

RAPPORT

# Samrådsunderlag Stångådalsbanans anslutning i Linköping

Linköpings kommun, Östergötlands län  
2026-03-24



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 781 28 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Stångådalsbanans anslutning i Linköping

Författare: Ramboll Sweden AB

Dokumentdatum: 2026-03-24

Ärendenummer: TRV 2023/20538

Version: \_\_.4

Kontaktperson: Tommy Paananen

Foto: Trafikverket, Ramboll/Systra

Illustration: Trafikverket, Ramboll/Systra

<b>1 Sammanfattning</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Inledning</b> .....	<b>5</b>
2.1 Syfte .....	5
2.2 Bakgrund .....	5
2.3 Beskrivning av projektet .....	6
2.4 Ändamål .....	7
2.5 Tidigare utredningar och underlag .....	7
2.6 Angränsande projekt .....	14
<b>3 Avgränsningar</b> .....	<b>15</b>
3.1 Utrednings- och influensområde .....	15
3.2 Tidsmässig avgränsning .....	16
3.3 Avgränsning miljöaspekter .....	16
<b>4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet</b> .....	<b>17</b>
4.1 Övergripande markanvändning .....	17
4.2 Riksintressen inklusive Natura 2000-områden .....	19
4.3 Regional och lokal utveckling .....	20
4.4 Trafik, järnvägar och vägar .....	21
4.5 Stads- och landskapsbild .....	24
4.6 Kulturmiljö .....	25
4.7 Naturmiljö .....	29
4.8 Sociala aspekter .....	35
4.9 Befolkning och människors hälsa .....	35
4.10 Risk och säkerhet .....	37
4.11 Vatten, mark och resurshållning .....	38
4.12 Klimat och energi .....	42
<b>5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper</b> .....	<b>43</b>
5.1 Spårlinjen .....	43
5.2 Stationen .....	44
5.3 Övriga anläggningsdelar .....	45
5.4 Korsande vägar .....	46
5.5 Rivning av befintlig anläggning .....	47
5.6 Bygg- och genomförandeskedet .....	48
5.7 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper .....	48
<b>6 Åtgärdsförslag för att motverka negativa miljöeffekter</b> .....	<b>57</b>
<b>7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan</b> .....	<b>60</b>
<b>8 Fortsatt arbete</b> .....	<b>61</b>
8.1 Planläggning .....	61
8.2 Viktiga frågeställningar .....	61
<b>9 Källor</b> .....	<b>65</b>

# 1 Sammanfattning

Projektets ändamål är att anlägga en stationsanläggning för resandeutbyte på Stångådalsbanan i norra delen av Tannefors, samt anpassa Stångådalsbanans anslutning till Södra stambanan i Linköping, när en ny station för Ostlänken och Södra stambanan i stadsdelen Steninge ersätter befintliga Linköpings resecentrum. Den nya gemensamma stationen för Södra stambanan och Ostlänken planeras i stadsdelen Steninge, strax nordväst om dagens resecentrum. Trafikverkets inriktning är att Stångådalsbanan inte ska ansluta till den nya stationen i Steninge. Istället skapas ett nytt stationsläge på Stångådalsbanan i norra Tannefors, samt en ny anslutning österut mot Södra stambanan, som möjliggör genomgående trafik mellan de båda banorna även fortsättningsvis.

Detta dokument utgör underlag för samråd inför länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket. Detta dokument utgör också underlag för samråd med andra aktörer, såsom Linköpings kommun, och allmänheten.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Projektet innebär ett avgränsat markanspråk i en tidigare påverkad miljö. Genom att nyttja befintligt markområde för Södra stambanan och Stångådalsbanan tas minimalt med ny mark i anspråk och Stångådalsbanan kommer till stora delar gå i befintlig bana. Miljön kan komma påverkas negativt lokalt med avseende på kulturmiljön och naturmiljön i första hand och behöver beaktas i det fortsatta arbetet för att minimera negativ påverkan i den mån det är möjligt.

# 2 Inledning

## 2.1 Syfte

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en planlägningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en järnvägsplan, detta projekt följer typfall 2.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Föreliggande dokument utgör detta underlag för Stångådalsbanans anslutning i Linköping. Syftet är att utgöra underlag för samråd inför länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket. Detta dokument utgör också underlag för samråd med andra aktörer, såsom Linköpings kommun, och allmänheten.

