett hydrogeologiskt perspektiv. Dessa är då de som är kopplade till korridor Söder om Malmslätt.

Sammanfattningsvis bedöms alternativ Externt samt de sträckningar som kopplas via Norr om Malmslätt vara att föredra ur ett grundvattenperspektiv.

Vidare finns det en stor deformationszon nordost om Linköping vid Linghem som sträcker sig nordvästlig-sydostlig riktning. Deformationszoner kan innehålla områden med sämre berghållfasthet, men de valda korridorerna verkar gå utanför denna zon. Norr om Malmslätt vid Örberga och Kränge finns områdena med annorlunda geologi i form av kambrisk sandsten som är växellagrad och kan innehålla lerskiffer. Denna sedimentära berggrund kan ha sämre hållfasthet än övriga bergarter i området.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig synpunkterna vid val av lokalisering samt i det kommande arbetet.

3.5.2.29 Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

SMHI har tagit del av rubricerad samrådshandling och har inga synpunkter.

3.5.2.30 Tekniska verken Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Tekniska verken framför att alternativet Steninge och Stångebro ses som de mest realistiska. Dessa alternativ innebär störst påverkan på Tekniska verkens anläggningar och infrastruktur. Tekniska verken betonar i sitt yttrande anläggningar vilka bör bevakas i fortsatt planering. I yttrandet framförs också att bekostnad vid behov av flytt av anläggningar bör tas av Trafikverket.

I Steningealternativet står det att Kallerstadsleden sannolikt kommer behöva dras om. Alternativt dragning av vägen framgår inte av handlingarna. Skulle Kallerstadsleden flyttas kan det medföra påverkan på anläggning, tekniska verken förutsätter att Trafikverket då skulle stå för kostnaden.

Tekniska verken påtalar anläggning vilken Trafikverket vid val av lokaliseringalternativ behöver förutsätta är i full drift under hela byggtiden av Ostlänken.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och ser fram emot samarbete i kommande skede för att minimera påverkan på aktuella anläggningar.

3.5.2.31 Tranås kommun **Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27**

Tranås kommun ser det som mycket positivt att trafikering med snabba regionaltåg fortsatt är en utgångspunkt i planeringen för nya stambanor. Tranås kommun har avtalat med Sverigeförhandlingen om den station i det regionala snabbtågssystemet Linköping – Värnamo och detta är också utgångspunkten för kommunens ställningstagande.

Det finns därför inga skäl att från Tranås kommuns sida ha mer ingående synpunkter på något av de föreslagna alternativen än att det är ett centralt stationsläge som ger goda förutsättningar för regional pendling som ska eftersträvas.

I lokaliseringsutredningen redovisas även en metod för alternativsökning med förlängning söderut genom Tranås kommun. Enligt beskrivningen av metoden har antalet alternativ begränsats i takt med att områden som inte är lämpliga för en ny stambana identifierats. Samtliga alternativ som redovisas på kartan har det gemensamt att de strax norr om Tranås avviker kraftigt åt väster och vidare en passage norr om riksintresset Säbydalen. Alla alternativ utom ett innebär samtidigt att sjön Sommen ska korsas.

Tranås kommun anser att den använda metoden och redovisningen förbiser flera viktiga aspekter. Ett flertal av de redovisade alternativen skulle innebära en station Tranås i externt läge och är därmed inte förenliga med vare sig Sverigeförhandlingens avtal eller att framtida system där snabba regionaltåg möjliggör effektiv pendling på sträckan Linköping – Värnamo. Skalan och upplösningen på den redovisade bilden gör det svårt att utläsa om några av de sydligare alternativen möjligen kan uppfylla syftet i aspekten ovan. Baserat på vad som går att uttolka förordar Tranås kommun de sydligare sträckningarna.

Det är bara en mindre del av Säbydalen som finns med på bilden, men det kan antas att den kraftiga svängen t väster syftar till att undvika detta område. Tranås kommun har sedan tidigare tagit ställning för en passage i östra delen av Säbydalen som redan idag är starkt påverkad av befintlig infrastruktur.

En passage väster om Tranås och Säbydalen enligt den redovisade bilden innebär en sträckning genom ett relativt opåverkat område och delvis mycket svåra terrängförhållanden. Enligt Trafikverkets ÅVS från 2017 bedöms denna västliga sträckning ge en avsevärt högre spårmeterkostnad än det östliga alternativet som Tranås förordat.

Viktigt är att de lösningar som studerats och redovisas i föreliggande plan inte begränsar eller sätter standarder för planering av resterande systemet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och vill samtidigt precisera att alla aktuella korridorer kan passera både över och norr om Sommen. Utredningen har även säkerställt att placeringen av en eventuell station i Tranås inte påverkas av vilken korridor som väljs genom Linköping. Bilden som hänvisas till är bara en av många körningar och visar bara en princip för arbetets process.

3.5.2.32 Åtvidabergs kommun **Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27**

Åtvidaberg ser positivt på att arbetet med att utreda lokaliseringalternativen är färdigställt och projektets framdrift bibehålls.

Ostlänkens utbyggnad är en viktig del för regionens utveckling. En centralt belägen station ansluten till Ostlänken skapar inte bara nya möjligheter att arbetspendla och studera. Det är viktigt för Åtvidabergs kommun på många sätt inte minst för invånare för pendling i alla former, näringsliv för att bland annat klara kompetensförsörjningen samt för kommande invånare, vilket ökar behovet av väl utbyggd infrastruktur.

Åtvidabergs kommun ställer sig bakom Linköpings kommuns val av dragning och placering av stationsområde förutsatt att Tjustbanan/Stångådalsbanan ansluter till det nya stationsområdet för Ostlänken. Oavsett vilket lokaliseringalternativ som väljs är det ur Åtvidabergs kommuns synpunkt av största vikt att åtgärderna inte försämrar möjligheten att nå Linköping. Linköping resecentrum eller E4 via såväl väg som järnväg för vidare rensade med tåg på Södra stambanan och Ostlänken. En direkt anslutning för kollektivtrafiken till det nya stationsområdet är av stor vikt för resande både från Åtvidabergs och Västerviks kommun.

Åtvidabergs kommun vill framföra vikten av ombyggnad av den nuvarande järnvägsövergången inne i Linköping vid väg 35, mellan Stångebro och flygplatsen. Där finns behov av planskilda korsningar för att främja trafikflödet, vilket bör beaktas vid en eventuell omdragning av Tjustbanana/Stångådalsbanan till nytt stationsläge.

Blir korridor Norra/Södra ett aktuellt alternativ ser Åtvidabergs kommun det nödvändigt att utföra stora omläggningar av Tjustbanan/Stångådalsbanans sträckning, öster om flygplatsen. Det för att bygga bort ovan nämnda järnvägsövergångar och för att hålla nere bytestiden mellan Stångådalsbanan och övriga sträckor genom spår i samma plan.

Ifall tunnelkorridor inte väljs är det avgörande att Tjustbanan/Stångådalsbanans plattformar samförlägs med övriga för att inte öka bytestiderna mellan Tjustbanan/Stångådalsbanan och övriga trafikslag. Av den anledningen anses Externt inte ett acceptabelt alternativ.

Åtvidabergs kommun har tillsammans med Västerviks kommun och Region Kalmar enats om att verka för insatser på Tjustbanan/Stångådalsbanan. Västerviks kommun har lyft behovet av att på sikt åter kunna köra godstrafik på Tjustbanan/Stångådalsbanan. Möjligheterna för godstrafiken på Tjustbanan/Stångådalsbanan att växla spår till Södra stambanan får därav inte begränsas vid val av korridor. Ombyggnationen får inte hämma framtida utvecklingsmöjligheter för Tjustbanan eller Stångådalsbanan såsom elektrifiering av järnvägssträckorna.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och tar med er önskan om en gemensam stationsanläggning i ett centralt läge vid beslut om lokalisering.

3.5.2.33 Östsvenska handelskammaren Sammanfattning av synpunkt 2022-02-27

Östsvenska handelskammaren framför att det är glädjande att arbetet med Ostlänkens dragning genom Linköping avancerar och ÖHK ser med tillförsikt fram mot ett beslut, som utser en korridor som sedan ska utredas vidare.

Ostlänken har stor betydelse för Linköpings framtida utveckling och tillväxt, näringslivet har länge investerat och engagerat sig i förberedelserna. Företagen och regionen är beroende av den utvidgade arbetsmarknadsregion, utökade pendling, förbättrade godstransporter och tillväxtfrämjande stadsutveckling som Ostlänken och i förlängningen nya stambanor innebär. Det är hög tid att komma ur det stillestånd som legat över företagens och kommunens tillväxtplaner under lång tid. Stationen måste ligga centralt för att få ut full samhällsnytta och göra staden och tågresandet attraktivt.

ÖHK avfärdar helt idén om stationsläge utanför stadskärnan. Tunnelalternativet ser ÖHK som optimal ur stadsutvecklingsperspektiv. Är det inte Trafikverkets grundalternativ, blir tunnlar sannolikt för dyrt för kommunen att medfinansiera. Då känns markförlagda Steninge eller Stångebro Västra som godtagbara alternativ – givet att valt område tillåts att utveckla inför, under och efter byggtiden. Vald korridor och stationsläge måste möjliggöra för parallell mark- och Fastighetsutveckling, etableringar och investeringar som bidrar till en attraktiv stad.

Östsvenska Handelskammaren betonar näringslivet betydelse för Linköpings stadsutveckling och regionens tillväxt. Det vore mycket olyckligt om stationen, när den är färdigbyggd, ligger granne med öde industritomter, som fodrar ytterligare många år för att omvandla. Och minst lika olyckligt vore om beslutet dröjer. Vi är många som snarast behöver klara besked och skingrad oro kring Ostlänkens dragning genom Linköpings tätort.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och tar med era argument för en centralt placerad station vid beslut om lokalisering.

3.5.3 Samrådshandling – planförslag

3.5.3.1 Inget att erinra

Följande myndigheter fick remissen för Samråd – Val av spårlinje, men avstod från att yttra sig eller hade inget att erinra:

- Arbetsmiljöverket
- Barnombudsmannen
- Bergsstaten
- Bixia AB
- Boverket
- Boxholms kommun
- Elsäkerhetsverket
- Fastighetsägarna GFR
- Finspångs kommun
- Försvarsmakten
- Energimyndigheten
- Folkhälsomyndigheten
- Fortifikationsverket

- Havs- och vattenmyndigheten
- Insamlingsstiftelsen
- Jo-Jo Tåg
- Jordbruksverket
- Kemikalieinspektionen
- Linköping flygplats
- Livsmedelsverket
- Luftfartsverket
- Malmslätt
- Motala kommun
- Mälardalstrafik
- Naturvårdsverket
- Polismyndigheten Region Öst
- Post- och telestyrelsen
- Riksantikvarieämbetet
- Räddningstjänsten Östra Götaland
- Sjöfartsverket
- Skanova
- Skogsstyrelsen
- Socialstyrelsen
- Statens geotekniska institut
- Svenska kraftnät
- Svenskt näringsliv
- Sveriges geologiska undersökning
- Söderköpings kommun
- Sörmlandstrafiken
- Tele2
- Telenor
- Tillväxtverket
- Transportstyrelsen
- Utsikt Bredband AB
- Vadstena kommun
- Ödeshögs kommun
- Östgötatrafiken

3.5.3.2 Möten med Trafikhuvudmän

Under skede samrådshandling - planförslag har det hållits kontinuerliga samrådsmöten med ansvariga för kollektivtrafiken längs Ostlänken. Representanter från följande myndigheter och organisationer har varit närvarande på mötena:

- Mälardalstrafik
- Stockholms Läns Landsting
- Östgötatrafiken
- Region Östergötland
- Region Stockholm
- Region Sörmland
- Sörmlandstrafiken

3.5.3.3 Ledningssamordningsmöten

Flera ledningssamordningsmöten har hållits med Tekniska Verken och Linköpings kommun.

3.5.3.4 Möte om Kallerstad räddningsstation

Flera samrådsmöten har hållits med Region Östergötland och Lejonfastigheter angående Kallerstad räddningsstation.

3.5.3.5 Jernhusen

Jernhusen yttrar sig i egenskap av fastighetsägare av Vasastaden 1:2, 1:5, 1:6 samt 1:7. Jernhusen betonar att det är viktigt att optimera kopplingar till andra trafikslag, tågupplägg och gångavstånd. Ostlänken utgör en unik möjlighet till att förbättra det totala utbudet av mobilitetslösningar, genom att förstärka järnvägssystemets koppling till andra trafikslag. Kopplingen till den regionala kollektivtrafiken (tåg, buss) är den viktigaste för att säkra god tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet som helhet, och för att möjliggöra smidiga pendlingsresor med en direkt koppling till Ostlänken.

Stationen i Steninge bör med sitt centrala läge skapa en samlad bytesnod så att en överblickbar station skapas och på så sätt omedelbart kunna betjäna och dra nytta av den förbättrade infrastrukturen. Genom närhet till arbetsplatser, service, bostäder och andra målpunkter i Linköping samt befintliga anslutningsmöjligheter till andra trafikslag materialiseras nyttorna successivt under Ostlänkens genomförande.

Det avreglerade järnvägssystemet är komplext och omfattar många delar som tillhandahålls av andra aktörer än Trafikverket. För att nå största möjliga nytta av de investeringar staten gör i ny infrastruktur är det viktigt att fortsätta med en tidig och nära samverkan mellan de olika aktörerna som skall trafikera bytesnoden. Det handlar om staden, regionen, Trafikverket, trafikoperatörer, fastighetsägare och stationsutvecklare. Jernhusen vill medverka till att utveckla Ostlänken inom Linköping tillsammans med den nya stationen samt stadsutvecklingen inom Steninge.

För stationen utreds två alternativ. Båda alternativen ger goda möjligheter att skapa en attraktiv bytesnod centralt i Linköping. Viktigt är att fokus ligger på att få till en attraktiv sammanhållen bytesnod med korta och enkla byten mellan trafikslagen för Linköpings C för att ge flera möjlighet att bo arbeta och leva nära kollektivtrafiken.

Sammanfattningsvis ser Jernhusen positivt på Samrådsunderlaget för Ostlänken, Linköpings tätort och välkomnar en dialog kring de punkter som de beskrivit ovan. Jernhusen vill samverka för utvecklingen av Linköpings nya station.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och noterar att Jernhusen önskar fortsatt nära dialog i det fortsatta arbetet och håller med om att det är viktigt med en attraktiv, sammanhållen bytesnod. Trafikverket kommer att fortsätta dialogen. Under skede samrådshandling – planförslag har Jernhuset och Trafikverket samlats för ett informationsmöte kring projektets status.

3.5.3.6 Järnvägsfrämjandet

Järnvägsfrämjandet anser att det finns två naturliga korridorer för Ostlänken genom Linköping; längs stambanans norra sida till nuvarande stationsläge på spår 5 och 6 och längs E4:ans södra sida till en ny sekundärstation som blir en tvåstationslösning med nuvarande stationsläge för nuvarande trafik. Båda stråken är redan bullerstörda, minimalt bebyggda och skapar inga nya barriärer i stadsplanen.

Linköpings kommun har valt att låta Trafikverket endast utreda en katastrofal kompromiss genom Kallerstad och Steninge mellan stambanan och E4 för att ge plats för fyra nya spår som skapar en helt ny barriär genom staden. Kommunen har prövat och förkastat åtta olika stationslägen norr om Stångån. Just nu prövar man ett nionde

stationsläge söder om Stångån, någonstans på Steninge med en helt ny spårlinje någonstans genom Kallerstad industriområde, där 20-30 företag måste jämnas med marken. Företagen ska erbjudas att bygga på högvärdig åkermark på Distorp.

Järnvägsfrämjandet framför att Trafikverket uppskattar att Ostlänken längs E4 kan byggas för en baskostnad omkring 10 miljarder. Längs stambanan till nuvarande stationsläge på spår 5 och 6 för en kostnad omkring 15–16 miljarder. Ett helt nytt fyrspar rakt genom Kallerstad med en helt ny station kan kosta omkring 20 miljarder med Steninge Station i markläge. Men Linköpings kommun vill liksom Norrköping låta Trafikverket bygga Steninge Station i upphöjt läge. Trafikverket beräknar merkostnaden för upphöjt läge till 4,6 miljarder som kommunen får betala.

Linköpings kommun ”vill inte ha någon billig stationslösning”, men har inte ens en preliminär budget för Steningeprojektet och ingen aning om vad det kommer att kosta kommunen. Kommunens svar är att ”någon annan” ska betala det mesta. Därför väljer man dyraste lösningar. Trafikverket har bättre koll på kostnaden och beräknar SIN merkostnad för kommunens stationsflyttning till Steninge till 4-4,5 miljarder högre än att bygga Ostlänken vid nuvarande stationsläge, så som Järnvägsfrämjandet föreslår Trafikverket att utreda.

Steningeprojektet drivs av kommunen, helt utan budget, liksom det tidigare tunnelprojektet, 40 meter under Lilla Torget, som sprack vid 40 miljarder. Det är anmärkningsvärt att decenniets största stadsbyggnadsprojekt inte ens har en preliminär budget. Ingen har en aning om vad Steninge Station kommer att kosta kommunens skattebetalare. Det får vi se, svarar kommunen.

Stationsflyttningen till Steninge får stora negativa konsekvenser för tågresenärerna och berörda kommuner, utöver en onödig miljardkostnad för både Trafikverket och kommunen. Efter hand som konsekvenserna börjar klarna blir det uppenbart att även Steninge är en helt onödig felsatsning.

Gångavståndet blir dubbelt så långt från centrum, där de flesta har sina arbetsplatser. Varje dubblering av gångavståndet, halverar antalet gående tågresenärer. De som inte väljer att gå dubbelt så långt behöver en buss eller tar bilen.

Steninge Station lokaliseras medvetet två kilometer utom räckhåll för Krösatågen. Omstigning till stadsbuss i Tannefors är inte en likvärdig trafiklösning. En av Ostlänkens viktigaste matarbanor blockeras i Tannefors två kilometer kvar till LpC. Sjisjka söder om Kiruna kan illustrera sluthållplats Tannefors norra. Tågresandet minskar och båda regionbanorna riskerar nedläggning på sikt. Alla berörda kommuner, utom Linköping protesterar högljutt mot planerna. Två berörda regionstyrelser vädjar gemensamt om en fortsatt spåranslutning.

Steninge Station har efter hand bantats ned till bara sex perrongspår, som blir mindre än nuvarande stationsläge, som har plats för åtta perrongspår plus ett spårvägsspår. Tågresandet ökar i Västerås och Uppsala som behöver utökas till tio perrongspår. Linköpings detaljplanering för 6 spår kommer inte att möjliggöra flera spår för större behov. Kanske inte heller en fortsatt utbyggnad av Europakorridoren mot Malmö – Hamburg. Då kan Trafikverket ändå behöva bygga Ostlänken längs E4 för att komma vidare.

Linköpings kommun vill inte låta Trafikverket utreda om Ostlänken får plats vid nuvarande stationsläge på spår 5 och 6. Där kan man se en bilparkering som står i vägen

för Ostlänken. Järnvägsfrämjandet har antagit utmaningen och visar här att det finns plats för Ostlänken längs spårlinje norr om stambanan, söder om Anders Ljungstedts Gymnasium, norr om gamla tullhuset till spår 5 och 6 närmast Stångån på nuvarande stationsområde. Järnvägsfrämjandet behöver därför Trafikverkets hjälp att utreda även nuvarande stationsläge vid spårlinje enligt bifogat förslag.

Spårlinje för STH 160 km/h över Stångån, genom nuvarande station på de nuvarande spåren 5 och 6 med spår 4 som förbigångsspår. För att ge plats åt Ostlänken behöver först Krösatåget flyttas från spår 5 till två nya säckspår mellan spår 1 och taxiplan.

Därefter kan Ostlänken anslutas till befintliga spår 5 och 6 med minimala störningar på ordinarie tågtrafik. En cykelbro och en gångbro förbinder järnvägsparken med Stångebrofältet över Järnvägsgatan, taxiplan, hela spårområdet med hiss och rulltrappor ned till alla perronger och över Stångån.

Järnvägsfrämjandet vill härmed låta Trafikverket utreda och kostnadsberäkna vårt förslag till stationslösning med en ny avgångshall ovanför spåren på nuvarande Centralstation.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter. Under skede samrådshandling – planförslag har samrådsmöte hållits med Järnvägsfrämjandet.

Trafikverket noterar att Järnvägsfrämjandet förordar att behålla nuvarande stationsläge. Se Trafikverkets kommentar under Samråd med allmänheten.

Antalet spår har minskats från 8 till 6 vid den nya stationen på grund av behovet av kostnadsreducerande åtgärder efter regeringsbeslut 2022.

Kostnaderna för förslaget utreds och en överenskommelse om höjdläge på station med mera ska slutas med Linköpings kommun under 2025.

Angående Tjust- och Stångådalsbanans anslutning se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

3.5.3.7 Kinda kommun

Kinda kommun ser positivt på en utbyggnad av Ostlänken med en station i Linköping. Likt Trafikverket inser kommunen dess nytta för områden direkt runt Linköping. Upptagningsområdet för Ostlänken är dock betydligt större än så, och för att fler ska kunna nyttja den planerade banan så behöver Trafikverket och projekt Ostlänken ha ett vidare geografiskt perspektiv för områden som ska kunna betjänas av Ostlänkens trafik.

Resmöjligheten till Ostlänken i Linköping behöver säkerställas för större delar av Östergötland och angränsade län och då särskilt för Kalmar län. Östgötatrafiken och andra tågbolag bedriver god trafikering i främst östvästlig riktning längs Södra stambanan och även norrut i stråket mot Närke och Bergslagen samt via kopplingarna i Katrineholm. Dock har tågförbindelserna söderifrån eftersatts under decennier och dessa reserelationer har i stället blivit mer beroende av bil- och busstrafik.

Det är inte en förtroendeingivande hållning och planering att i detta samråd inte inkludera frågan om en spåranslutning av Stångådal- och Tjustbanorna och se till hela trafiksystemet. Det är högst anmärkningsvärt då inriktningen om slopad anslutning aldrig beslutats formellt, vilket säkert många trott. Projekt Ostlänken har inte i detta samråd visat underlag och motiv för en slopad spåranslutning, vilket skulle ha behövts för att ens kunna motivera den ny föreslagna spårutformningen inom station Steninge. Kommunen kan i övrigt inte se att en likvärdig funktion är annat en direkt spåranslutning till en ny station i Steninge.

Kinda kommuns övriga synpunkter kring Stångådalsbanans anslutning har överförts till ärendenummer TRV 2023/20538.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter. Angående Tjust- och Stångådalsbanans anslutning se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande. Då synpunkter även gäller Stångådalsbanans anslutning har yttrandet även överförts till ärendenummer TRV 2023/20538.

3.5.3.8 Linköpings Motorbåtsklubb

Sammanfattning av synpunkt 2024-01-11

Linköpings Motorbåtsklubb (småbåtshamnen) begär mer information om hur projektet kommer påverka deras verksamhet. De vill veta om de kommer kunna fortsätta bedriva verksamheten som den är idag eller om den kommer behöva flyttas.

Trafikverkets kommentar 2024-01-12

Småbåtshamnen kommer inte direkt beröras av Ostlänken. Småbåtshamnen ligger utanför den korridor som Trafikverket tog ställning till i lokaliseringsskedet. Arbete pågår nu med att ta fram en spårinje inom korridoren. Hur småbåtshamnen påverkas av Linköpings kommuns stadsutvecklingsplaner som de planerar utifrån byggnationen av Ostlänken kan Trafikverket dock inte svara på. Frågor rörande detta behöver ställas till kommunen.

3.5.3.9 Mjölby kommun

Mjölby kommun påpekar att Ostlänken kommer ha stor betydelse för östgötaregionens utveckling som ett första steg i att skapa förstärkt spårkapacitet längs Södra stambanan. För Mjölby kommun är stationen, dess läge och utformning den viktigaste frågan i planeringen av Ostlänkens sträckning genom Linköping. Mjölby kommun ser det därför som mycket positivt att beslut fattats om en samordnad stationslösning i ett relativt centralt placerat läge av Linköping.

Mjölby kommun konstaterar att stationsläget ligger längre från centrum än dagens station. Stationsutformningen måste fokuseras på att skapa mycket goda bytesfunktioner i form av korta bytestider. Av det skälet föredrar kommunen ett upphöjt stationsläge eftersom det ger möjlighet att anordna såväl busshållplatser som cykelparkeringar rakt under spåren. Vid en markförlagd station är risken att dessa funktioner istället placeras vid sidan om själva järnvägsanläggningen vilket kommer ge betydligt längre bytestider. En annan viktig aspekt är att säkerställa en god tillgänglighet till och från stationen så att den anslutande etappen i början eller slutet av resan kännetecknas av god framkomlighet och korta restider.

För att dra full nytta av de stora investeringarna i ny järnvägsinfrastruktur är det viktigt i såväl nationellt som regionalt perspektiv att miljön kring stationen präglas av en hög andel av arbetsplatser i en trevlig stadsmiljö och att stationen knyts samman med den befintliga staden i en kontinuerlig stadsväv. Studier från bl.a. Köpenhamnsregionen visar att järnvägens potential att skapa en mer integrerad arbets- och bostadsmarknad vilar tungt på att det finns hög täthet av arbetsplatser inom promenadavstånd från stationen. Det beror sannolikt på att pendlare normalt har tillgång till bil eller cykel i sin hemort och då är det betydligt effektivare och flexiblere om det är möjligt att gå sista biten än om man måste resa sista sträckan med buss. Genom att utforma den nya stationen tvärsidigt så skapas möjlighet att även etablera arbetsplatser och bostäder på norra sidan av stationen, vilket skulle ge förutsättningar för en ännu bättre utveckling av resandet och stadsutvecklingen. Det ligger därför i såväl regionens kommuners som Trafikverkets intresse att säkerställa att stationen får en tvärsidig funktion och att den omgivande stadsdelen utformas med en blandning av bostäder och arbetsplatser där arbetsplatserna prioriteras.

Mjölby kommun ser Ostlänkenprojektets avgränsning i väster som olycklig. Trafikverket har under hösten 2024 i rapporten "Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem" konstaterat att det kommer kvarstå kapacitetsbrister på Södra stambanan mellan Linköping och Mjölby efter att Ostlänken byggs ut, att större nybyggnadsåtgärder kommer krävas och att dessa behöver utredas närmare. Då framstår det som mycket kortsiktigt att inte fullfölja Ostlänkenprojektet ut ur Linköping som tidigare planerats. Det kan ge upphov till onödiga och kostsamma ombyggnationer som riskerar att påverka förutsättningarna att upprätthålla en effektiv trafikering under längre tid. Samtidigt är det angeläget att Ostlänksprojektet inte försenas ytterligare.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och noterar att kommunen är positiv till en centralt placerad samordnad station. Trafikverket håller med om att korta bytestider och god tillgänglighet är viktigt för stationen och noterar att Mjölby kommun föredrar ett upphöjt stationsläge med möjlighet till busshållplatser och cykelparkeringar under spåren. Trafikverket planerar för en tvärsidig station. Stadsutvecklingen runt stationen hanteras i första hand av Linköpings kommun. Angående fortsättningen västerut se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

3.5.3.10 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

MSB anser att det vid anläggande av en ny järnväg är viktigt att hänsyn tas till totalförsvarets och det civila försvarets behov av fungerande transporter även vid höjd beredskap och ytterst krig. MSB noterar att det inte framgår om eller hur samrådsunderlaget har beaktat totalförsvarets behov.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter. Projekt Ostlänken innebär totalt sett en förbättrad kapacitet i järnvägsnätet som även kan vara till nytta vid höjd beredskap. Trafikverkets bedömning är att projekt Ostlänken (Linköpings Tätort) beaktar totalförsvarets behov. Projekt Ostlänken handlar till stor del om att bygga upp ett robust järnvägssystem samt ge en ökad kapacitet. I dagsläget är sträckan på Södra stambanan, mellan Järna och Linköping, högt belastad och mycket störningskänslig. Ostlänkens genomförande kommer ge ett mer robust och mindre störningskänsligt järnvägssystem då det kommer frigöras kapacitet från Södra stambanan. Kapacitet som kan nyttjas till

godstransporter och utökad regional pendlingstrafik. Ett robust och tillförlitligt järnvägssystem är en viktig parameter även i ett totalförsvarsperspektiv och gynnar det civila försvarets transportbehov. Vid planering och anläggande av ny järnväg följer Trafikverket de lagar och förordningar som styr utformningen av järnvägsanläggningen, bland annat spårutformning, signalsystem, säkerhet mm. Kraven är utformade så att även eventuella transporter som uppstår vid händelse av kris eller krig kan hanteras på anläggningen. Forsvarsmakten har svarat att de inte har något att erinra mot förslaget vid samrådet i oktober 2024.

3.5.3.11 Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen vill understryka att förstärkningen av järnvägsförbindelserna mellan Järna och Linköping är en mycket positiv utveckling. Motsvarande sträcka på Södra stambanan har varit i bruk 150 år och haft oerhört stor betydelse för landet, för Östergötland och Linköping. Införandet av Östgötapendeln 1994 har varit ett lyckokast med ökad rörlighet för många inom länet, och under rusningstid är tågen ofta fullsatta. Behovet av resor och transport av gods ökar succesivt, och med dagens pågående klimatförändringar är övergång från fossildriven bil- och busstrafik brådskande.

På sträckan genom Linköping är det sprängda passet förbi Ljungstedtska skolan en flaskhals, och ytterligare två linjer behövs. Stationsområdet är något trångt men fungerar för oss passagerare. Naturskyddsföreningen föreslår att nuvarande sträckning, och stationsområde behålls men att passet förbi Ljungstedtska skolan, breddas och en ny bro byggs över Stångån parallellt med Tullbron i fortsättning med två nya spår på nordsidan av Tullhuset.

Det nuvarande resecentrum behålls men med vissa tillbyggnader. Med detta alternativ bibehålls det korta avståndet mellan innerstaden och resecentrum.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter. Angående att behålla nuvarande spårsträckning utreddes många olika korridorer i lokaliseringsskedet och korridoren Steninge var det alternativ som sammantaget innebar störst måluppfyllelse. Då synpunkter gäller Stångådalsbanans anslutning har yttrandet även överförts till ärendenummer TRV 2023/20538. Angående Tjust- och Stångådalsbanans anslutning se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

3.5.3.12 Norrköpings kommun

Norrköpings kommun välkomnar att planeringen går framåt. Underlaget är gediget och omfattande. Att projektet går vidare med en spårlinje utifrån centralt förlagd korridor är positivt. Det är viktigt att anslutningar till stationen är välfungerande och välplanerade både under byggtiden och efter färdigställande. Norrköpings kommun ser fram emot fortsatt samverkan och framsteg för projektet.

För en god helhetslösning för järnvägens sidosystem ser Norrköpings kommun en vinst att samordna samma planeringsfrågor som pågår i Norrköping.

Norrköpings kommun vill lyfta behovet av att fortsatt angripa järnvägens funktionalitet även väster om centralstationen och att kommande stationslösning tar hänsyn till dessa utvecklingsbehov.

Kommunen noterar att Stångådalsbanans anslutning är avgränsad från samrådet men att den inte föreslås ansluta till den nya stationen. Utifrån presenterat material kan kommunen inte yttra sig om detta. Kommunen ser fram emot en dialog i denna fråga utifrån dess konsekvenser och påverkan på kommunen och för regionala tillgängligheten.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och noterar att kommunen är positiv. Angående fortsättningen västerut se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande. Angående Tjust- och Stångådalsbanans anslutning se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

Samordning på systemnivå sker inom program Ostlänken.

3.5.3.13 Region Kalmar län Sammanfattning av synpunkt 2022-11-23

Nedan följer en sammanfattning av de synpunkter som inkommit från Region Kalmars län angående stationsläget i Linköping.

Tillgänglighet och arbetsmarknad

Region Kalmar län vill lyfta vikten av att binda samman Kalmar och Linköping. Detta kan bland annat bidra med ökad tillväxt och möjliggöra utbyggnation av trafikupplägg som förbättrar möjligheterna för resenärer att ta sig vidare ut i Sverige och resten av Europa.

Tillgänglighet för hela landet

Region Kalmar län poängterar att de genom hela processen påpekat vikten av att de befintliga regionala banorna ska ansluta till det nya stambanesystemet. Detta för att de vill se en funktionell järnvägstrafik som försörjer *hela* södra Sverige. De befärrar att de befintliga regionala banorna snabbt kommer förlora sin funktion och identitet ifall anslutningen till nya stambanestationer inte blir av. Region Kalmar län menar att hela järnvägssystemet blir uddlöst med stora brister i funktion om inte hela järnvägsnätet i landet är sammanbundet.

Funktionalitet ur resenärens perspektiv

Region Kalmar län vill uttrycka sin oro angående ett av de alternativa lägena för stationsplacering. Detta gäller alternativet med en ändstation i de södra delarna av staden som innebär att det saknas anslutning till övrigt järnvägssystem. Detta försämrar upplevelsen för resenären från Stångådals- och Tjustbanan och kan bidra till förseningar, missade byten och oro då de tvingas genomföra minst ett byte innan de ens anländer till stationen.

Alternativet med en anslutning till Norrköping station via Södra stambanan ses inte heller som ett acceptabelt läge då detta innebär att tågen passerar Linköping utan stopp. Då sträckan på Södra stambanan redan idag är under hårt tryck kan det bli svårt för trafik från sydöstra Sverige att få tid i spåren och konkurrera med redan inrättad trafik. Alternativet anses även vara negativt för bland annat arbets- och studiependling.

Åtskilliga avgörande beslut för banornas framtid

Region Kalmar län vill lyfta följande parallella arbeten som Trafikverket behöver synkronisera och samordna med:

- Trafikverkets bristanalys för banorna
- Utredning kring ERTMS på stråket
- De nya tågerna som ska köpas in av Region Kalmar län och trafikera sträckan från och med 2026

Frågor till Trafikverket

- Hur ser beslutsprocessen ut framöver, när kommer beslut att fattas?
- Hur planerar Trafikverket för det regionala och lokala deltagandet i arbetet framöver?
- Hur planerar Trafikverket väga in den regionala tillgängligheten i arbetet framöver?

Trafikverkets kommentar

Föreslagen spårlinje kommer samrådats under hösten 2024. Avsikten är att spårlinjen därefter kommer beslutas under våren 2025. Planläggning och samråd kommer att pågå fram till 2026.

Trafikverket kommer att bjuda in till enskilda samrådsmöten om Stångådalsbanan med Region Kalmar län utöver de planerade samråden som genomförs i den pågående planläggningen av Ostlänken genom Linköpings tätort.

I planläggning pågår ett målarbete där olika alternativ ställs mot uppsatta projektmål där den regionala tillgängligheten vägs in.

Sammanfattning av synpunkt under Samråd – Val av spårlinje

För tågtrafiken till och från Kalmar län är anslutningen av de regionala banorna till Ostlänkens nya stationsläge i Linköping avgörande. Region Kalmar län bevakar därför planeringen av anslutningsmöjligheterna för den regionala järnvägen Stångådals- och Tjustbanan till nya stationen för Ostlänken i Linköping. Region Kalmar län bevakar även förutsättningarna för att skapa funktionella och kostnadseffektiva trafikupplägg för resenärer som förflyttar sig från Kalmar län till bland annat Stockholm, Linköping och resor vidare från Linköping. Region Kalmar län besvarar samrådet utifrån sitt uppdrag som kollektivtrafikmyndighet samt i rollen som ansvarig för regional utveckling.