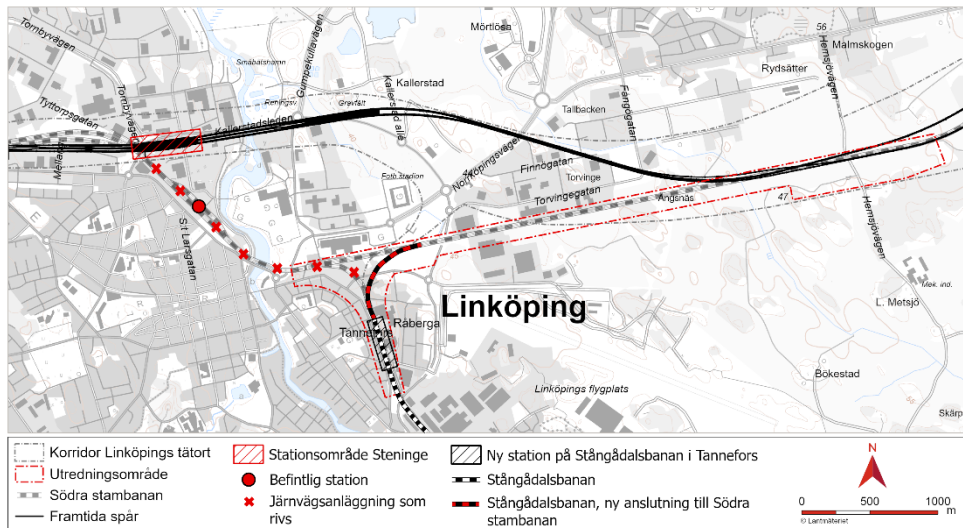
Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

## 2.2 Bakgrund

Stångådals- och Tjustbanan sträcker sig från Linköping i norr med en förgrening vid Bjärka–Säby. Stångådalsbanan fortsätter till Kalmar och Tjustbanan till Västervik.

Trafikverket planerar för Ostlänken, en ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. En ny gemensam station för Ostlänken och Södra stambanan kommer att placeras i Steninge i Linköping, strax nordväst om dagens resecentrum, i området mellan Stångån och Bergsvägen. Trafikverkets inriktning är att Stångådalsbanan inte ska ansluta till den nya stationen i Steninge. I stället föreslås ett nytt stationsläge för Stångådalsbanan i norra Tannefors, samtidigt som genomgående trafik till Södra stambanan ska möjliggöras även fortsättningsvis, se Figur 1.

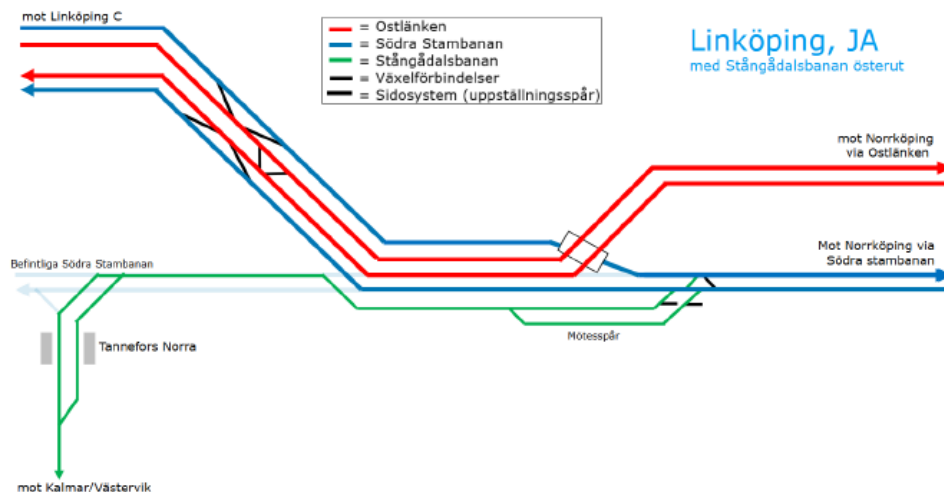
I planeringen av Ostlänken och Stångådalsbanan lägger Trafikverket stor vikt vid att hitta alternativ med besparingspotential. Att bygga ett nytt plattformsläge för Stångådalsbanan i norra Tannefors innebär en betydligt lägre kostnad än att ansluta till det nya stationsläget för Ostlänken och Södra stambanan i Steninge. Enligt Trafikverkets studier har få resenärer, som idag reser på Stångådals- och Tjustbanan, Linköpings centralstation som målpunkt. De flesta ska ta sig vidare till sjukhuset, universitetet eller till de större arbetsplatserna i centrala Linköping.



Figur 1. Övergripande karta som visar aktuellt utredningsområde samt vald spårinje för Ostlänken genom Linköpings tätort.

## 2.3 Beskrivning av projektet

Projektet omfattar Stångådalsbanans och Tjustbanans anslutning i Linköping samt en ny slutstationslösning med vändmöjlighet för trafiken på Stångådals- och Tjustbanan i norra delen av stadsdelen Tannefors. Projektet omfattar även anslutningen till Södra stambanan i östra delen av Linköping. Denna anslutning ska möjliggöra fortsatt genomgående trafik mellan Stångådalsbanan och Södra stambanan, se Figur 2. I projektet ingår även en placering av uppställningsspår (sidosystem) och mötesspår. Befintlig järnväg rivs i de fall den inte har någon framtida funktion.



Figur 2. Princip över hur järnvägsanläggningen för Stångådalsbanan föreslås kopplas till Södra stambanan.

## 2.4 Ändamål

Projektets ändamål är att anlägga en stationsanläggning för resandeutbyte på Stångådalsbanan i norra delen av Tannefors, samt anpassa Stångådalsbanans anslutning till Södra stambanan i Linköping, när en ny station för Ostlänken och Södra stambanan i stadsdelen Steninge ersätter befintliga Linköpings resecentrum.

### 2.4.1 Projekt mål

Möjliggör genomgående gods- och persontågstrafik mellan Stångådalsbanan och Södra stambanan.

Möjliggör resandeutbyte mellan tåg på Stångådalsbanan och lokal kollektivtrafik i norra delen av Tannefors.

Möjliggör tågvändning på Stångådalsbanan i norra delen av Tannefors.

## 2.5 Tidigare utredningar och underlag

Nedan redogörs sammanfattande för utredningar som gjorts angående Stångådalsbanan.

### 2.5.1 Åtgärdsvalsstudie Kalmar/Västervik-Linköping (Stångådalsbanan)

År 2016 avslutades en omfattande och trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudie för stråken Kalmar – Linköping, Västervik – Linköping. I studien ingick representanter från kommunerna längs banan, Region Kalmar och Region Östergötlands län samt Trafikverket Region Syd och

Öst. Åtgärdsvalsstudien slutfördes, men vidare åtgärder uteblev då parterna stod för långt från varandra (Trafikverket 2016a).

### **2.5.2 Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling. Underlag till revidering av nationell plan**

Regeringen gav i uppdrag åt Trafikverket att genomföra en utredning om Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling, och vara så pass utredda att de kan övervägas i kommande planrevidering, som avser perioden 2026–2037. Utredningen färdigställdes 2024.

Sammanfattningsvis bedömde Trafikverket att banorna hittills inte gett de tillgänglighets- och strukturförändrande effekter som regionerna önskat, och att större satsningar på banorna inte nödvändigtvis skulle leda dit. Trafikverket framhöll att regional utveckling bäst främjas genom ett trafikslagsövergripande perspektiv, där även regionens noder beaktas. Ökad robusthet och tillförlitlighet bedöms som mest angeläget, medan större investeringar för restidsförkortning bör föregås av fördjupade analyser (Trafikverket 2024).

### **2.5.3 Resvaneundersökning Stångådalsbanan och Tjustbanan**

Under hösten 2023 gjordes en resvaneundersökning bland 752 resenärer ombord på Stångådalsbanans och Tjustbanans tåg (Origo group 2023).

Av undersökningen framgår bland annat att cirka 60 procent av resenärerna på Stångådals- och Tjustbanan som reser från Linköpings resecentrum uppger att de har Linköping som avreseort. De som har Linköping som målort ska i huvudsak till Linköping och då främst den centrala delen av staden, medan de som fortsätter sin resa oftast ska vidare österut mot Stockholm. Bland resenärerna på Tjustbanan reser de flesta till och från arbete eller studier, och de tenderar också att resa mer frekvent - ungefär hälften gör resor minst två gånger i veckan.