Anslutningen av den regionala järnvägen till det nya stambanesystemet påverkar den regionala utvecklingen i länet och ger främst effekt för de invånare som bor i de norra och mellersta delarna av regionen. Region Kalmar län bedömer att anslutningsmöjligheten för Stångådals- och Tjustbanan till nya stationen för Ostlänken är avgörande för en framtida trafikering och för möjligheten att skapa ett funktionellt trafikupplägg. Region Kalmar län anser att flera avgörande faktorer förbises i arbetet med Ostlänken. Bland annat överlämnas det helt åt de trafikförsörjande regionerna att lösa ett trafikupplägg baserat på de förutsättningar som staten fastställer. De nya förutsättningarna, som de läggs fram av projektet för Ostlänken, kommer förändra dagens trafikupplägg med direktanslutning till Stockholmstrafiken via Linköpings station, till att innebära ett trafikupplägg med längre restid och med blandning av tåg och busstrafik. Det skapas även ett behov av fler fordon och driftskostnaderna kommer att öka för Region Kalmar län. Förutsättningarna för framtida anslutningar och infrastruktur är oklart både i Linköping och Norrköping. Region Kalmar län anser att den linjelagda trafik som idag är uppbyggd längs Stångådals- och Tjustbanan samt Södra stambanan bör ges mer hänsyn i planprocessen. Strukturerna för den linjelagda trafiken är uppbyggd under många år och jackar även i den taktfasta tidtabellen för bussar. Tågtrafiken är komplex och strukturbildande för samhället i stort och bör hanteras därefter. En ytterligare avgörande faktor som behöver tas hänsyn till är att försvarets behov tillgodoses ur ett beredskapsperspektiv.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter. Då synpunkter gäller Stångådalsbanans anslutning har yttrandet även överfört till ärendenummer TRV 2023/20538. Angående Tjust- och Stångådalsbanans anslutning se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

3.5.3.14 Region Stockholm

Region Stockholm yttrar sig i egenskap av delägare i Mälardalstrafik AB som driver regionalstågstrafiken i Mälardalen och inom ramen för det regionala utvecklingsuppdraget som Region Stockholm har. Inför avgivande av samrådsyttrande har samråd skett med regionledningskontoret vid Region Stockholm och Mälardalstrafik AB. För Region Stockholm är tillgängligheten till Öresund/Göteborg, men även till sydöstra Sverige viktig. Det är en fråga om konkurrenskraft och attraktivitet för Stockholm-Mälardalsregionen och om sammanhållningen i Sverige och att säkra tillgång för varuförsörjning.

Tjust – och Stångådalsbanans anslutning

För att kunna realisera förbättrad tillgänglighet mot sydöstra Sverige krävs att Tjust- och Stångådalsbanorna ansluts på ett effektivt sätt till Ostlänken på Linköpings station. Genom att möjliggöra genomgående trafikering med bimodala tåg från Tjust- och Stångådalsbanan mot Stockholm uppnås, förutom förbättrad nationell tillgänglighet och sammanhållning, en förbättrad trafikekonomi på de regionalstågssystemen. Därigenom kan samhällets behov av att ge stöd till den trafiken minska.

Eftersom det i praktiken bara finns ett kapacitetsstarkt järnvägsstråk från Östergötland mot Öresundsregionen och kontinenten är Västra stambanan över Göteborg omledningsträcka för Södra stambanan. Med ökad trafikering, sämre säkerhetspolitiskt läge och ökad klimatpåverkan på infrastrukturen blir den här sårbarheten i järnvägsnätet problematiskt för Sverige och Stockholm-Mälardalsregionen. Utifrån det perspektivet blir Stångådalsbanan viktig för att upprätthålla resiliensen i järnvägsnätet. För att det ska vara möjligt behöver det finnas en regelbunden trafik på Stångådalsbanan med en rimlig trafikekonomi.

Utbyggbarhet söderut/västerut

Ostlänken kommer att förstärka kapaciteten och korta restiderna norr om Linköping, brister kvarstår söder/väster om Linköping. Planering av kapacitetsutbyggnad söder/väster om Linköping behöver fortsätta. Utformningen av spårlinjen genom Linköpings tätort behöver möjliggöra sådan fortsatt kapacitetsutbyggnad av järnvägen.

I den trafikerings- och anläggsskiss som redovisas i samrådsunderlaget redovisas endast genomgående tåg på Södra stambanan, Ostlänken och vändande tåg från Ostlänken. Utöver ovan nämnd (genomgående) trafikering till/från Stångådalsbanan finns ett flertal trafikeringsscenarioer som behöver beaktas i planeringen av Linköpings nya station. Det gäller i synnerhet som ambitionen är att Linköping C och Ostlänken ska vara en integrerad del av järnvägsnätet.

- Det behöver vara möjligt att vända tåg österifrån från Södra stambanan, utan att störa genomgående trafikering från Ostlänken till Södra stambanan.

- Mälardalstrafik studerar regionalstågstrafikering Linköping – Örebro inom ramen för sitt strategiska utvecklingsarbete. Motivet är dels att knyta ihop två nodstäder i Mälardalen, dels att kunna erbjuda bytesförbindelser till snabbtåg som inte stannar i Mjölby. Linköpings C behöver därför utformas för att också kunna möjliggöra vändning av tåg västerifrån.
- Utifrån studerade trafikbilder och skillnader i linjekapacitet på ömse sidor om Linköping är det inte osannolikt att förbigångar mellan tåg från Ostlänken och Södra stambanan kommer att ske i Linköping. Det driver i sin tur behov av flera plattformsspår som kan angöras av genomgående tåg mellan de olika järnvägslinjerna.
- Linköping kommer att vara en intressant station för natt- och mellantrafiksuppställning för olika typer av regionalstågssystem. Det är positivt att den sortens funktioner redovisas om än schematiskt i samrådsunderlaget. För att de här funktionerna ska fungera behöver det finnas möjlighet till vattentryckning och att anlägga städplattformar. Det behöver också finnas möjlighet till att anordna skalskydd. Uppställningsspåren behöver placeras så att växlingen till och från dem inte orsakar onödiga kapacitetskonflikter med den genomgående tågtrafiken.

Tillräckligt med plats behöver finnas för att järnvägens funktioner ska kunna rymmas på den föreslagna platsen för Linköping C. Sannolikt är de 6 plattformsspåren för få för att kunna klara av de funktioner som behöver äga rum i Linköping. I värsta fall riskerar Linköping att bli en flaskhals på Ostlänken vilket blir problematiskt för tillgängligheten i Sverige. Mark bör därför reserveras för åtminstone 8 plattformsspår i Linköping.

Region Stockholm tar ingen ställning för station i markplan eller upphöjd så länge som stationen kan rymma de ovan nämnda funktionerna.

Region Stockholm har tillsammans med övriga berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter ett fungerande dialogforum med Trafikverkets Ostlänkenprojekt. Region Stockholm ser det här samrådet som en del i den samverkan och önskar fortsätta med de hittillsvarande formerna för samverkan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och önskar fortsatt samverkan. Angående fortsättningen västerut se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande. Då synpunkter även gäller Stångådalsbanans anslutning har yttrandet även överförts till ärendenummer TRV 2023/20538. Angående Tjust- och Stångådalsbanans anslutning se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

Angående synpunkter på trafikering, behov av fler spår vid station samt uppställningsspår bedömer Trafikverket att planering pågår för en anläggning av tillräcklig kapacitet. Ytterligare önskemål ligger utanför projektets förutsättningar.

3.5.3.15 Region Sörmland

Region Sörmland poängterar att det är av yttersta vikt att stationen i Linköping dimensioneras och utformas för att möta morgondagens behov av hållbara resor där fler kan ta tåget. Detta omfattar kapacitet på stationen, plats för omloppsnära tjänster samt att det utgår från resenärens behov. Det är också av största betydelse att stationen integreras väl i staden och kan bli en nod som även knyts samman med andra viktiga

målpunkter i Linköping såsom sjukhus och universitetet samt övriga städer och orter runt Linköping. Det är av stor vikt att hålla tidplanen framåt så att Ostlänken kan färdigställas senast år 2035.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter. Trafikverket delar uppfattningen att det är angeläget att tidplanen kan hållas. Avsikten är att tillsammans med Linköpings kommun skapa en station som integreras väl i staden där kommunen ansvarar för planeringen av kollektivtrafikanläggningen utöver järnvägens station tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten.

Angående kapacitet på stationen och omloppsnära tjänster se Trafikverkets kommentar till Region Stockholm.

3.5.3.16 Region Östergötland

Region Östergötland är positiva till att arbetet fortlöper så Ostlänkens effekter realiserar – förstörade och integrerade arbets-, studie- och bostadsmarknader, vilka bidrar till den lokala och regionala utvecklingen. Regionen stödjer föreslagen spårlinje. Det är angeläget att planeringen och genomförandet fortlöper enligt tidplan. Det förutsätter att samplaneringen mellan Trafikverket, Linköpings kommun och Region Östergötland fortsätter.

Region Östergötland vill poängtera vikten av att Trafikverket och mer bestämt Ostlänkenprojektet ser till hela järnvägssystemets funktionalitet. Regionen kan se tydliga indikationer på suboptimering där projektet inte ser till helheten. Det kan handla om möjligheten till uppställning av fordon, men också till exempel att ny station behöver beakta intentioner som ökad regional tågtrafik från väster. Järnvägskapaciteten väster om Linköping är begränsad och behöver hanteras snarast, vilket Trafikverkets egen kapacitetutredning konstaterat. Sträckan Linköping-Mjölby behöver byggas ut till fyrspår och utgången ur Linköping behöver utredas och säkerställas samlat med att Ostlänken färdigställs.

Regionen vill framhäva vikten av att stationen blir en tillgänglig och effektiv bytespunkt ur både ett lokalt och regionalt perspektiv.

Som regionalt utvecklingsansvarig, kollektivtrafikmyndighet och länsplaneupprättare ser Region Östergötland ett behov av fortsatt aktiv dialog.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och noterar att Region Östergötland stödjer föreslagen spårlinje. Trafikverket delar uppfattningen att det är angeläget att tidplanen kan hållas och att samplaneringen och dialog fortsätter. Region Östergötland kommer att vara involverad i Trafikverkets och Linköpings kommuns gemensamma arbete att utforma stationsområdet till en tillgänglig och effektiv bytespunkt. Angående fortsättningen västerut se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

3.5.3.17 SMHI

SMHI påpekar att goda hydrologiska och avvattnings tekniska förhållanden ska bibehållas. Arbeta omkring och över Stångån ska genomföras omsorgsfullt och så att översvämningensrisken begränsas för såväl befintlig som ny infrastruktur. Detsamma

gäller även för mindre vattendrag/våtmarker. Planerad anläggning bör utformas omsorgsfullt så de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas och så att befintlig avvattningsteknisk funktion inte försämras.

Det är positivt att minskad klimatpåverkan har beaktats i det PM som finns framtaget till detta samråd. Parallellt med minskade utsläpp av växthusgaser måste samhället anpassas till framtida klimat. SMHI anser att klimatanpassning bör beaktas i det fortsatta arbetet. Hänsyn behöver tas till såväl långsamma klimutförlopp, som till ändringar i extrema väderhändelser. Vid bedömning av framtida klimutförändringar, riskvärdering och planering av anpassningsåtgärder bör det framtida klimatet analyseras utifrån flera olika utsläppsscenarier.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkterna. Klimatanpassning och minskad översvänningsproblematik har varit utgångspunkt i arbetet. En skyfallsutredning ska genomföras för att undersöka anläggningens sårbarhet för extrema nederbörds mängder och som en del i klimatsäkringsarbetet. Arbetet med denna skyfallsutredning pågår.

Gällande Stångån och Sviestadsån utreder Trafikverket höga flöden för att kunna ta hänsyn till dessa. Miljö kvalitetsnormer för ytvatten ska beaktas. Projektet ska inte försvåra att miljö kvalitetsnormen kan uppnås eller att den avvattningstekniska funktionen försämras. För mindre vattendrag och diken, såsom Mörtlösadiket och Kallerstadsdiket kommer anpassningar att göras så att hydrologiska förhållanden och avvattningsteknisk funktion inte försämras.

3.5.3.18 Statens fastighetsverk (SFV)

SFV är en myndighet som förvaltar vissa delar av statens fasta egendom. SFV:s uppdrag beskrivs i myndighetens instruktion och årligt regleringsbrev. De fastigheter SFV ska förvalta är de som staten långsiktigt behöver för speciella ändamål, fastigheter som är av stort kulturhistoriskt värde för vilka staten har ett särskilt ansvar, fastigheter som under århundraden har tillhört kronan eller har donerats till staten. SFV förvaltar cirka 4000 byggnader för olika användningar och en sjundedel av Sveriges markyta. SFV har ett långsiktigt förvaltningsperspektiv och många av SFV:s objekt är statliga byggnadsminnen (SBM) med Riksantikvarieämbetet som tillsynsmyndighet.

I centrala Linköping förvaltar SFV fastigheten Innerstaden 1:13, Linköpings slott E001, som även omfattas av förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen (FSBM).

SFV har tidigare yttrat sig i ärenden som berör TrV:s projekt Ostlänken delen Linköping. I sitt yttrande över Samrådshandling – Val av lokaliseringalternativ framförde SFV bland annat att järnvägen som byggdes under andra hälften av 1800-talet är en del av den kulturhistoriska miljön i Linköping och att det är viktigt utifrån ett historiskt perspektiv att behålla dagens stationsläge och utveckla dess funktioner för järnvägstrafiken.

Det framgår av samrådshandlingarna och TrV:s bemötande att den nya spårdragningen varken direkt eller indirekt kommer att påverka Linköpings slott och området kring domkyrkan.

SFV ställer sig bakom TrV:s bedömning. Linköpings slott ligger på ett betryggande avstånd från den korridorsträns som TrV redovisar för Ostkustbanan. SFV bedömer därmed att järnvägsplanen inte direkt kommer beröra någon av SFV förvaltade fastigheter, inte heller kommer Linköpings slott att påverkas av den nya spårdragningen eller det nya stationsläget som TrV har tagit fram för den nya Ostlänken. Däremot anser SFV fortsatt att det historiska perspektivet går förlorat genom att TrV föreslår ett nytt läge för stationen.

SFV avstår i övrigt att lämna andra synpunkter på samrådshandlingarna.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter. Dagens stationsläge kommer inte att behållas eftersom alternativ Steninge ansågs vara det bästa alternativet utifrån en avvägning av många olika aspekter, däribland kulturmiljö. Befintlig station och järnvägsmiljö kommer inte att utvecklas av Trafikverket avseende funktioner för järnvägstrafiken vilket innebär att det historiska perspektivet försvagas, men bedöms inte gå helt förlorat. Linköpings kommun äger frågan om bebyggelseutvecklingen utanför järnvägsanläggningens markanspråk.

3.5.3.19 Tekniska verken

Tekniska verken i Linköping AB (publ) förutsätter att våra anläggningar kan stå kvar och att spårdragningen kan hållas sig på erforderliga avstånd för att säkerställa fortsatt drift på anläggningarna, både under byggskedet och när Ostlänken senare är i drift.

Nedan följer kommentarer på några projektmål för delsträckan Linköpings tätort:

2 – Placering och utformning ska minimera påverkan på verksamheter med samhällsviktig funktion. Kommentar: Föreslagen spårdragning kommer passera precis intill avloppsreningsverket som utgör samhällsviktig verksamhet. Flera verksamhetskritiska delar, t ex inkommande avloppsledning till reningsverket, hamnar mycket nära Ostlänken. Det är av yttersta vikt att Trafikverket gör ordentliga riskbedömningar och tillämpar skyddsåtgärder för att inte riskera att påverka processen på reningsverket under bygg- och driftskedet av Ostlänken.

15 – Placering och utformning ska skapa förutsättningar för en god gestaltning. Kommentar: Ostlänkens placering med utblick över reningsverket skapar inte förutsättningar för en god gestaltning av platsen. Eventuella gestaltungsåtgärder på reningsverket kan inte bekostas av VA-kollektivet.

16 – Placering och utformning ska möjliggöra att resecentrum blir en integrerad del av staden. Kommentar: När det nya stationsläget ska bli en integrerad del av staden innebär det att staden växer närmare reningsverket och kraftvärmeverket, som idag skyddas med skyddsavstånd till närboende. Det kan generera krav på att verksamheterna ska flyttas från platsen.

I övrigt har Tekniska verken en pågående dialog med Trafikverket kring projekt Ostlänken.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och avser att fortsätta dialogen.

För att minska spårinjens påverkan på avloppsreningsverket har en dragning av spåren inte tillåtits i ett läge allt för långt norrut och därför placerats så att de ligger söder om den befintliga Kallerstadsleden. Risker för påverkan på reningsverket noterades under lokaliseringsskedet och har haft stor betydelse för den fortsatta utredningen och spårinjens dragning i denna del av korridoren. Järnvägsbanken avses inte placeras närmare reningsverket än befintlig Kallerstadsled och vägbank.

Befintliga ledningar inom eller i direkt närhet till spårområdet kommer att behöva läggas om.

Trafikverket noterar att reningsverket behöver kunna fortsätta sin verksamhet utan avbrott under hela byggtiden. Under kommande arbeten och preciseringar av spårinjen bör verksamhetens fortsatta funktion säkerställas. Anläggningens betydelse har noterats.

Innan bygget av järnvägen påbörjas kommer en riskbedömning att göras. Alla närliggande byggnader och andra känsliga objekt inventeras och bedöms med avseende på risk för byggnadsskador samt skador på känslig utrustning under byggskedet. Bedömningen är en väl inarbetad process där det finns standard för att avgöra risk för skada vid arbetsmoment så som pålning och sprängning. Vibrationsfrågan utreds också för driftskedet. Det är dock mycket sällsynt att byggnader och system så som avloppsledningar skulle påverkas av de vibrationer som uppstår i driftskedet. Om det däremot finns särskilt vibrationskänslig utrustning så måste frågan utredas i detalj.

Eventuella skyddsavstånd och anpassningar mellan avloppsreningsverket och en ny stadsutveckling utöver järnvägsanläggningen hanteras av Linköpings kommun.

3.5.3.20 Tranås kommun

Tranås kommun har inga synpunkter på det föreslagna stationsläget eller stationens utformning. Det är positivt att Trafikverket i dialog med Linköpings kommun ska säkerställa att staden kan växa utan att omöjliggöra en framtida fortsatt utbyggnad av spår västerut. Tranås kommun efterfrågar en illustration av möjligheterna till fortsatt utbyggnad västerut då det finns ett fortsatt behov av ett sammanhängande system. Tranås kommun hänvisar även till sitt svar på Inventering av intresse för kommunal medfinansiering av objekt i kommandet Nationell Transportplan, som överlämnats till Region Jönköping.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter. Angående fortsättningen västerut se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

3.5.3.21 Vattenfall eldistribution

Vattenfall Eldistribution har elnät i området bestående av 132 kV luftledning. Vattenfall översänder deras krav på avstånd från järnvägsanläggningen till luftledningen samt säkerhetsbestämmelser vid schaktning/grävning. Om Vattenfalls luftledning skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet skyldig att ersätta Vattenfall för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella. En eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploatören.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för informationen om ledningsägarens skyddsavstånd med mera, vilket kommer att beaktas i fortsatt arbete.