### **2.5.4 Förberedande utredningar för Stångådalsbanan inom järnvägsplan för Ostlänken genom Linköping**

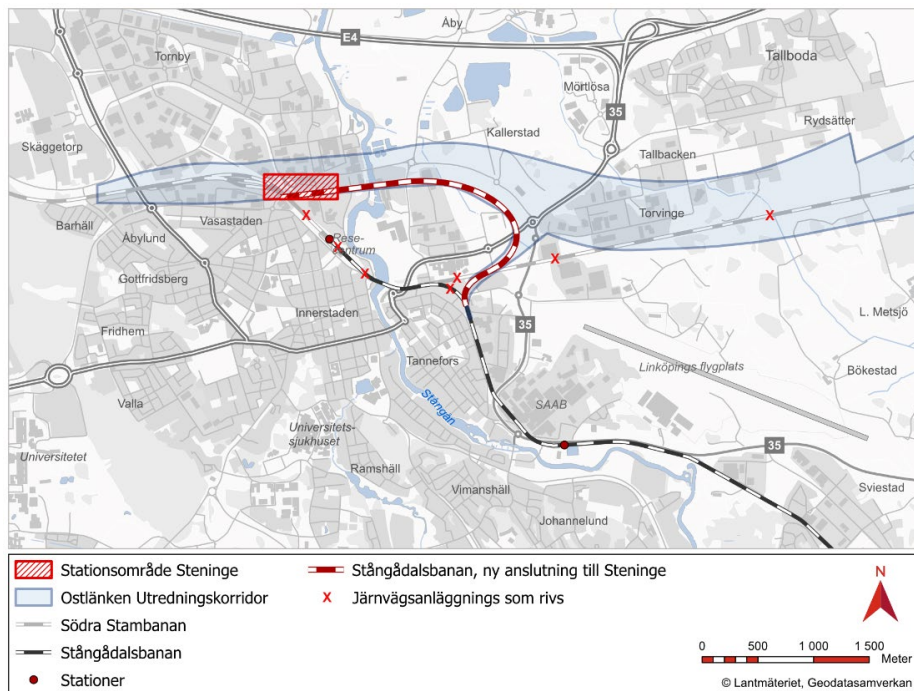
Ostlänkens sträckning genom Linköping har utretts under flera år i en separat järnvägsplan. År 2022 förordade Trafikverket att Ostlänken och Södra stambanan byggs i en sträckning som innebär att de ansluter till ett

nytt gemensamt stationsläge i stadsdelen Steninge, strax norr om befintligt resecentrum i Linköping. Hösten 2024 genomfördes samråd om val av spårlinje inom den valda korridoren. Stångådalsbanans anslutning ingick inte i dessa samråd.

Under 2022–2023 utredde Trafikverket kostnadsskillnader och övriga konsekvenser mellan alternativa lösningar för Stångådalsbanans anslutning. Flera alternativ studerades, vilka presenteras kortfattat nedan.

### 1a Ansluta till ny station via befintliga spår

Alternativ 1a innebär att Stångådalsbanan dras om genom en nordlig kurva och ansluter till den nya stationen i Steninge. Detta skulle frigöra stadsområden som i dag skärs av järnvägen och skapa ett mer kompakt stationsområde som underlättar byten mellan tåg och andra färdmedel. Restiden skulle bli något längre eftersom stationen ligger längre från centrum. Lösningen kräver cirka två kilometer nybyggnation längs Kallerstadsleden, som troligen också behöver byggas om på en längre sträcka än vad Ostlänken medför.