3.5.3.22 Åtvidabergs kommun

Åtvidabergs kommuns yttrande rörande Stångådalsbanans anslutning har överförts till ärendenummer TRV 2023/20538.

Trafikverkets kommentar

Angående Tjust- och Stångådalsbanans anslutning se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

3.5.3.23 Östsvenska handelskammaren

Östsvenska Handelskammaren (nedan förkortat ÖHK) är en partipolitiskt obunden medlemsorganisation för företag i Östergötland, Sörmland och på Gotland. ÖHK arbetar på uppdrag av och för våra cirka 830 medlemmar för tillväxt, utveckling och ökad attraktionskraft i hela regionen och med särskilt fokus på tillväxtstråket från Stockholm till Linköping med omnejd.

Det är glädjande att arbetet med Ostlänkens dragning genom Linköping avancerar enligt plan, med målbild för trafikstart 2035. Det är mycket viktigt att bygget inte försenas. Ostlänken har stor betydelse för Linköpings framtida utveckling och tillväxt, näringslivet har länge investerat och engagerat sig i förberedelserna. Företagen och regionen är beroende av den utvidgade arbetsmarknadsregion, utökade pendling, förbättrade godstransporter och tillväxtfrämjande stadsutveckling som Ostlänken innebär.

ÖHK stödjer föreslagen spårlinje. Ostlänken är en betydande del i vår samhällsbyggnation, och ska inte bara ses som ett enskilt infrastrukturprojekt. Det är väsentligt att Ostlänkenprojektet inom Trafikverket ser till hela järnvägens funktionalitet och såsom Region Östergötland uttrycker det – vi kan se tydliga indikationer på suboptimering där projektet inte ser till helheten.

Den nya stationen behöver beakta intentioner om ökad regional tågtrafik från väster. Trafikverkets kapacitetsanalys ger vid handen att sträckan Linköping – Mjölby uppvisar en av södra Sveriges allvarligaste brister i järnvägssystemet. Vikten av att järnvägskapaciteten här ökas, kan inte nog betonas. Utgången ur Linköping behöver utredas och säkerställas samlat med att Ostlänken färdigställs. Vad gäller stationsutformningen på Steninge, så måste den ge goda förutsättningar för flera trafikslag att mötas och bli en effektiv bytespunkt ur både ett lokalt och regionalt perspektiv. Upphöjt läge kan vara att föredra, men framför allt vill ÖHK framhålla att barriäreffekterna behöver minimeras och gynna en stadsstruktur med hållbar, trygg och attraktiv miljö.

Stadsutvecklingen är avhängig hur spåren ansluter – och fortsätter – ut genom staden och av stationsutformningen. En fortsatt sträckning av Ostlänken måste framtidssäkras för att möjliggöra ytterligare kapacitetsförstärkning och ännu mer potential för stärkt arbetspendling och konkurrenskraft. Det är inte bara nya spår eller en station som byggs, det är ljusare utsikter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter. Trafikverket delar uppfattningen att det är angeläget att tidplanen kan hållas. Angående fortsättningen västerut se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

3.6 Samråd med allmänheten

Nedan sammanfattas de inkomna synpunkterna för varje samrådstillfälle och sedan följer inkomna synpunkter grupperade efter intresseområde och datum.

3.6.1 Sammanfattning inkomna synpunkter Samrådsunderlag

3.6.1.1 Februari 2020

De flesta synpunkterna beskriver förslag till dragningar, ett flertal med detaljerade beskrivningar. En del synpunkter handlar om huruvida järnvägen bör dras i ett centralt eller externt läge samt var station bör placeras. Andra synpunkter som inkommit är förslag till konstruktion, frågor angående etapper och synpunkter på kostnadsberäkningar. En del synpunkter handlar om alternativ som redogjorts för i tidigare planprocess.

3.6.2 Sammanfattning inkomna synpunkter Samråd samrådshandling – val av lokalisering

3.6.2.1 Våren 2020

De flesta inkomna synpunkter handlar om huruvida ett externt eller centralt läge är att föredra. Det är framför allt i relation till stationsplacering snarare än hela korridorer. Efterfrågan på centralt och externt läge är relativt jämn. Synpunkterna handlar också om ifall järnvägen och stationen bör förläggas i tunnel eller inte.

3.6.2.2 Mars 2021

De flesta inkomna synpunkter handlar om huruvida ett externt eller centralt läge är att föredra. Landsbygden uppmärksammas som en miljö viktig att bevara och befintlig åkermark poängteras som viktig.

3.6.2.3 Oktober 2021 och februari 2022

Innehållet i de inkomna synpunkterna från oktober 2021 och februari 2022 är snarlikt och redovisas därför ihop. De flesta synpunkter handlar om att en inte vill ha ny järnväg i ens boendemiljö. Området kring Lambohov med omnejd och området kring Rappestad med omnejd har uppmärksammats från ett flertal synpunktslämnare. Viljan av att bevara landsbygden har framförts och betydelsen av att inte exploatera jordbruksmark har förts fram. En scoutkår i området kring Lambohov har påtalat oro om negativa konsekvenser på deras verksamhet. Även andra typer av verksamheter, såsom exempelvis ridverksamhet, har påtalat sin oro.

Skylden är ett område som i samrådet februari 2022 uppmärksammats viktigt ur ett kulturperspektiv vilket önskas bevaras. Synpunkter huruvida korridoren och även stationen bör ligga centralt eller externt varierar fortfarande bland de som lämnat synpunkter. Likaså finns det fortfarande en variation av synpunkter i huruvida det bör byggas i tunnel eller inte.

3.6.2.4 Förslag till lokaliseringar inkomna till och med 2 mars 2020

Sammanfattning av synpunkter

Ett flertal synpunkter angående förslag till dragning har inkommit, både förslag om externt och centralt läge. Förslag har inkommit om att den nya stambanan bör anläggas i ett externt läge där placering längs med E4 förordats. Förslag har också framfört att järnvägen bör anläggas i ett centralt läge och en centralt placerad station. Förslag om att dela upp så att järnvägen går i både centralt och externt läge har också framförts. Synpunkter har också inkommit angående huruvida anläggningen bör förläggas i tunnel eller inte. En synpunkt nämner alternativ till korridorer som redovisats i tidigare utredningar.

Synpunkter har inkommit om att tunnelalternativ inte anses lämpligt. Ett tunnelalternativ anses inte lämpligt på grund av kostnadsskäl och topografi. Det upplevs dyrt och markförhållanden kan inte antas gynnsamma. Olyckor i tunnlar skulle kunna få negativa konsekvenser och en centralstation under mark skulle innebära konstant ventilation och belysning och vertikal förflyttning blir problematiskt. En tunnel under Stångån på Linköpings lägsta punkt skulle innebära start i uppförsbacke både söder och norrut med ökad energiförbrukning.

Tunnel under Linköpings centrala delar har också förordats och granitförekomsten under Linköping anses underlätta tunnelbygge. Ostlänken skulle kunna dras västerut ur Linköping via en tunnel under norra delen av flygfältet och kommer ut sydväst om Malmslätt. Ostlänken kan anslutas söderut från Linköping genom att spåren kan komma upp mellan nuvarande spår som breddas med avstånd mellan mötande tågspår. Ett banreservat för höghastighetstrafik under Linköping möjliggör ett framtida teknikbyte till magnetåg om stålhjul på stålräls blir föråldrat.

Gräns för förlängning av stambanan föreslås placeras söderut norr om Linköping. När sydlig förlängning genomförs föreslås järnvägen gå i tunnel med station under tidigare byggd station. Regionaltrafik som använder höghastighetsspåren och höghastighetsfjärrtåg som vid störningar hamnar utanför tidtabellen fortsätter att använda ovanjordsstationen och Södra stambanan tills banorna kan mötas.

Externt läge har framförts med bibana till Linköping för fjärrtåg som ska stanna i Linköping. Externt läge har bland annat förordats på grund av hälsoaspekter, bulleraspekter och tillgänglighet. Oro för elektrisk strålning och magnetiska fält har framförts. Förslag att förlägga höghastighetsjärnvägens två spår utmed E4, förbi Linköping med stickspår till befintlig station från östra respektive västra sidan om Linköpings centralstation har framförts. Tåg som ska passera Linköping föreslås gå längs motorvägen med möjlighet till övergång mellan ny snabbjärnväg och befintlig järnväg på ömse sidor om Linköping. Tåg som ska stanna i Linköping bör kunna använda befintlig järnväg och befintlig station. Förslag om att anlägga Ostlänken nära E4 från Bäckeby söderut har framförts.

Förslag har inkommit om att separera från godstrafik. Det har föreslagits ett extra spår utanför staden som kopplar ihop Tallboda och Malmslätt för godstrafik. Persontrafiken kan dela på de befintliga spåren genom staden och godstrafik kan få nya spår utanför staden.

Det har framförts att dragning vid E4 inte är lämpligt på grund av översvämningsrisk. Översvämningsrisken vid nuvarande E4 är stor och den är byggd på gammal sjöbotten. Roxen är en kritisk sjö med tillflöde via Motala ström (för att reglera Vättern), Svartån (för att reglera Sommen) och Stångån (för att reglera Åsunden/Järnlunden m fl.).

Förslag har inkommit om att Ostlänken ansluts till nuvarande spår, stambanan fortsätter mot norr genom anslutning till de kvarvarande spåren ovan jord. Fyra spår genom Malmslätt anses inte lämpligt. Ett spår skulle kunna gå till Mjölby–Tranås längs befintligt spår för att lokaltrafiken ska fungera och reservspår för underhåll av stambanan ska fungera vid ökad belastning. En station vid Malmslätt nära Flygvapenmuseet för lokaltrafik föreslås. Anpassning höghastighetsbana Linköping–Mjölby–Tranås–Jönköping–Borås–Göteborg kan anpassas i ett senare skede när Götalandsbanan är aktuell.

Förslag har också framfört att Ostlänken dras genom Linköping på befintliga spår, öster om Tallboda och Malmslätt. Det har framförts att Ostlänken bör kunna anslutas planskilt vid Tallboda. Förslag har inkommit att nytt resecentrum flyttas till Steningen och en ny upphöjd järnväg på bro byggs mellan Tallboda och Steninge, norr om stadsdelen Stångebro (Kallerstad).

Förslag har inkommit om att spår för höghastighetståg, normaltåg, pendlar och godståg bör samlas i en korridor från Beatelund i öster, till Steningeviadukten på broar över Stångån vid Kallestadsbron och vidare mot Malmslätt. Ostlänken bör gå från Beatelund i öster, passera genom Tallboda i kulvert, vidare mot Steningeviadukten och västerut på befintliga spårrområden mot Malmslätt. Stångån passeras på broar intill och parallellt med Kallerstadsbron vilka tillsammans utgör en barriär mot avloppsreningsverken på andra sidan. Ny centralstation bör förläggas på ny spårlinje genom staden vid Steningeviadukten, längre bort från city än nuvarande men med anslutning till yttre ringväg.

Söder om och parallellt med Kallerstadsbron finns läge för brokonstruktion. Järnvägen får en ny sträckning genom Linköping från anslutningar till Ostlänken och pendeltåg bortom Malmskogen i öster, förbi Mörtlösarondellen och norr om nya Brandstation fram till och över Stångån, vidare under Steningeviadukten och Bergsvägsbron mot Glyttinge i väster.

Det har framförts att järnvägen bör sträckas fram till Vikingstad eftersom kapacitetsproblem även finns väster om Linköping. Förslag har framförts om att ansluta Ostlänken till Södra stambanan väster om Vikingstad. Korridor kan placeras väster om Skäggetorp och Glyttinge/Ryd, antingen genom att följa Södra stambanan och passera norr om Ryd eller att passera från Skäggetorp och norr om Tokarp.

Förslag har också inkommit om att Ostlänken placeras västerut ur Linköping via Saabfältet, det vill säga följer fältet ner mot väg 35 innan den svänger västerut.

Plats för tågspår mellan gamla lokverkstaden och bakom Scan har framförts.

Det har också framförts att ny anläggning inte anses nödvändigt. Synpunkt har framfört att ny järnvägsanläggning genom centrala Linköping inte är lämpligt, oavsett ovan eller under jord. Spåren bör kunna gå som idag och avsluta Ostlänken innan Linköping. För

att öka kapaciteten kan eventuellt mötesspår byggas utmed befintliga spår. Perrongerna kan förlängas inom befintlig järnvägsanläggning och verkstadsplatser finns.

Det har också framförts att ny station för Ostlänken inte anses nödvändigt utan att det räcker med att komplettera med nya spår vid nuvarande station och ersätta befintlig bro med en ny. Ny station anses inte aktuellt förens vid nästa etapp, Götalandsbanan. En ny station väster om Steningeviadukten anses lika bra som en station öster om Stångån. Fortsättningen på Götalandsbanan kan gå vid Tokarp. Väster om Bergsvägen kan bana gå på bro och korsa stambanan vid Rydskogen. Passera Kärna Mosse söder om stambanan och gå i en tunnel under flygfältet på Malmen utan att gå under start och landningsbanorna. Fortsättningen mot Strålsnäs och vidare åt sydväst.

Synpunkt har inkommit om att parkeringen vid stationen i Linköping, intill Södra Stånggatan 2b, och bilparkeringen vid ån kan tas bort, samt att spåret kan dras där ett stickspår nyss tagits bort.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket är positiva till att ett flertal synpunkter inkommit angående förslag på sträckning och alternativ till lösningar. Samtliga förslag kommer att beaktas i den fortsatta lokaliseringsutredningen. Under år 2020 utreder Trafikverket alternativa korridorer och stationslägen. Korridoralternativ kommer att redovisas till hösten 2020, då visas både alternativa korridorer samt bortvalda alternativ. Efter att Trafikverket tagit beslut om lokalisering kan processen övergå till en järnvägsplan för att studera den valda sträckningen. Då kommer Trafikverket att kunna presentera en mer detaljerad sträckning för järnvägen.

I utredningen för att hitta alternativa korridorer ingår att utreda både externt och centralt läge. Passagen över Stångån är en utmaning och Trafikverket undersöker alternativ till hur ån kan passeras.

Många olika faktorer är av betydelse för huruvida en dragning är genomförbar eller inte. Förutsättningar i den befintliga omgivningen är avgörande för hur vi kan utforma och placera anläggningen för att nå de hastighets- och restidskrav som är satta för Ostlänken.

Alternativ där anläggningen går i tunnel undersöks. Viktig faktor för huruvida anläggningen kan gå i tunnel är berg, vad det är för kvalitet på berget och vilka metoder som kan tillämpas vid byggnation i tätbebyggd miljö. Det är av betydelse för både möjlighet till tekniska lösningar och kostnader.

I omgivningen finns flera områden av riksintresse och även andra skyddade och känsliga mark- och vattenområden med höga natur- och rekreationsvärden som utredningen behöver ta hänsyn till. Hänsyn behöver även tas till viktiga samhällsfunktioner och infrastrukturer inom tätorten samt regionala och lokala kulturmiljövärden. Barriärfrågor utgör en central roll i den pågående utredningen för att hitta lämpligaste lokaliseringen.

3.6.2.5 Förslag till lokaliseringar inkomna till och med juni 2020

Sammanfattning av synpunkter

En synpunktslämnare menar att befintlig korridor bör nyttjas för att enkelt kunna lägga banan på redan förberedd plats för att inte fördyra detta banbygge.

Positiva till centralt läge

Synpunkter har inkommit som menar på att ett centralt läge är att föredra, både alternativ Stångebro och Steninge har förordats. För att öka resandet med tåg och minska resor med bil argumenteras det för att stationen behöver placeras centralt. Det ska vara lätt och smidigt att ta sig till station även utan bil. En externt placerad station påtalas också leda till att utarma övriga centrumfunktioner. Förslag på var och hur stationen i ett centralt läge bör placeras har inkommit.

En synpunktslämnare påtalar att bäst läge för en station på mark är norr om Ljungstedts gymnasium och att följa tunnel Stångebro. En annan synpunktslämnare förordar alternativ Stångebro och framför att en ny station på Stångebro sportfält frigör mark för ny bebyggelse på nuvarande stations- och bankområde. Nedlagda sockerbrukets kontorsbyggnad påpekas som byggnad värd att bevara. Fortsättningen söderut kan gå via en tunnel under flygfältet på Malmen och vidare rakaste vägen till Tranås längs gränsen mellan delområde 2 och 3.

En synpunktslämnare menar på att alternativ Stångebro är det bästa alternativet eftersom det är närmast centrum och det blir en förlängning på centrum åt det hållet.

En synpunktslämnare föredrar alternativ Steninge söder om Tallboda, med betoning på att järnvägen behöver vara upphöjd på bro, inte i markplan, för att få bort barriäreffekten.

En synpunktslämnare anser att för att underlätta tågbyten mellan sydost med minimal gångväg så är det bäst om den nya stationen ligger så nära den nuvarande som möjligt, på samma sida som Stångån idag. En placering nordost om Stångån skulle orsaka långa omvägar för bussar, bilar och gående. Stångån utgör en barriär för all lokaltrafik. Synpunktslämnaren anser att placering av anläggningen vid Tallboda S skulle vara ett bra alternativ för att inte vara i vägen för framtida expansioner när staden växer.

En synpunktslämnare anser det viktigt att stationen placeras centralt i Linköping, antingen i närheten av nuvarande station eller i Stångebro. Att placera stationen längre ut från staden otillgängliggör den för alla som saknar bil eller känner sig otrygga med att gå, cykla eller åka kollektivt. Området runt stationen bör bebyggas för att främja tillgänglighet och trygghet med olika färdmedel. Den korridor som byggs bör i så lite utsträckning som möjligt utgöra en fysisk barriär som avskärmar stadsdelar och geografiska områden från varandra. Detta kräver exempelvis övergångar/undergångar som möjliggör att röra sig mellan de olika sidorna av järnvägsspåren.

Synpunktslämnaren påtalar att alternativ Stångebro inte bör väljas med anledning av att jordbruksmark och flygfält kommer begränsa expansionen av staden. Alternativ Steninge påtalas bättre eftersom det anses närmre centrum och är nära till olika målpunkter. Barriäreffekter kan undvikas genom breda broar. Synpunktslämnaren anser det intressant att lägga bro för Ostlänken söder om och parallellt med Kallerstadsbron.

Mark bör också reserveras för att dra godsjärnväg parallellt för förbigång på Södra stambanan. Samma synpunktslämnare kommenterar också att båda alternativen för service- och uppställningsplatser ligger väster om Skäggetorp. Flyttas nuvarande bangård och servicehall dit kan det frigöra Steninge för ombyggnad och eventuellt göra en mindre förflyttning av Södra stambanan för att ge plats åt Ostlänken.

En synpunktslämnare anser att den nya järnvägen bör dras längs den gamla för att minska påverkan på miljön så mycket som möjligt. Där går det redan en järnväg och miljön runt omkring har anpassat sig. Att dra ytterligare en järnväg en bit bort gör att ytterligare miljö kommer påverkas. Söder om Tallboda är det ett industriområde och det går redan en järnväg där. Att dra ytterligare en järnväg där innebär minst påverkan på natur och boendemiljö jämför med att dra järnvägen norr om Tallboda. Att bygga järnvägen nära E4 kan dessutom innebära en fördyring eftersom det kan komma att innebära att järnvägen ska passera över eller under E4 flera gånger för att komma fram.

Negativa till externt läge

Synpunkter har inkommit vilka menar att ett externt läge bör slopas. Argument som framförs emot ett externt läge är att tidsvinst antas gå förlorad. Stor del av tidsvinsten med Ostlänken försvinner om resenärer behöver använda sig av anslutningstrafik till stationen utanför stadskärnan. Möjligheterna till att cykla och gå till stationen kommer att påverkas negativt och bilen antas användas i större utsträckning för att ta sig till stationen. Det påtalas att i förhållande till det kommer också fler parkeringsplatser behövas. Det ska vara enkelt att ansluta till en station till fots eller cykel för att ta tåget, annars minskar det i attraktivitet. Det anses dåligt både ur ett tids- och klimatperspektiv. Behovet av anslutningstrafik för att ta sig till stationen anses problematiskt utifrån att det skulle motverka tidsvinsten med snabbtåg och att det skulle kunna leda till att bilen i stället används. Att förlägga stationen i ett externt läge påtalas få negativ effekt för regionutvidgning och försvåra för turister och affärsresande.

En extern placering påtalas av en synpunktslämnare kännas som en återgång till tankesättet när de ursprungliga stambanorna byggdes och förta en del av de positiva effekterna av ett snabbare resande. Det skulle omöjliggöra ett nödvändigt samspel mellan nationell tågtrafik och regional tågtrafik.

En synpunktslämnare anser att det går emot hela Ostlänkens syfte att lägga stationen externt utanför Linköping. Stationen bör ligga centralt för snabb koppling till annan kollektivtrafik, mot centrum alla funktioner, målpunkter och arbetsplatser, nära flygplatsen och centrala bostäder. Att plöja ny mark i ett externt läge känns heller inte som resurseffektivt, mer miljökonsekvenser och natur och kulturvärden som påverkas.

En synpunktslämnare uppmärksammar att korridoren Externt Ö vid Roxen inte bör väljas eftersom det skulle förstöra landskapet, innebära fördyring och förlora tidsvinst på grund av eventuella övergångar av E4 och nytt resecentrum utanför staden. Det vore katastrofalt om någon olycka skulle ske uppströms från hela Linköpings vattentillförsel.

Positiva till externt läge

Synpunkter har inkommit där extern korridor förordas. Det anses lämpligt att placera stationen i ett externt läge med anslutningstrafik till centrala Linköping. Synpunkter har inkommit om att befintlig station bör finnas kvar och att snabbgående tåg bör gå i ett

externt läge. Argument har framförts att de flesta som åker dagens snabbtåg måste transportera sig till stationen på annat sätt än gång, acceptansen för de som ska åka nya snabbtåg bör finnas för att ta sig till station med anslutningstrafik. Olika förslag av anslutningsalternativ har framförts, såsom buss, pendeltåg, självkörande fordon.

Argument framförs att ett externt läge skulle innebära en mindre negativ påverkan för boende och bebyggelse. Argument har framförts om att stationen bör placeras utanför staden och lämna plats inne i staden för ett levande centrum runt Stångån. Externt alternativ förordas också utifrån ekonomiska aspekter. En synpunktslämnare menar på att med centralt resecentrum för alla annan trafik och bra anslutning till Ostlänkens station skulle det sparas för framtiden både ekonomiskt och i flexibilitet.

En synpunktslämnare har pekat ut alternativ Externt Ö vid E4 som bra ställe för station på grund av närhet till affärer och att privatpersoner påverkas mindre under bygget men det ligger ändå nära till hands. Det anses också som ett bra ställe för staden att växa mot.

En synpunktslämnare anser att det finns två korridorer som är aktuella för Ostlänkens dragning, Extern Ö vid E4 eller Steninge via E4. Dras Ostlänken närmare E4 blir påverkan för de boende mindre. Önskas centralt belägen station vore korridoren Steninge via E4 bäst. Synpunktslämnaren förespråkar en station som ligger närmare E4 då det ska vara tillgängligt för fler personer inom regionen. Närheten till E4 gör att det snabbt och enkelt går att ta sig till och från stationen samt att det är lättare med parkeringsplatser om stationen inte ligger centralt. Synpunktslämnaren menar på att det bör undersökas huruvida de som pendlar till och från Linköping har gångavstånd eller inte till sin slutdestination, det bör undersökas noga innan beslut tas. För de som inte har centrala Linköping som slutdestination är en station som ligger närmare E4 bättre, det går smidigare och snabbare att ta sig exempelvis till Mjärdevi eller Ekängen. I centrala Linköping finns redan problem med biltrafik och dålig luftkvalitet, att placera station i centralt i Linköping upplevs inte genomtänkt. Det blir både dyrare och mer komplicerat för en redan överbelastad infrastruktur. De pengar man sparar på att dra Ostlänken utmed E4 och lägga en station där, kan återinvesteras i att skapa bra ytterleder för biltrafik samt bra bussförbindelser från och till den nya stationen. En station vid E4 ger färre bilar i centrala Linköping och bättre luftkvalité. Stationen blir även tillgänglig för hela regionen istället för bara centrala Linköping.

En synpunktslämnare anser att externt läge och spår är att föredra. Placeringen gör minst påverkan på omgivningen och vid ett nytt läge kan hotell, konferens, kontor och eventuella bostäder byggas som är anpassade för miljön. De som vill ha nära till stationen kan då bosätta sig nära. Centralt läge är endast aktuellt om befintlig bana används genom tätorten och därmed befintlig station. Serviceanläggningen bör byggas nära spårområdet så att få barriärer skapas. Gärna en bit utanför tätorten om det inte behövs omedelbar närhet till stationen för vissa delar.

En synpunktslämnare menar på att en naturlig dragning av Ostlänken från området väster om Norsholm är att följa E4 och leda in järnvägen till Linköping därifrån. Området vid Steningeviadukten anses som ett bra läge för station. Området har en lång raksträcka och station skulle kunna nås från både Industrigatan och en ny vägsträckning, parallellt med Bergsvägen ut till E4.

En synpunktslämnare önskar att om det blir en extern station vid E4 att det byggs en spårväg till centralt resecentrum. Spårvägen skulle sedan kunna byggas ut till exempelvis Universitetet och Mjärdevi.

En synpunktslämnare uppmärksammar att ifall korridoren Externt V Malmslätt väljs bör möjligheterna att gräva undersökas för att inte skära av ett redan idag tudelat samhälle. Ingreppet i skogen vid Hellgrenshagen skulle också bli svårt att ersätta. Synpunktslämnaren menar på att bäst vore att följa Södra stambanan om möjligt, så att stationen kommer in i staden.

En synpunktslämnare menar på att serviceanläggning bör byggas nära spårområdet så få barriärer skapas, gärna en bit utanför tätorten om det inte behövs omedelbar närhet till station.

Positiva till tunnel

Synpunkter har inkommit där det framgår att tunnel anses vara att föredra, både alternativ Tunnel Stångebro S och Tunnel Stångebro N har lyfts fram som önskvärda. Tunnel anses lämpligt för att undvika barriäreffekter, minska negativ påverkan från buller och för att möjliggöra till förtätad bebyggelse ovanpå anläggningen. Argument som lyfts fram vilka förordar tunnelalternativ är väderkänslighet, mindre fastighetsunderhåll, att det inte tar värdefull tomtmark för bostäder i bruk, inga extra arrangemang för separation av olika trafikslag eller krav på bullerdämpande åtgärder. Möjligheten att undvika barriäreffekter lyfts uppreparande fram som ett argument för tunnelalternativ. En synpunktslämnare påpekar att en järnvägsbarriär skulle vara olyckligt för integrationen och tillgängligheten för staden. En tunnel skulle möjliggöra en förtätad bebyggelse ovanför, vilket också skulle bidra till en hållbar stad med minskad biltrafik, minskade utsläpp och ökade hållbara transporter.

Synpunkter har också inkommit vilket menar på att en centralt belägen station är viktigt i kombination med att det anläggs under jord.

En synpunktslämnare menar på att i relation till alternativ Stångebro skulle anläggning ovan jord skapa en barriäreffekt mot Skäggetorp som är ett socioekonomiskt utsatt område.

En synpunktslämnare menar på att ideal infrastruktur finns utan att märkas. Det innebär enligt denna en central placering och att järnvägen inte i övrigt stör staden. En tunnelloösning gömmer tågen rent visuellt och ser till att inte staden delas av en järnväg som är svår att passera samt är störande för närboende. Om det ska vara möjligt för city att växa vidare norrut så behöver det vara fritt från avgränsande spår. Tunnel Stångebro anses utifrån det enligt synpunktslämnaren som den bästa lösningen, framför allt den nordligare dragningen. Med en tunnel som fortsätter fram till väster om Malmen skulle det däremot bli riktigt bra.

I samband med att tunnel förespråkas har även underjordisk förbindelse med Linköping city airport lyfts fram, antingen med rullband eller förarlöst tåg.

En synpunktslämnare menar att alternativet Tunnel Stångebro N är det smartaste för framtiden. Det ger möjlighet att på ett attraktivt sätt behålla invånare med hög

utbildning och kompetens i Linköping, vilket är avgörande för regionen. Att ta sig till en station vid E4, eller kanske Steninge är för mycket besvär och tar för mycket tid.

En synpunktslämnare menar på att med alternativet Tunnel Stångebro S försvinner alla barriärer i staden, vilket möjliggör stora ytor för exploatering för exempelvis bostäder och kontor. Livet på markytan blir säkrare och trivsammare för stadens invånare. Staden får en central station, vilket är viktigt för arbetspendling och turism. Tunnelsträckningen skulle kunna medföra möjlighet att bygga en station för stambanan vid Linköpings universitet, alltså en pendeltågsstation. Det skulle göra det attraktivt att bo i mindre orter utanför staden, vilket minskar trycket på centrala bostäder. Korridoren möjliggör denna framtid, vilket alla andra korridorer omöjliggör.

Negativa till tunnel

Synpunkter har också inkommit där det framförs att tunnelalternativ inte anses lämpligt. Den ekonomiska aspekten, att det medför en hög kostnad, lyfts framför allt fram som argument till att tunnel inte bör genomföras.

En synpunktslämnare menar att tunnelalternativ inte är realistiskt ut ett ekonomiskt perspektiv, både byggande och underhåll. Även säkerhetsmässigt är det sämre, olyckor, driftstörningar, evakuering, brand. Längre byggtid riskerar hela sträckans tidplan.

En synpunktslämnare menar att tunnelalternativ bör avstås på grund av tre skäl. Den ekonomiska aspekten lyfts fram, att det är för dyrt. Det framförs också att Linköping är en utgångsstation och slutstation för många tåg. Synpunktslämnaren menar på att med det innebär att områden behövs för växling till och från fordonsdepå, rimligen placerad i markplan vid någon av tunneländrana, vilket medför att flaskhals byggs in redan från början. Synpunktslämnare ställer även frågan ifall det är tänkt att fordonsdepå ska sprängas in under staden. Det tredje skälet som lyfts fram är att det inte finns omledningsväg för farligt gods. I stället förordar synpunktslämnaren att järnvägen går från Linghem utmed E4 med anslutning till Södra stambanan väster om staden. Atingen med station för både fjärr- och pendeltåg eller utan station då de tåg som inte ska stanna i Linköping bör kunna tjäna upp till fem minuters gångtid. Tåg med uppehåll växlas in på gamla banan till den befintliga stationen. Det skulle underlätta och göra det enklare och billigare att behålla Tjust- och Stångådalsbanan. Godståg kan växlas och gå vid gamla banan, det nyare förbigångsspåret vid Anders Ljungstedts gymnasium kan användas för det. Ett par enklare nödplattformar kan anläggas utmed E4 för tillfälliga oregelbässigheter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för lämnade synpunkter och beaktar dessa i kommande utredning.

De tidigare utredningar som genomfördes för sträckan Linköping tätort resulterade inte i någon placering av station samt fortsatt sträckning. Trafikverket avser därför med denna utredning att se till helheten för att på så sätt säkerställa det mest samhällsekonomiska förslaget byggs.

Trafikverket kommer att presentera och motivera avfärdade alternativ. Samråd planeras att genomföras i år 2021 för att redovisa Samrådshandling – val av lokalisering.

Samrådshandlingen kommer att innehålla de korridorer som Trafikverket avser att ta beslut om lokalisering utifrån.

3.6.2.6 Förslag till Lokaliseringar inkomna till och med februari 2022 **Sammanfattning av synpunkter**

Av de synpunkter som lämnats in finns en variation i huruvida ett centralt eller externt läge föredras. Det finns också en variation i huruvida Ostlänken önskas anläggas i tunnel eller inte. En del synpunkter framför inte vilket alternativ som önskas utan snarare vilket de inte vill se genomföras. Det finns de som diskuterar både alternativ i markplan och tunnel i samma inskickade synpunkt.

Synpunkter har inkommit där man förordar att järnvägen bör förläggas längsmed befintlig järnväg. Synpunkter har också inkommit vilka anser att järnvägen bör byggas på bro.

En synpunktslämnare framför att vid Lasarettbacken finns ett högt berg där berggrunden är fast och tålig, där anses det bra att dra järnvägen. En extra tågstation vid sjukhuset anses bra eftersom det är en stor arbetsplats. Synpunktslämnaren föreslår utredning av kostnad för en rak tunnel så att det går att bygga en extra pendeltågsstation. Området är dels lämpligt på grund av sjukhuset, dels på grund av att det finns bostäder i närheten. Utöver sjukhuset finns simhall och Tinnerbäcksbadet också i närheten, samt stadsparken Trädgårdsföreningen.

Positiva till centralt läge

Synpunkter har inkommit vilka menar på att Ostlänken bör dras i ett centralt läge. Synpunkter som främst refererar till stationen placering, presenteras under rubriken Station.

En synpunktslämnare menar att resandetrafik med tåg kommer att bli viktig i framtiden, inte minst med tanke på att alla transporter måste bli mer miljövänliga och energieffektiva. Därför är det viktigt att stationen är lättillgänglig och att enkla och snabba byten av färdmedel prioriteras. Synpunktslämnaren framför att det däremot kan vara klokt med ett par spår utanför staden, för godstrafik och för de tåg som inte stannar i Linköping.

Synpunkter har inkommit vilka påpekar att det centrala läget är viktigt för verksamheter och företag. En synpunktslämnare framför att en central station är värdefullt för deras bolag, det gör det lättare för kollegor att resa mellan kontor. Synpunktslämnaren anser också att Tunnel Norra skapar förutsättningar för att utveckla staden men inser att det är dyrt, vid markplan anses Steninge eller Stångebro bäst.

En synpunktslämnare förespråkar en ett stationsläge i Steninge eftersom det tycks ge den rätaste dragningen av järnvägen och ett centralt läge.

Positiva till externt läge

Synpunkter har inkommit vilka menar på att Ostlänken bör dras i ett externt läge, argumenten till varför varierar. Järnvägen bör dras nära befintlig E4, där är det redan idag bullrigt. Bättre att förlägga järnvägen där än att det bullrar på flera andra platser.

Synpunkter har inkommit vilka förespråkar norr respektive söder om E4.

Synpunkter har inkommit vilka menar på att Ostlänken inte endast byggs för Linköping och att utifrån det perspektivet bör den anläggas i ett externt läge. En synpunktslämnare menar på att Ostlänken ska serva stora delar av Östergötland och att det därför är konstigt att lägga station i centrum. Viktigt att tänka på den trafik som skulle uppstå till och från stationen i centrum. Synpunktslämnaren antar att det kommer gå snabbare med bygget om den förläggs i utanför staden och att det finns risk för överklaganden med stationen i Steninge eller Stångebro.

En synpunktslämnare anser att det vore enklast att ha en extern Ostlänken med egen station, alla höghastighetståg antas inte stanna i Linköping och finns det en snabb förbindelse mellan centrala stationen och den externa så är det tillräckligt. Vid en extern station kan enkla, nära och billiga parkeringar för resenärer anordnas.

En synpunktslämnare menar att det inte är rimligt att låta tåg i 160 km/h passera genom staden, bland annat för bullrets skull. Broar över Stångån anses heller inte rimligt för att få plats med en så pass stor station. Synpunktslämnaren menar också att Södra stambanan bör förläggas i det norra alternativet, så att allt tåg tas bort från stadskärnan, värdet att ha en station inne i centrum anses lågt.

Positiva till tunnel

Synpunkter har inkommit vilka menar på att järnvägen bör anläggas i tunnel.

En synpunktslämnare menar på att det enda tänkbara alternativet på lång sikt är tunnel, kosta vad det kosta vill. Synpunktslämnare anser att ”en inte får vara dumsnål” och välja alternativ som är billigare eller medför något mindre intrång i känslig miljö. Efter byggtiden kommer natur att återhämta sig, rivna barriärer innebär en mycket bättre stadsmiljö och gör att Linköping kan växa i framtiden.