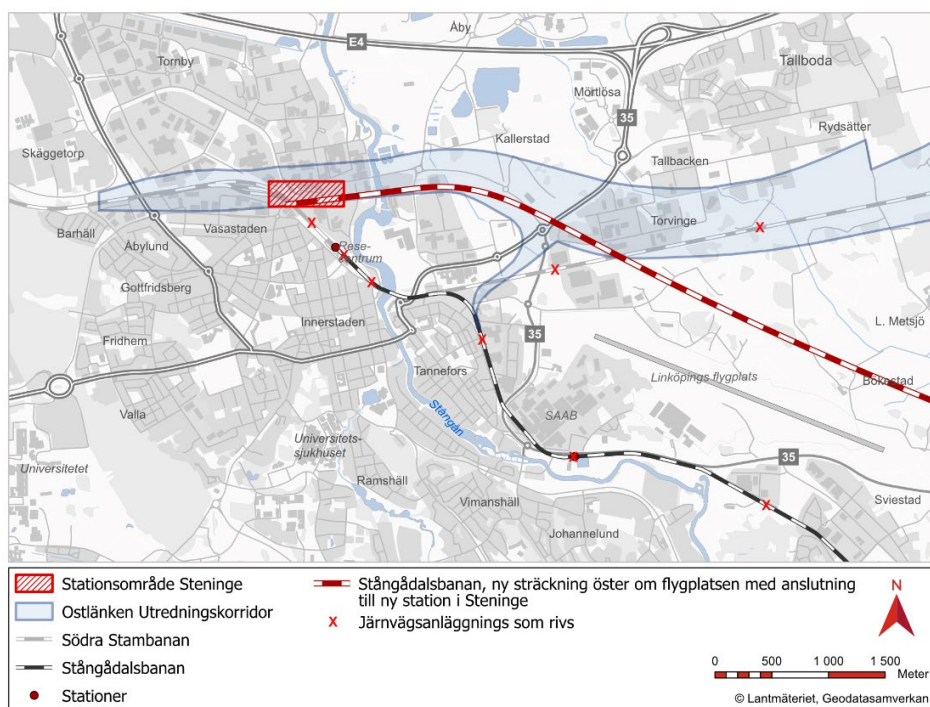


Figur 3. Alternativ 1a.

### 1b Ansluta till ny station med nya spår öster om flygplatsen

Alternativ 1b innebär att Stångådalsbanan dras om i Linköpings sydöstra delar och läggs öster om flygplatsen. Detta skulle frigöra stadsmiljö från dagens järnvägsbarriär och ta bort två plankorsningar på riksväg 35. Samtidigt kräver alternativet cirka 10 kilometers nybyggnation och

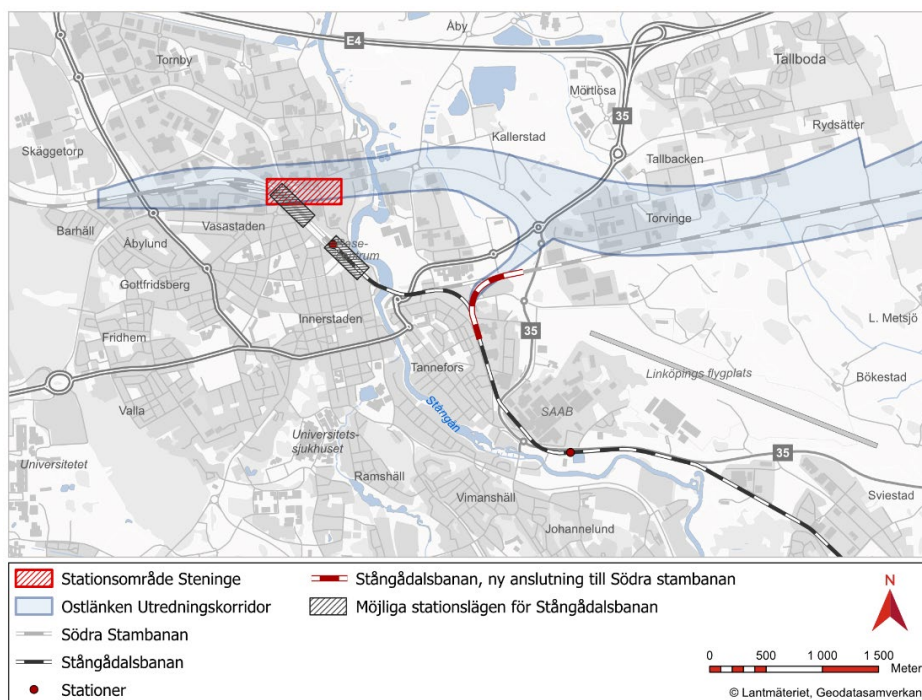
innebär intrång i produktiv jordbruksmark, vars inlösen medför stora kostnader. Restiden är svår att förutse. Linköpings kommun förespråkar denna lösning.



Figur 4. Alternativ 1b.