Synpunkter har inkommit vilka menar på att tunnelalternativ är fördelaktigt för att undvika barriärer. En synpunktslämnare anser att Tunnel Norr är det alternativet som ger minst barriäreffekt genom Linköping och därmed öppnar möjligheten till att knyta ihop staden. Områden som Skäggetorp kan på ett tätare sätt knytas ihop med övriga Linköping och därmed minska segregationen. Genom att ta bort järnvägsspåren genom Linköping finns möjlighet till att förtäta staden vilket är positivt ur ett miljöperspektiv, minskar resandet med bil och öppnar upp för anläggande av centrala parker.

Synpunkter har inkommit vilka poängterar att alternativ Tunnel södra går snabbare än övriga sträckor och är den smalast korridoren vilket anses en fördel.

En synpunktslämnare menar att en tunnellsnösning skapar möjlighet att utveckla stora delar av centrala Linköping med attraktiva boendemiljöer. Stadsutveckling och stadens framtida attraktivitet är avgörande för Linköpings framtida attraktivitet och konkurrenskraft. Eventuella merkostnader för en tunnellsnösning finansieras via exploateringsintäkter.

Negativa till tunnel

Synpunkter har inkommit vilka framför att järnvägen inte bör förläggas i tunnel.
Synpunkter har inkommit vilka anser att det inte ur ett ekonomiskt perspektiv bör byggas tunnel.

En synpunktslämnare anser att anlägga tunnel under staden är orimligt dyrt, de pengarna behövs för annat. Genom att förlägga tågen markbundet vid E4 kan en del av de pengarna som sparas jämfört med tunnel gå till någon rolig anknäytning mellan stadskärnan och stationen.

Flertalet synpunkter har inkommit vilka är kritiska till alternativet Tunnel södra. Argument framförs såsom ekonomiska aspekter, negativ påverkan på boendemiljö, att landsbygds känslan förstörs och att det finns värdefulla områden vilka skulle påverkas negativt. Argument framförs att alternativet Tunnel Södra är dyrt och att samhällsvinsten anses högst tveksam och att finansiella resurser bör användas på annat sätt och till andra samhällsfunktioner.

En synpunktslämnare menar att Linköping som stad redan har tung infrastruktur som ramar in staden på flera sidor - E4 motorväg i norr, men även flygplatsen i öster och Malmen flygfält i väster. Att dra en järnvägssträckning i söder och på så sätt kraftigt påverka befintlig natur men även möjlighet till framtida bebyggelse skulle vara olyckligt. Från Linköpings innerstad och söderöver blir bebyggelsen successivt mer lantlig och möts med naturreservatet Tinnerö och övriga naturområden. Synpunktslämnare menar att alternativet Tunnel Södra skulle skära mellan stora stadsdelar som Vallastaden, Lambohov och Slaka och naturreservatet Tinnerö som är ett viktigt rekreationsområde. En synpunktslämnare anser att klyva staden med tung infrastruktur och järnvägsspår enligt Tunnel Södra är fel väg att gå. Människor vill inte flytta till och bo i en stad med tung och markant infrastruktur utan vill bo i en harmonisk och hållbar stad. Synpunktslämnaren anser det bättre att samlokalisera järnväg med befintlig infrastruktur som E4.

En synpunktslämnare menar på att Tunnel södra skulle skapa en olycklig barriär till naturnära rekreationsområdet Eklandskapet för en stor del av Linköping.

En annan synpunktslämnare anser att Tunnel Södra med uppgång söder om Vallaskogen motverkar kommunens möjligheter att låta Lambohov, Vallastaden och Djurgården växa in mot staden. En järnvägskorridor i området anses olämpligt och skära av dessa områden från staden och omöjliggöra bebyggelse.

Ett flertal synpunktslämnare anser att Tunnel södra skulle förstöra den boendemiljö de valt att bosätta sig i. Vallaskogen, Tinnerö, Lambohov, Slaka, Skeda är områden som lyfts fram som skulle få en negativ påverkan. Ett rikt natur- och djurliv lyfts fram vilket påtalas, skulle påverkas negativt.

En synpunktslämnare menar att korridoren förhindrar åtkomsten till Tinnerö Naturreservat för boende i Lambohov och Slaka. För boende i Lambohov och Slaka är

tillgången till naturområdet, den centrala ingången till naturreservatet vid Åsmestad och den riskeras att påverkas negativt med föreslagen korridor.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för lämnade synpunkter.

3.6.2.7 Station

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

Synpunkter har inkommit där både central placering och extern placering av station förordas. Förslag har inkommit om att stationen ska ligga där den är idag och att nuvarande station är uppskattad och bör bevaras. Förslag har också inkommit om att stationen bör förläggas under mark för att undvika barriärer. Placering vid E4 har framförts. Placering har också förslagits där nuvarande Euromaints verkstad är och även vid Linköpings flygplats. Det har framförts att nytt resecentrum bör placeras i innerstaden med anslutning till yttre ring för att kunna ta sig mellan inner- och ytterstaden.

Station vid Stångebro, vid Steninge och station norr om Stångebro har lyfts fram som förslag till stationslägen. Förslag har också framförts om att placera station på nuvarande plats utbyggd på bro över spårrområde. Skulle station förläggas i Vikingstad behövs spårbunden tågskyttele för att inte förlora restidsvinst.

Kapaciteten på nytt resecentrum bör dimensioneras för fullt utbyggd Götalandsbanan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket är positiva till att ett flertal synpunkter inkommit angående förslag på stationsläge. Samtliga förslag kommer att beaktas i den fortsatta lokaliseringsutredningen.

Under år 2020 utreder Trafikverket alternativa korridorer och stationslägen inom dessa. Korridoralternativ kommer att redovisas till hösten 2020, då visas både alternativa korridorer samt bortvalda alternativ. Inkomna förslag tas med i det fortsatta arbetet.

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

Önskemål om att behålla nuvarande station har inkommit. En synpunktslämnare framför att den skulle uppskatta om stationen ligger så nära nuvarande station som möjligt.

En synpunktslämnare menar att befintligt stationsläge bör utnyttjas, antingen markförlagt eller att bygga på upphöjt läge. Det nya dubbelspåret för Ostlänken föreslås byggas genom hela Linköping längs norra sidan av nuvarande spårrområde. Ny tågplattform för Ostlänken byggs på sträckan mellan befintlig gångtunnel under spårområdet vid Linköping C och Steningeviadukten.

En synpunktslämnare anser att station bör byggas på Stångån.

En synpunktslämnare kommenterar stationsbyggnad över spåren vid nuvarande resecentrum. Det finns gott om plats för två spår för Ostlänken i östra delen av stationsområdet där det nu är bilparkering. En bro öster om Gamla tullhuset leder över

Stångån. Kan kombineras med spårväg in mot centrum och vidare till regionsjukhus-Vallastaden–Universitetet–Mjärdevi.

En synpunktslämnare önskar en stor och modern centralstation som befäster Linköping på kartan, en riktig centralstation med moderna faciliteter och arkitektur. Dra Ostlänken bredvid E4 norr om Tallboda eller söder om Tallboda vid Steninge och lägg stationen över Stångån.

En synpunktslämnare önskar att station byggs norr om E4 vid Tornby. Därifrån bör det gå tunnelbana in till befintligt resecentrum. Ytterligare en synpunktslämnare önskar station vid Tornby. Denne anser att tunnel inte bör byggas i Linköping, dyrt, krångligt och låser in Linköpings utveckling i framtiden.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och beaktar dessa i utredningen. Utredningen är i ett tidigt skede med syfte att utreda lämplig lokalisering. De stationsplaceringar som redovisats i detta skede avser områden där det är möjligt att förlägga station, detaljer utreds i senare skede. Tekniska krav och riktlinjer reglerar hur anläggningen kan byggas vilket har betydelse för var stationen kan placeras.

Sammanfattning inkomna synpunkter till och med februari 2022

Synpunkter har inkommit där både central och extern placering av station förespråkas.

Synpunkter har inkommit vilka menar på att stationen måste vara placerad i stan. Den centrala placeringen är viktig för att människor inte ska välja att ta bilen och att det ska vara smidigt att byta mellan olika transportmedel. En centralt placerad station lyfts fram som en förutsättning för goda och effektiva bytesmöjligheter mellan olika transportmedel och olika typer av kollektivtrafik. Att inte förlägga stationen centralt skulle medföra negativa konsekvenser ut klimatsynpunkt.

En synpunktslämnare menar att stationen bör placeras centralt i stan eftersom en placering utanför stan skulle leda till att fler tar bilen till stationen i stället för att åka kollektivt. Synpunktslämnaren framför också en risk att folk kommer att fortsätta att åka Södra stambanan för att slippa fler olika byten och lång restid bara för att komma till stationen.

Behovet av en central placering lyfts också fram utifrån positiva synergieffekter vilka stationen antas medföra. En synpunktslämnare framför att järnvägen ska gå genom stan och tillföra centrum allt som en ny större centralstation medför.

En synpunktslämnare anser att stationen bör ligga på gångavstånd till centrala Linköping. Behov av att ta buss eller andra färdmedel till stationen kommer att leda till att bilen används vilken inte anses klimatsmart. Synpunktslämnaren menar också på att det är viktigt att människor tar sig till centrum för att få en levande stad. Det är där människor träffas och umgås i trevliga miljöer, inte i köpcentrum utanför stadskärnan. Det är också i stadskärnan demokratiska rättigheter utövas genom att manifesteras, demonstrera, träffa varandra och politiker.

En synpunktslämnare menar på att det är viktigt att tågstationer ligger centralt i städer och att det finns en skillnad mot flyg. Önskan om en ny vacker och pampig station är viktig eftersom det är porten till Linköping för många människor. Synpunktslämnare menar på att de som bor i staden vill känna sig stolta över en ny station och att den får ett centralt och väl integrerat läge med en arkitektur som funkar inte bara nu utan även in i framtiden. Stationen måste kunna knyta samman många trafikslag, bussar, kanske spårvagnar i framtiden, bilar, mopeder, motorcyklar, cyklar och alla andra varande och kommande fordon som kan bli aktuella i framtiden. Stationen måste även kunna vara en knutpunkt för människor. Det måste vara enkelt att kunna ta sig dit och det måste vara en plats där man kan vänta och mötas under flera former.

En synpunktslämnare föredrar stationen centralt i staden och menar på att utifrån det vore alternativet Stångebro bäst. Synpunktslämnaren framför också att utifrån presenterade resonemang, som belyser de problem som finns med en placering vid Stångebro, är Steninge näst bäst eftersom det är tillräckligt nära stadskärnan.

Stångådalsbanan och Tjustbanan

Sammanfattning av yttrande inkomna till och med 2 mars 2020

Det har framförts att anslutning av Stångådalsbanan till stambanan och resecentrum i Linköping bör bibehållas.

Ta vara på Stångådalsbanan och Tjustbanan genom att dra deras anslutning öster om Linköpings flygplats så de kan behålla sin anslutning till Södra stambanan utan att göra resecentrumets utformning komplicerad. Med detta förloras en pendlingsstation nära Saab men får en barriär mindre i staden.

Trafikverkets kommentar

I arbetet med Ostlänken delen Linköpings tätort ingår utbyggnad av nya stambanor och ny station och i de fall Stångådalsbanan påverkas kommer ett förslag på lösning att redovisas. Slutgiltigt beslut kring Stångådalsbanans framtid tas inom annat projekt.

3.6.2.8 Konstruktion

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

Synpunkter angående hur anläggningen bör konstrueras har inkommit. Förslag har inkommit om att anläggningen bör förläggas i en betongkonstruktion ovan mark och att det bör gå att exploatera ovanpå den konstruktionen. Spår under mark med överdäckning har också framförts med syfte att minska barriäreffekter.

Sliperskvalitet har framförts betydelsefullt för kostnader, att byta ut spännbetongkonstruktioner till fiberbetongkonstruktioner föreslås.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket är positiva till att ett flertal synpunkter inkommit angående förslag på konstruktioner. Samtliga förslag kommer att beaktas i den fortsatta lokaliseringsutredningen.

Många olika faktorer är av betydelse för hur vi kan bygga Ostlänken delen Linköping tätort och Trafikverket tittar på lösningar på olika höjd i förhållande till marknivån. Det finns dock tekniska krav och förutsättningar för hur de nya stambanorna ska byggas som vi måste hålla oss till.

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

En synpunktslämnare önskar att ny utredning genomförs på tekniken. Magnetåg anses vara framtiden och synpunktslämnaren framför exempel på fördelar.

En synpunktslämnare anser det otydligt ifall det är inaktuellt med broalternativ. Järnvägsbro genom Linköping tätort upplevs som ett rimligt alternativ för att motverka barriäreffekt samtidigt som ett centralt stationsläge behålls.

Trafikverkets kommentar

Planeringen för snabba persontrafik inom Trafikverket sker utifrån att den ska byggas med relativt konventionell teknik, alternativet magnetjärnväg är inte aktuellt för detta projekt.

Trafikverket utesluter inte att delar av anläggningen kan komma att anläggas på bro. Utredningen är i ett tidigt skede där korridorer utreds för att finna en lämplig lokalisering. Trafikverket tittar på lösningar på olika höjd i förhållande till marknivån. Det finns dock tekniska krav och förutsättningar för hur de nya stambanorna ska byggas som vi måste hålla oss till.

3.6.2.9 Kostnadsberäkning

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

Två synpunkter har inkommit avseende kostnadsberäkningar.

En synpunktslämnare framför att kostnadsbesparingar som görs jämfört med ett tunnelalternativ bör få komma Stångådalsbanan till godo.

En annan synpunktslämnare anser att kostnadsberäkningar och argument för olika stationsalternativ bör presenteras i massmedia. Ungefärlig kilometerkostnad för höghastighetsjärnväg ovan jord på planmark, i bergsskärning och bergtunnel bör redovisas som jämförelse. Ett annat bra nyckeltal är beräknad totalkostnad för 154 kilometer dubbelspårig höghastighetsjärnväg Järna – Linköping utan stationer.

Trafikverkets kommentar

I kommande utredning genomförs kostnadsberäkningar, vilket är del av underlag för att kunna ta beslut om val av lokalisering.

3.6.2.10 Etapper

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

Tre synpunkter har inkommit avseende etapper.

En synpunktslämnare framför att Ostlänken till Linköping bör vara med i första etappen, då man måste kunna bo och jobba på annan ort och pendla med tåg. Synpunktslämnaren har hört rykte om att det inte ska gå till Linköping, utan ett extra byte utanför.

Två olika synpunktslämnare uppmärksammar att de hört rykte om att Linköping inte är med i första etappen och anser det dåligt. Anser det viktigt med Ostlänken för Linköping.

Trafikverkets kommentar

Ostlänken som helhet är uppdelat i fyra etapper där delen Linköpings tätort tillhör den fjärde etappen. Med en så stor anläggning över ett stort geografiskt område är det nödvändigt att dela upp i etapper för att det ska bli genomförbart, dels ur planerings- och projekteringssynpunkt, dels ur genomförandesynpunkt. Samtliga etapper planeras med förutsättningen att det ska fungera som helhet.

3.6.2.11 Naturmiljö

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

En synpunktslämnare uppmärksammar att våtmarken Långa Lisa är av stor vikt för fågellivet och bör bevaras. Vid val av korridor Externt Ö vid Roxen bör järnvägen på grund av det placeras i den norra delen av korridoren.

En synpunktslämnare har markerat i kartan vid område söder om trafikplats Linköping norra och uppmärksammar att området har fantastisk natur och är detaljplanerad.

En synpunktslämnare önskar spara grönområden som byggts i Nykvarnsparken.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för lämnade synpunkter och beaktar dessa i kommande utredning.

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med februari 2022

Lillån har lyfts fram som avsaknad i det presenterade underlaget. Synpunktslämnare uppmärksammar att Kappellåns meandrar beskrivs men inte Lillåns meandrar. Synpunktslämnare menar på att Lillån nyligen rensats och att det ska finnas skyddsvärda musslor.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkten och håller med om att Lillåns värden inte beskrivs. Fokus i beskrivningarna har varit på de värden som har ett lagligt skydd vilket Kapellån har i och med att det är av riksintresse för naturvärden. Lillåns värden kommer beakta dem i det fortsatta arbetet.

3.6.2.12 Natura 2000-område

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

En synpunktslämnare menar att Natura-2000 norr om E4 mellan riksväg 34 och Lillån Gerstorp allé saknas i samrådsunderlaget.

Trafikverkets kommentar

Det aktuella området är inte utpekad som Natura 2000-område. Gällande Natura 2000-områden redovisas på Naturvårdsverkets karttjänst Skyddad Natur (<https://skyddadnatur.naturvardsverket.se>). Området är utpekad i kommunens naturvårdsprogram och innehar värden kopplade till gamla träd och betade marker. En ansökan om att området ska klassas som byggnadsminne finns i dagsläget hos länsstyrelsen. Trafikverket måste i sin planering utgå från de värden och skydd som finns idag. Även om området inte är utpekad som ett Natura 2000-område så utreds alla existerande värden och kvaliteter som kan komma att beröras. En fördjupad landskapsanalys tas också fram för att på ett samlat sätt beskriva och analysera de värden som finns inom utredningsområdet.

3.6.2.13 Buller

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

En synpunkt har inkommit angående buller.

Synpunktslämnaren framför att Törnevalla-området upplevs inklämd mellan gamla och nya E4 samt mellan befintlig järnväg och kommande Ostlänken.

Synpunktslämnaren menar att det är tre kilometer mellan gamla och nya E4 och att bullernivån är problematisk i dagsläget.

Törnevalla och Östra Skrukeby har tämligen orörd bebyggelse och är en av Sveriges tätaste områden av fornminnen, det är en vacker miljö att bo i. Finns en oro över om att använda den tre kilometer breda korridoren mellan gamla och nya E4 till all möjlig infrastruktur i samhället. Synpunktslämnaren upplever att de har höga bullernivåer i trädgården i Törnevalla.

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

En synpunktslämnare uppmärksammar att som boende på Kastvindsvägen störs denne redan nu av buller från E4 och anser att det är viktigt att Ostlänken inte kommer att förvärra denna bullernivå.

En synpunktslämnare undrar hur buller från järnvägen och motorvägen för boende i Tokarp och på Skogviksgatan kommer att hanteras ifall järnvägen placeras längsmed E4.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter angående buller. När korridorerna är fastlagda genomförs inom respektive korridor en bedömning av konsekvenser avseende buller. Bedömningarna kommer utvärderas tillsammans med övriga parametrar vid val av lokalisering.

När Trafikverket tagit beslut om val av lokalisering kommer processen övergå till en järnvägsplan som redogör detaljerat för den valda sträckningen och där mer djupgående bullerutredningar genomförs för att kunna veta var och vilka åtgärder som behöver genomföras för att klara de riktvärden som finns för bullerstörningar. Vid dessa beräkningar tar man även hänsyn till vägtrafikens bulleralstring. Det är i detta skede för tidigt för att kunna veta specifikt hur bullret kommer att påverka.

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med februari 2022

Synpunkter har inkommit vilka framför en oro för negativ påverkan av buller med anledning av ny järnväg. Argument om att förlägga järnvägen längsmed befintlig infrastruktur, E4 eller befintlig järnväg framförs. Argument framförs också att det redan idag finns en rådande bullerproblematik längsmed befintlig E4 vilket inte bör förvärras med ny järnväg i det området. Synpunkter framförs att Tunnel södra söder om Linköping inte bör genomföras på grund av att det medförande buller skulle försämra boendemiljön söder om staden vilket också är argument som framförts för alternativen Norr om Malmslätt och Söder om Malmslätt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar seriöst på bullerproblematiken och det kommer vara en viktig fråga i den kommande projekteringen. Trafikverket håller med om att en placering längs befintlig infrastruktur är att föredra.

Rystad

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

Synpunkter har inkommit vilka uppmärksammar hur Rystad samhälle kan påverkas av Ostlänken. En synpunktslämnare menar på att de, som boende i Rystad, inte vill ha järnväg nära inpå. Det riskerar att förstöra gamla fornlämningar och gravplatser från bronsåldern. Att ersätta dessa med en järnväg anses inte bra.

En annan synpunktslämnare menar på att om Ostlänken dras vid Rystad kommer värdet för villaägarna att minska. Synpunktslämnaren menar på att de bor i området av anledningen att komma ifrån oljud från staden och trafik. De värnar om naturen, djuren och historien i området.

En synpunktslämnare vill inte ha järnväg och tycker inte att det bör gå någon järnväg i närheten av Rystad samhälle. Det skulle förstöra landskapet och innebära för mycket ljud och arbete, störande och onödigt för de som bor i samhället.

En synpunktslämnare menar på att järnvägen inte bör dras i närheten av Rystad kyrkby. Boendemiljön är unik, nära till stan men ändå på landet. Kommunen har planer på att bygga ut Rystad för flera stadsnära landsbygdsboenden, vilket inte blir aktuellt om järnvägen dras för nära. För att behålla den lugna, lantliga miljön bör järnvägen placeras söder om E4.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkterna och beaktar dessa i kommande utredning.

Sjögestad

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 27 februari 2022

Synpunkter har inkommit vilka uppmärksammar att området Sjögestad kan komma att påverkas negativt av korridorerna Norr om Malmslätt och Söder om Malmslätt.

En synpunktslämnare framför att korridorerna skulle medföra stora inskränkningar för de boende i och omkring Sjögestad. Många barnfamiljer bor i område, skulle en järnväg korsa deras väg skulle det få negativa konsekvenser på barns möjlighet ta sig till varandra för att umgås. Skogen i området utnyttjas flitigt för naturupplevelse, motion och används för hästägare. En skog med fornminnen med blandad skog av ek och barrträd med rikt djurliv. Att utsätta de boende med ännu en källa till buller utöver motorvägen skulle medföra negativ boendemiljö. Även att bli begränsad av ytterligare en barriär utöver motorväg, befintlig järnväg och större länsväg bidrar till att området delas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket förstår bekymra över den tillkommande barriären men vill poängtera att det finns inga tankar att gå genom Sjögestad utan en ny stambana skulle förläggas öster eller väster om samhället för att minimera påverkan.

Rappestad

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 27 februari 2022

Rappestad lyfts fram som ett område dit en flyttar för att komma ifrån stadsmiljö, ett unikt läge med närhet till slättlandskapet, landsbygden och avkopplande miljöer. Synpunktsinlämnare menar på att det finns jordbruksmark, naturmiljöer och värdefulla rekreationsområden som inte bör gå förlorade. Att bygga Ostlänken i Rappestad över mark som idag brukas och planeras att brukas i många generationer framåt ses inte som ett alternativ. Det skulle förstöra den levande landsbygd som funnit i flera generationer.

I området finns många stall, ridverksamhet och ridvägar som inte bör gå förlorade. Ridvägar är redan idag begränsade av E4 och odlad mark, det vore förödande om de få vägar som finns skulle skäras av om Ostlänken drogs i området.

Befintlig infrastruktur lyfts fram utifrån en oro i att hamna mellan infrastrukturanläggningar. Oron för att bli inklämd mellan befintlig E4 och Ostlänken lyfts som en oro, det skulle leda till en mindre bra boendemiljö samt påverka värdet på fastigheter negativt. Oro påtalas att om Ostlänken dras norr om Rappestad kommer området bli omringat av buller, E4 i söder och Ostlänken i norr.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket poängterar att den nya anläggningen i första hand placeras längs befintliga barriärer, E4 i detta fall. Om det ur tekniska synvinkel eller andra värden gör att det inte är genomförbart, tittar man på ett läge så långt öster ut som möjligt inom korridoren för att minimera påverkan på Rappestad.

Lambohov/Slaka/Skeda

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 27 februari 2022

Området kring Lambohov, Slaka och Skeda har uppmärksammats och ett flertal synpunktslämnare är kritiska till alternativet Tunnel Södra. Synpunktslämnare menar på att alternativet Tunnel Södra skulle medföra negativa konsekvenser för detta område. Boendemiljön skulle avsevärt försämrats och tillgången till rekreation, naturmiljö och andra värden skulle påverkas negativt. Synpunktslämnare menar på att Lambohov är ett lugnt område och att landsbygdkänsla skulle gå förlorad om järnväg byggs i området.

Ett flertal synpunkter har inkommit vilka uppmärksammar ungdomsverksamheter i området. Hanekinds scoutkår med dess ungdomsverksamhet uppmärksammas samt fotbollsföreningen IK Östria. Scouternas torp ligger nära y-korsningen mellan Aska Bergtäkt och vägen mot Halshöga gård och Tinnerö. Torpet är en viktig mötesplats, samt även områdena runt omkring. IK Östria, en fotbollsförening i området, uppmärksammas som viktig samhällsfunktion för barn och ungdomar. Föreningens fotbollsplaner och klubbhus är belägen inom alternativet för Tunnel södra.

Ett flertal synpunkter har inkommit vilka uppmärksammar Hanekinds scoutkår med ungdomsverksamhet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket förstår problematiken med en eventuell järnväg i ett, idag, ostört område. Om Tunnel Söder skulle väljas kommer placering i området både i plan och profil att

studeras med omsorg för att minimera den negativa påverkan. Synpunkterna tas med i underlaget vid beslut om lokalisering.

3.6.2.14 Rekreatiomsområde

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

En synpunktslämnare önskar bevara Stångåns rekreatiomsområde. Att promenera runt Stångån är många Linköpingsbors dagliga rutin, och stadens mest centrala vattenspegel är värd att skyddas. Oro finns att en järnvägsbro kommer att omintetgöra denna rekreatiomsplats. Grönstruktur i staden är ovärderligt för invånarnas hälsa, och det finns ingen annan plats som denna i centrum.

Rydskogen pekas ut som populärt friluftsområde och korridoralternativet Stångebro skulle innebära att femkilometersspåret förstörs och att buller ökar i området.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkterna och beaktar dessa i kommande utredning.

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med februari 2022

Synpunkter har inkommit där befintliga rekreatiomsområden lyfts fram som argument emot presenterade korridorer. Närheten och tillgängligheten till rekreatiomsområden framförs som betydelsefulla för boendemiljön och önskas inte påverkas negativt. Synpunkter vilka belyser området Rappestad med omnejd och Lambohov med omnejd påtalar till stor del oron för negativ påverkan på befintliga rekreatiomsområden.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkterna och beaktar dessa i kommande utredning.

3.6.2.15 Jordbruksmark

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

Jordbruksmark har lyfts fram som betydelsefullt och viktigt att beakta.

Ett externt läge av Ostlänken anses medföra att stora arealer jordbruksmark av högsta klass förstörs. Detta bör strida mot nuvarande lagstiftning där jordbruksmark bara får tas i anspråk om syftet inte kan tillgodogöras på annat sätt. Synpunktslämnaren menar på att det i detta fall finns alternativ som inte gör anspråk på åkermark. Åkermark bör heller inte förstöras mot bakgrund av framtagen livsmedelsstrategi och målet om ökad självförsörjning.

En synpunktslämnare menar på att marken som är möjlig att bygga på runt staden består av jordbruksmark och att Linköping får återkommande kritik från Jordbruksverket för att vara den kommun i Sverige som bygger mest på jordbruksmark. Synpunktslämnaren anser att rimlig lösning för dragningen är genom tunnel för att frigöra annan mark än jordbruksmark för ny bebyggelse och expansion av staden.

Konsultbolag inom lantbruk i Östergötland framför att infrastruktur givetvis måste utvecklas och önskar att det tydligare tas ansvar för att marken används resurseffektivt. Viktigt mål bör vara att i så hög grad som möjligt undvika att förstöra åkermark eftersom denna mark kommer behövas för livsmedelsproduktion i framtiden. Järnväg bör därför i första hand dras på skogsmark eller i direkt anslutning till befintlig järnväg

eller bilväg eftersom det där redan finns ytor som inte kan användas för odling. Det är viktigt att inte bara se till den exakta areal som tas i anspråk av järnvägen i de olika alternativen utan även vilka andra ytor som påverkas och eventuellt inte kan användas till odling i framtiden.

En synpunktslämnare anser att alternativ Externt V Malmslätt inte bör genomföras med anledning av att det påverkar brukningsvärd jordbruksmark. Alternativet Externt V Malmslätt anses heller inte lämpligt med anledning av oacceptabla barriäreffekter för Tift gravfält.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och beaktar dessa i kommande utredning.

Hur jordbruksmark kan komma att beröras ingår som ett av andra viktiga kriterier att beakta i den fortsatta utredningen.

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med den 27 februari 2022

Jordbruksmark lyfts fram som värdefullt och viktigt att beakta. Exploatering av järnväg på jordbruksmark bör undvikas. Korridorer vilka går genom områden med jordbruksmark har uppmärksamats som olämpliga. Jordbruksmarken framförs som viktigt för Sveriges livsmedelsstrategi, för en strävan efter högre självförsörjningsgrad och för kommande generationer. Ifall jordbruksmarken delas upp i mindre delar försvåras möjligheten till att bruka marken.

En synpunktslämnare framför att en järnväg som skulle skära genom gården som en barriär skulle innebära mycket stora svårigheter att fortsätta den befintliga driften då dom ekologiska mjölkorna behöver extra mycket betesmark i nära anslutning till gårdscentrat.

Jordbruksmarken är viktig för flera generationer och det har framförts en oro och osäkerhet i hur kommande generationsskiften ska genomföras.

Synpunkter har inkommit både gällande området Rappestad och Lambohov vilka menar att jordbruket i respektive område skulle påverkas negativt av utbyggnad av järnväg i områdena. En synpunktslämnare framför att om järnvägen dras i området skulle den passera stora öppna och idag opåverkade områden och där skapa en dominerande barriär i landskapsbilden. Det skulle medföra att det blir omöjligt att bedriva den aktiva ekologiska lantbruksnäring som idag bedrivs. I den ekologiska lantbruksnäringen finns de betesdjur som håller dagens landskapsbild öppen. Djur som riskerar att försvinna och därmed också de öppna landskapen som skulle växa igen.

En synpunktslämnare framför att i område inom korridoren för Tunnel södra finns i dag mycket brukad åkermark, åkermark som brukas som ett led i målet att öka vår självförsörjningsgrad på livsmedel. Synpunktslämnare framför att om det anläggs en järnväg i området kan det innebära att flera lantbruk som är del i självförsörjningsmålet tvingas lägga ner sin verksamhet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket håller med om värdet på jordbruksmarken och förstår problematiken med uppstyckning och försämrade arrondering. Intentionen är, att när det är möjligt med hänsyn till tekniska krav och andra värden, placera den nya järnvägen parallellt med befintliga barriärer eller på annat sätt minska påverkan på jordbruksmarken.

3.6.2.16 Landsbygden

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 27 februari 2022

Önskan om att bevara landsbygden har framförts. Synpunktslämnare menar på att de valt att bosätta sig på landet på grund av lugnet och närheten till natur och rekreation, det är en boendemiljö de valt och vill fortsatt leva i. Utbyggnad av järnväg i dessa områden skulle bidra till att deras boendemiljö försämras och att den landsbygdsmiljö de valt kommer att påverkas negativt.

Trafikverkets kommentar

Intentionen är, att när det är möjligt med hänsyn till tekniska krav och andra värden, placera den nya järnvägen parallellt eller i anslutning till befintliga byggda strukturer och på så sätt minska påverkan på, idag, ostörda områden.

3.6.2.17 Skylten

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med den 27 februari 2022

Skylten har uppmärksammats som en viktig plats för kultursfären i Linköping. Kulturhuset Skylten anses vara en stolthet för Linköping som funnits sedan en lång tid tillbaka. Kulturmiljön och stadens kulturcentrum bör bevaras och Ostlänken bör därmed inte dras i detta område. Alternativa lokaler för liknande ändamål menas inte finnas på andra ställen i staden. Ungdomskultur, konstnärsateljéer riskeras försvinna om kvarteret med gamla Skyltenområdet försvinner. Ett viktigt område för stadens profil och kulturella utveckling.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för att man uppmärksammat de stora värden som området har som kulturcentrum. Om området skulle påverkas i den korridor som väljs, önskar Trafikverket skapa kontakt och samverka under projekteringen.

3.6.2.18 Bygg inte Ostlänken

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med den 27 februari 2022

Synpunkter har inkommit vilka anser att Ostlänken inte bör byggas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar och vill poängtera att det inte är Trafikverkets beslut utan regeringen som beslutar vilka projekt som ska finansieras.

3.6.2.19 Övrigt

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

Finansiering

En synpunktslämnare upplever olika budskap från olika medier och parter angående finansiering av Ostlänken. Ifrågasätter höghastighetsprojekt i allmänhet på grund av brister i nuvarande trafiksystem och menar på att befintliga brister bör åtgärdas först.

Trafik- och arkitekturprogram

En annan synpunktslämnare framför att framtaget trafik- och arkitekturprogram för Linköpings innerstad är viktigt i denna process.

Depå

Framförd synpunkt om att projektgräns för Ostlänken bör placeras söder om Linköping och bör inkludera flaskhalslösande åtgärder för regionaltrafik mellan Linköping och Mjölby. Depåområde för den period som Linköping blir ändstation för snabbtågstrafik i väntan på höghastighetståg bör ingå.

Slutstation Järna

En synpunktslämnare ifrågasätter varför slutstation är Järna och inte Stockholms central.

Trafikverkets kommentar

Finansieringen av Ostlänken är anslagsfinansierad enligt nationell plan. Kapaciteten på järnvägen räcker inte till, spåren är fullbelagda och kapaciteten behöver utökas. Transportsystemet behöver ständigt utvecklas och förbättras. Detta projekt avser utbyggnad av nya stambanor.

I projektet ingår inte lösningar för regionaltrafik men områden för uppställning och servicenära funktioner finns med.

Ostlänken avser sträckan Järna–Linköping, därefter fortsätter tåg på befintlig bana.

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

En synpunktslämnare tycker att projektet bör genomföras så snabbt som möjligt. Det tar så lång tid som det gör ändå då alla ska tycka och tänka. Personen litar på att de som kan detta gör rätt val.

Tre synpunkter har framförts om att ny järnväg, eller Ostlänken som projekt, inte bör genomföras alls.

En synpunktslämnare ifrågasätter, i förhållande till rådande Covid-19 pandemi, ifall en behovsanalys för projektet behöver genomföras. Personen undrar ifall Ostlänken fortfarande behövs.

En synpunktslämnare menar att befintlig korridor bör användas för att enkelt kunna lägga banan på redan förberedd plats för att inte fördyra detta banbygge.

En synpunktslämnare påtalar att de uppskattar att Trafikverket ger insyn och möjlighet att samråda kring utredning av korridorer för Linköping tätort. Synpunktslämnaren uppmanar Trafikverket att så fort som möjligt avfärda de alternativ som inte anses genomförbara samt tydligt redovisa dessa.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och förtroende. Processen för planering av ny järnväg följer gällande lagstiftning och planeringsprocess.

Projektet Ostlänken ingår i nationell plan som är beslutad att genomföras. Dagens järnvägsnät är hårt belastad och nya stambanor behöver byggas ut för att hantera kapaciteten på järnvägen.

Trafikverket har svårt att avgöra vad synpunktslämnaren avser med befintlig korridor. Projektet är i ett lokaliseringsskede som syftar till att utreda alternativ för lokalisering, en befintlig korridor finns inte framtagen.

Trafikverket kommer att presentera och motivera avfärdade alternativ. Ytterligare samråd planeras till år 2021 för att redovisa samrådshandling innehållande de korridorer som Trafikverket avser ta beslut om lokalisering utifrån.

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med den 27 februari 2022

En ökad oro från fastighetsägare kan utläsas utifrån inkomna synpunkter efter samråden i mars 2021 och februari 2022. Mängden synpunkter från fastighetsägare har ökat och flertalet påtalar en oro över dess boendesituation. Osäkerheten i huruvida ens boendemiljö kan komma att påverkas påtalas från flera synpunktslämnare.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket förstår oron och att den utdragna processen skapar en osäkerhet. Situationen för boende är en viktig fråga och kommer att vara i fokus i nästa skede när placering inom korridoren är i fokus. Korridorerna är bitvis breda och tanken är inte att gå igenom samhällen och byar som ligger inom korridorerna utan att nyttja bredden. Under projekteringen, inom vald korridor, vill man optimera anläggningens placering i förhållande till de tekniska kraven och olika värden inom området.