## 2 Eget stationsläge vid befintliga Linköpings resecentrum

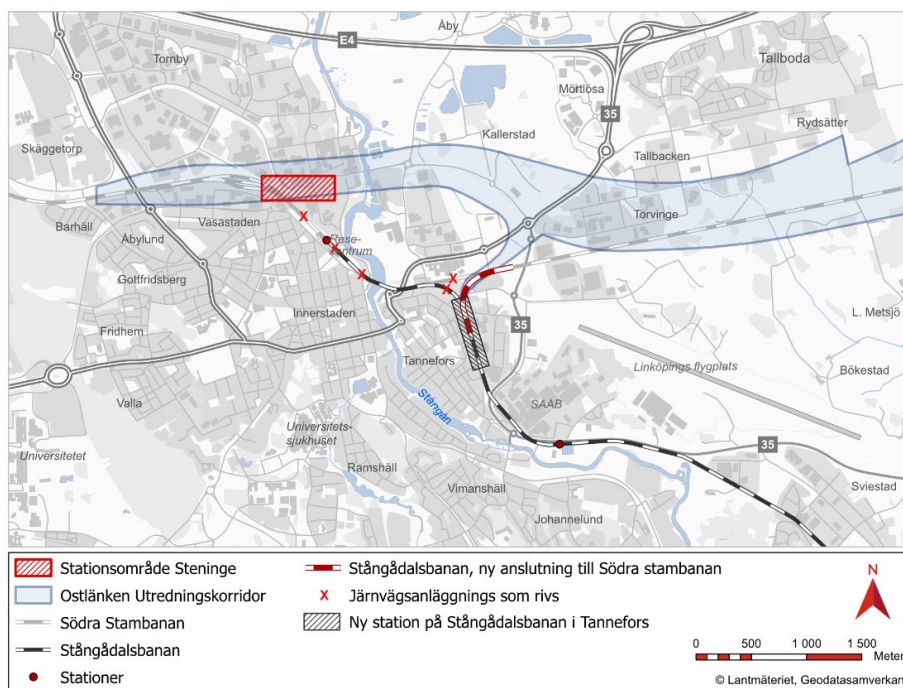
Alternativ 2 innebär att befintliga spår behålls och att nuvarande resecentrum byggs om för en mindre anläggning med optimerad plattformsplacering. Anslutning mot Södra stambanan skulle ske via befintliga spår och restiden blir oförändrad. Byten till buss och tåg sker inom gångavstånd, men bytestiden till andra tåg ökar eftersom transport krävs mellan två stationer. Järnvägens barriäreffekt genom centrala Linköping skulle kvarstå.



Figur 5. Alternativ 2.

### 3 Eget stationsläge: Tannefors Norra

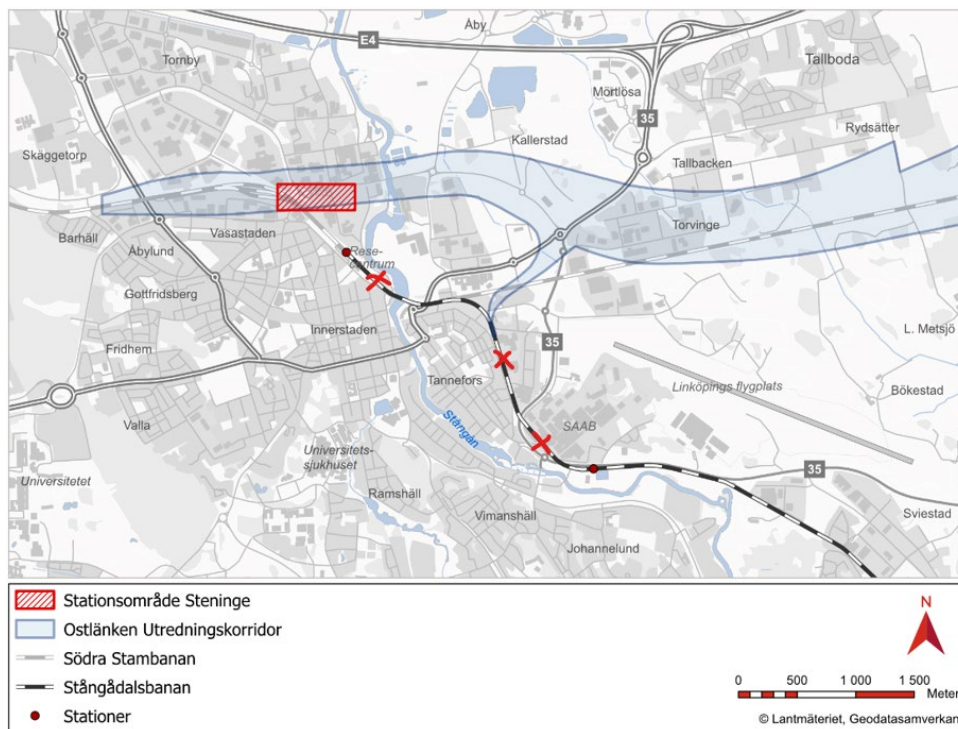
Alternativ 3 innebär nya plattformar längs Gamla Tanneforsvägen, antingen som säckstation eller med anslutning till Södra stambanan. Det kräver begränsad ombyggnad, men kostnader uppstår för nya plattformar, spåranslutning till Södra stambanan samt rivning av befintliga spår. Direkt resandeutbyte med andra tåg saknas, vilket innebär att kollektivtrafik behövs mellan stationerna. De flesta målpunkter utom SAAB kräver anpassad kollektivtrafik för bibehållen tillgänglighet.