I nästa planeringsskede kommer Trafikverket ta kontakt med de fastighetsägare som kommer och kan komma bli berörda av den nya anläggningen eller under byggnationen av den.

3.6.3 Sammanfattning inkomna synpunkter Samråd samrådshandling – planförslag

3.6.3.1 Synpunkter inkomna 2022-04-04 till 2024-10-07 *Bortvalda alternativ*

En yttrande undrar varför en sträckning genom Kärna Mosse har valts bort. Den yttrande påpekar att den är medveten om att det råder särskilda hastighetsbegränsningar inom området men ifrågasätter om den korta sträckan verkligen kan vara avgörande för den totala tiden.

Trafikverkets kommentar 2022-09-06

Hastigheten var inte den avgörande faktorn till varför sträckningen valdes bort. Kärna Mosse är ett Natura 2000-område som har ett starkt lagligt skydd och är även en dricksvattentäkt med starkt bevarandevärde. Försvaret, Länsstyrelsen och Linköpings kommun har samtliga yttrat sig i frågan och har förordat korridor som undviker Kärna Mosse.

Önskan om förhandsinformation

Flera inkomna synpunkter är från boende inom den förordande korridoren som önskar förhandsinformation angående utformningen av planförslaget.

Trafikverkets kommentar 2023

Tyvärr finns det inget mer detaljerat underlag att visa i detta skede. Trafikverket är i en framtagningsfas när det kommer till att välja spårlinje och att utreda vilka fastigheter som påverkas av projektet. Under 2024 kommer samråd genomföras och då kommer mer information om spårlinjeförslag göras tillgängligt för allmänheten. Avsikten är att under våren 2025 slå fast vilken spårlinje som ska arbetas vidare med. Ytterligare samråd sker därefter.

Projektets påverkan på fastigheter inom förordad korridor

En hyresgäst vars fastighet eventuellt kan komma att påverkas av järnvägsplanen undrar ifall fastigheten kan behöva rivas eller lösas in på kort till medellång sikt. Personen vill veta om det är troligt att fastigheten kommer inlösas givet dess placering i förhållande till tänkt sträckning och vad som i så fall är en rimlig tidshorisont innan inlösen sker.

Flera yttrande vill ha allmän information om vad som kommer hända med deras fastigheter om dessa ligger inom förordad korridor.

Trafikverkets svar

Om en fastighet löses in eller inte beror på järnvägens spårutformning. I nuläget utreds flera spårlinjer. Hösten 2024 kommer en föreslagen spårlinje samråd. Fastigheter som berörs av spårlinjen kommer få en inbjudan till öppet hus och samråd så att de tillåts en chans att tidigt lämna synpunkter på järnvägsplanen. Avsikten är att spårlinjen kommer beslutas under våren 2025. Ytterligare samråd gällande markanspråk planeras ske under hösten 2026.

Järnvägsplanen planeras att lämnas in för fastställelse år 2027. Trafikverket rekommenderar att även kontakta Linköpings kommun om berörd fastighet innefattas av översikts- och detaljplaner som kan komma att påverka området. Dessa har sannolikt en annan tidshorisont än aktuell järnvägsplan.

Sammanfattning av synpunkter gällande inlösen och investeringar för fastighetsägare

Flera fastighetsägare vars fastigheter ligger inom förordad korridor undrar hur de ska tänka gällande investeringar och dylikt. Fastighetsägarna undrar även hur inlösen sker och vad som ligger till grund för bedömning av fastigheternas värdering.

Trafikverkets kommentar 2023/2024

I nuläget går det inte att säga vilka fastigheter som påverkas eller på vilket sätt de påverkas. När det står klart vilka fastighetsägare som är direkt påverkade kommer dessa kontaktas så att de är uppdaterade och tillåts en chans att tidigt lämna synpunkter på järnvägsplanen. Under tiden kan fastighetsägaren fortsätta sin verksamhet som planerat. Trafikverket planerar att genomföra ett samråd med berörda och allmänheten om föreslagen spårlinje under hösten 2024. Järnvägsplanen planeras att lämnas in för fastställelse år 2027 och när planen fastställs tillkommer en besvärstid då planen kan överklagas. Det är först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft som Trafikverket kan lösa in den mark som berörs av järnvägsplanen.

Värderingen av de fastigheter som blir påverkade av Ostlänken och blir föremål för inlösen sker när järnvägsplanen vunnit laga kraft och utgår ifrån värdetidpunkten för inlösningsstillfället (exempelvis dag för tillträde eller domsdagen) och det är de faktiska omständigheter som föreligger vid värdetidpunkten som ligger till grund för värderingen. Med andra ord så utgår värderingen ifrån befintligt skick på fastigheten på

samma sätt som vid all fastighetsvärdering och utförs med hjälp av olika värderingsmetoder som exempelvis ortsprismetoden och avkastningsvärderingsmetoden. Så värderingen kommer att beakta de faktiska omständigheter som föreligger för den specifika fastigheten samt omfattningen av intrånget som Ostlänken behöver göra.

Åkermark

En fastighetsägare undrar huruvida det finns risk att dess värdefulla åkermark förstörs vid byggnation av Ostlänken.

Trafikverkets kommentar 2024

Trafikverket utreder fortfarande hur mycket mark som kommer tas i anspråk eller var Ostlänken kommer gå. Ett av de villkor som ställts inom ramen för regeringens tillåtlighetsprövning för Ostlänken handlar om odlingslandskapet och jordbruksmarksarrondering. Detta är med andra ord något som är viktigt för Trafikverket att tänka på vid projektering och framtagande av järnvägsplanen. När det står klart vilka fastighetsägare som är direkt påverkade kommer dessa kontaktas så att de är uppdaterade och tillåts en chans att tidigt lämna synpunkter på järnvägsplanen.

Förslag på spårlinje

En yttrande har lämnat förslag på utformning av spårlinje längs E4 med anslutning till den gamla stambanan. Förslaget innebär en möjlighet att i framtiden dras direkt i riktning mot Tranås. Den yttrande är angelägen om att nya stambanor byggs och syftet med förslaget är att hålla kostnaden för projektet nere så att det blir av.

Trafikverkets kommentar 2024

Trafikverket tackar för synpunkten. Förläggning av nya spår längs E4 har utretts men alternativet avfärdades i samband med val av korridor. Alternativet utreds inte vidare.

Korridor Norr Om Malmslätt

Det har inkommit synpunkter gällande vad som har hänt med korridoren Norr Om Malmslätt och varför den inte längre nämns i den information som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

Trafikverkets kommentar 2024

Trafikverket fick 23 december 2022 ett regeringsuppdrag som innebar att arbetet med järnvägsplan för korridor Norr Om Malmslätt avbryts.

3.6.3.2 Samråd – Val av spårlinje, oktober 2024

Stångådalsbanan

Flera privatpersoner anser att det är angeläget att inte beslut tas i Ostlänken som förhindrar en anslutning av Stångådalsbanan innan separat järnvägsplan kommit längre.

Trafikverkets kommentar

När Trafikverket tog ställning till var Ostlänken ska gå in och ut från centrala Linköping var utgångspunkten att Stångådals- och Tjustbanan ska få en likvärdig funktion som idag. Placeringen för en ny gemensam station för Ostlänken och Södra stambanan blir i området Steninge, strax nordväst om dagens station i området mellan Stångån och Bergsvägen. Trafikverkets inriktning är att Stångådals- och Tjustbanan inte ansluter till den nya stationen i Steninge utan den får istället ett nytt stationsläge i norra Tannefors.

Under 2026 startar Trafikverket ett separat planeringsarbete för Stångådals- och Tjustbanans anslutning i Linköping, som kommer pågå fram till 2027. I arbetet med järnvägsplanen bjuder Trafikverket kontinuerligt in de som är särskilt berörda att tycka till. Trafikverket förordar en anslutning till Södra stambanan i Torvinge.

Förlängning västerut

Flera privatpersoner anser att fler spår bör fortsätta vidare söderut väster om stationen.

Trafikverkets kommentar

Angående fortsättningen västerut se Trafikverkets kommentar till Linköpings kommuns yttrande.

Behåll nuvarande stationsläge

Flera privatpersoner anser att den gamla stationen spårdragningen bör användas och byggas ut. Nu stannar tåget centralt och lättillgängligt. Den planerade stationen i Steninge ligger för långt från Linköpings centrum. Sammantaget innebär förändringen stora kostnader. Några privatpersoner förordar en ny sekundärstation vid E4. Så behöver inte företaget flytta till brukningsvärd åkermark.

Trafikverkets kommentar

Alternativet att behålla nuvarande stationsläge utreddes i tidigare skede då korridor valdes. Korridor Steninge bedömdes sammantaget ha högre måluppfyllelse än det befintliga läget, korridor Stångebro. Förläggning av nya spår längs E4 har utretts men alternativet avfärdades i samband med val av korridor. Alternativen utreds inte vidare.

Upphöjt läge

De privatpersoner som tagit ställning om höjdläget vid stationen förordar upphöjt läge. Framst på grund av mindre barriäreffekt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar ställningstagandena.

Tar jordbruksmark i anspråk

Några privatpersoner påpekar att förslaget tar jordbruksmark i anspråk, även indirekt på grund av behov av flyttade verksamheter.

Trafikverkets kommentar

Jordbruksmark är en viktig samhällsekonomisk resurs. Anläggningen utformas så att intrånget på brukningsvärd jordbruksmark minimeras. Planeringen av spåren kommer troligen leda till svårbrukade och/eller obrukbara jordbruksmarkområden, vilket blir svårt att undvika på grund av anslutningspunkter utanför utredningsområdet och spårgeometrin. Trafikverket har som mål att begränsa påverkan på brukningsvärd jordbruksmark.

Stationsutformningen

Några privatpersoner påpekar att det vid stationen ska vara lätt att nå lokal-, regional- och fjärrbussar, genomtänkta till- och utfarter, cykelparkering, bilparkering samt möjlighet att lämna av och hämta upp personer som reser önskas. Även önskemål om bra kommunikation med flygplatsen.

Trafikverkets kommentar

Hur området runt stationen ska utformas och hur andra behov tillgodoses sker av Linköpings kommun i arbetet med detaljplaner. Trafikverket delar uppfattningen att en station behöver vara väl integrerad och nåbar för alla trafikslag och Trafikverket arbetar i nära samarbete med Linköpings kommun med frågorna.

Godstrafik, broar m m

En privatperson påpekar att det i Linköping behövs godsbangård/godsstation/godsterminal, vagn- eller lokverkstad. Kanske kan den nuvarande uppställningsbangården användas till uppställningsbangård, kompletterad med den föreslagna platsen för "extra uppställningsspår", dit också framtida lok- och vagnsdepåer kan förläggas? Det är angeläget att stationen planeras så att spår utöver de sex som nu planeras kan tillkomma senare.

En privatperson vill att bron över väg 758 blir en sammanhängande bro och inte två separerade broar direkt efter varandra.

Trafikverkets kommentar

Angående behov för gods med mera bedömer Trafikverket att planering pågår för en anläggning av tillräcklig kapacitet. Ytterligare önskemål ligger utanför projektets förutsättningar.

Mattias Eriksson

Projektledare

Bilaga 1 Förteckning samrådskrets

Ostlänken Linköpings tätort, samrådshandling - val av lokalisering.

Samråd 8 oktober 2024

Fastighetsägare		Enligt sändlista
Rättighetsinnehavare		Enligt sändlista eller nås av annonsering
Markavvattningsföretag		Nås av annonsering
Kommuner		
Boxholms kommun	Box 79, 595 03 Boxholm	kommun@boxholm.se
Finspångs kommun	Bergslagsvägen 13-15, 612 80 Finspång	kommun@finsspang.se
Kinda kommun	Stora Torget 5, Box 1, 590 40 KISA	kinda@kinda.se
Linköpings Kommun	582 23 Linköping	registrator@linkoping.se
Mjölby Kommun	Burensköldsvägen 11, 595 80 Mjölby	Mjolbykommun@mjolby.se
Motala kommun	591 86 Motala	motala.kommun@motala.se
Norrköpings kommun	Rådhuset, 601 81 Norrköping	norrkoping.kommun@norrkoping.se
Söderköpings kommun	614 80 Söderköping	kommun@soderkoping.se
Tranås kommun	Stadshusplan 1, 573 82 Tranås	tranas.kommun@tranas.se
Vadstena kommun	Klosterledsgatan 35, 592 80 Vadstena	vadstena.kommun@vadstena.se
Åtvidabergs kommun	Adelsvärdsgatan 7, 597 30 Åtvidaberg	registrator@atvidaberg.se
Ödeshögs kommun	599 80 Ödeshög	kommun@odeshog.se
Länsstyrelser		
Länsstyrelsen Östergötland	581 86 Linköping	ostergotland@lansstyrelsen.se
Myndighet, organisation, intressent		
Arbetsmiljöverket	Box 9082 171 09 Solna	arbetsmiljoverket@av.se
Barnombudsmannen	Box 22106 104 22 Stockholm	info@barnombudsmannen.se
Bergsstaten	Box 43 971 02 Luleå	mineinspect@bergsstaten.se
Bixia AB	Box 1510, 581 15 Linköping	registrator@bixia.se
Boverket	Box 534 371 23 Karlskrona	registraturen@boverket.se
Elsäkerhetsverket	Box 4 681 21 Kristinehamn	registrator@elsakerhetsverket.se
Fastighetsägarna GFR	Åsgatan 43 582 22 Linköping	info.gfr@fastighetsagarna.se
Energimyndigheten	Box 310 631 04 Eskilstuna	registrator@energimyndigheten.se

Folkhälsomyndigheten	171 82 Solna	info@folkhalsomyndigheten.se
Fortifikationsverket	631 89 Eskilstuna	fortv@fortifikationsverket.se
Försvarsmakten	107 85 Stockholm	exp-hkv@mil.se
Havs- och vattenmyndigheten	Box 11930 404 39 Göteborg	havochvatten@havochvatten.se
Insamlingsstiftelsen Jo-Jo Tåg	Tokelbergsgatan 8 C/O Johan Nordlander 582 25 Linköping	info@jo-jotrain.se
Jernhusen AB	Box 520 101 30 Linköping	info@jernhusen.se
Jordbruksverket	551 82 Jönköping	jordbruksverket@jordbruksverket.se
Kemikalieinspektionen	Box 2 172 13 Sundbyberg	kemi@kemi.se
Linköping flygplats	Åkerbogatan 20, 582 54 Linköping	info@linkopingcityairport.se
Linköpings motorbåtsklubb	Roxengatan 2A 582 73 Linköping	info@lmbk.se
Livsmedelsverket	Box 622 751 26 Uppsala	livsmedelsverket@slv.se
Luftfartsverket	601 79 Norrköping	lfv@lfv.se
Malmslätt	Åkerbogatan 20, 582 54 Linköping	
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	651 81 Karlstad	registrator@msb.se
Mälardalstrafik	Centralplan 3 111 20 Stockholm	malardalstrafik@malardalstrafik.se
Naturskyddsföreningen Linköping	Rådjustvägen 5 c/o Göran Toss 587 31 Linköping	
Naturvårdsverket	106 48 Stockholm	registrator@naturvardsverket.se
Polismyndigheten Region Öst	Box 345 581 30 Linköping	registrator.ost@polisen.se
Post- och telestyrelsen	Box 6101 102 35 Stockholm	pts@pts.se
Region Kalmar län	Box 601 391 26 Kalmar	region@regionkalmar.se
Region Stockholm	Box 30215 104 25 Stockholm	kontakt@regionstockholm.se
Region Sörmland	Repslagaregatan 19 611 88 Nyköping	kontaktcenter@regionsormland.se
Region Östergötland	581 91 Linköping	region@regionostergotland.se
Riksantikvarieämbetet	114 55 Stockholm	registrator@raa.se
Räddningstjänsten Östra Götaland	Albrektsvägen 150, 602 39 Norrköping	info@rtog.se
Sjöfartsverket	601 78 Norrköping	sjofartsverket@sjofartsverket.se
Skanova	Råsta Strandväg 15C 169 79 Solna	
Skogsstyrelsen	551 83 Jönköping	skogsstyrelsen@skogsstyrelsen.se
SMHI	601 76 Norrköping	smhi@smhi.se
Socialstyrelsen	106 30 Stockholm	socialstyrelsen@socialstyrelsen.se
Statens fastighetsverk	Box 2263, 103 16 Stockholm	sfv@sfv.se

Statens geotekniska institut	581 93 Linköping	sgi@swedgeo.se
Svenska järnvägsfrämjandet	Örngatan 16 c/o Ulf Flodin 582 39 Linköping	info@jarnvagsframjandet
Svenska kraftnät	Box 1200 172 24 Sundbyberg	registrator@svk.se
Svenskt näringsliv	114 82 Stockholm	info@svensktnaringsliv.se
Sveriges geologiska undersökning	Box 670 751 28 Uppsala	Uppsala.sgu@sgu.se
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	Repslagaregatan 19 611 88 Nyköping	kontaktcenter@regionsormland.se
Sörmlandstrafiken	Rademachergatan 16 632 20 Eskilstuna	kontakt@sormlandstrafiken.se
Tekniska verken i Linköping AB	Box 1500, 581 15 Linköping	registrator@tekniskaverken.se
Tekniska verken Linköping Nät AB	Box 1500, 581 15 Linköping	registrator.natlinkoping@tekniskaverken.se
Tele2	Torshamnsgatan 17 164 40 Kista	
Telenor	Box 3081 169 03 Solna	
Tillväxtverket	Box 4044 102 61 Stockholm	tillvaxtverket@tillvaxtverket.se
Transportstyrelsen	601 73 Norrköping	kontakt@transportstyrelsen.se
Utsikt Bredband AB	Box 1500, 581 15 Linköping	registrator.utsikt@utsikt.se
Vattenfall eldistribution AB	Evenemangsgatan 13 169 79 Solna	
Östgötatrafik	Kungsgatan 39A 582 18 Linköping	
Östsvenska handelskammaren	Box 214 601 04 Norrköping	info@ostsvenskahandelskammaren.se



Trafikverket, Box 494, 581 06 Linköping. Besöksadress: Brigadgatan 12
 Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se