Figur 6. Alternativ 3, förordat alternativ.

#### 4 Eget stationsläge vid befintliga Tannefors station

Alternativ 4 innebär att Tannefors befintliga station används som slutstation, men området är trångt och saknar utrymme för nödvändigt uppställningsspår. Restiden blir längre till alla målpunkter utom SAAB, även med anpassat bussnät. Bytestiden till andra tåg blir minst 10 minuter, exklusive väntetid och gångtid. Alternativet medger inte genomgående trafik till Södra stambanan och uppfyller därmed inte ändamål och projektmål.



Figur 7. Alternativ 4.

## Slutsats

Regeringens uppdrag till Trafikverket innebär att planeringen av Ostlänken ska genomföras med ett stort fokus på kostnadseffektivitet. Utredningen visar på stora tillkommande kostnader för alternativen som inkluderar en anslutning av Stångådalsbanan till den nya stationen i Steninge, jämfört med alternativen som inte ansluter till Steninge. Utredningen visar samtidigt att stora delar av banans nuvarande funktion kan upprätthållas till lägre kostnad utan anslutning till Steninge.

Av alternativen med eget stationsläge skulle alternativ 2, station vid befintligt resecentrum, generera lägst investeringskostnader. Att Stångådalsbanan fortsatt skulle gå in till nuvarande Linköpings resecentrum, innebär dock att spåren till nuvarande resecentrum behålls och att järnvägens barriäreffekt i centrala Linköping delvis kvarstår. Alternativet innebär även att bytestiden till andra tåg ökar, jämfört med idag.

Alternativ 3 innebär att Södra stambanan ansluts till det nya stationsläget i norra Tannefors, vilket skapar en möjlighet för tågoperatörer att ta sig vidare österut, mot Norrköping som nästa stora knutpunkt. Detta alternativ medför att byten till andra tåg kräver en anslutningsresa med lokal kollektivtrafik mellan stationen i Tannefors och stationen i Steninge, vilket innebär att bytestiden skulle öka jämfört med idag.

Alternativ 4, befintliga Tannefors station, uppfyller inte ändamålet om en anslutning till Södra stambanan och möjliggörande av genomgående trafik mellan de båda banorna.

Trafikverket har gjort en sammanvägd bedömning av de studerade alternativen, där kostnader och nyttor bedömts, intrång och barriäreffekter värderats och där resandeunderlag från resvaneundersökningen beaktats. Denna sammanvägda bedömning har resulterat i att Trafikverket förordat att gå vidare med alternativ 3, det vill säga stationsläge i norra Tannefors och anslutning till Södra stambanan österut.

## **2.6 Angränsande projekt**

### **2.6.1 Ostlänken Linköpings tätort**

Trafikverket planerar för Ostlänken, en ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. En ny gemensam station för Ostlänken och Södra stambanan placeras i stadsdelen Steninge i Linköping. Ostlänkens sträckning genom Linköpings stad hanteras i en separat järnvägsplan (Ostlänken Linköpings tätort TRV 2022/26280). Tidplanen för Stångådalsbanans anslutning följer i stort tidplanen för Ostlänken Linköpings tätort.

# 3 Avgränsningar

## 3.1 Utrednings- och influensområde

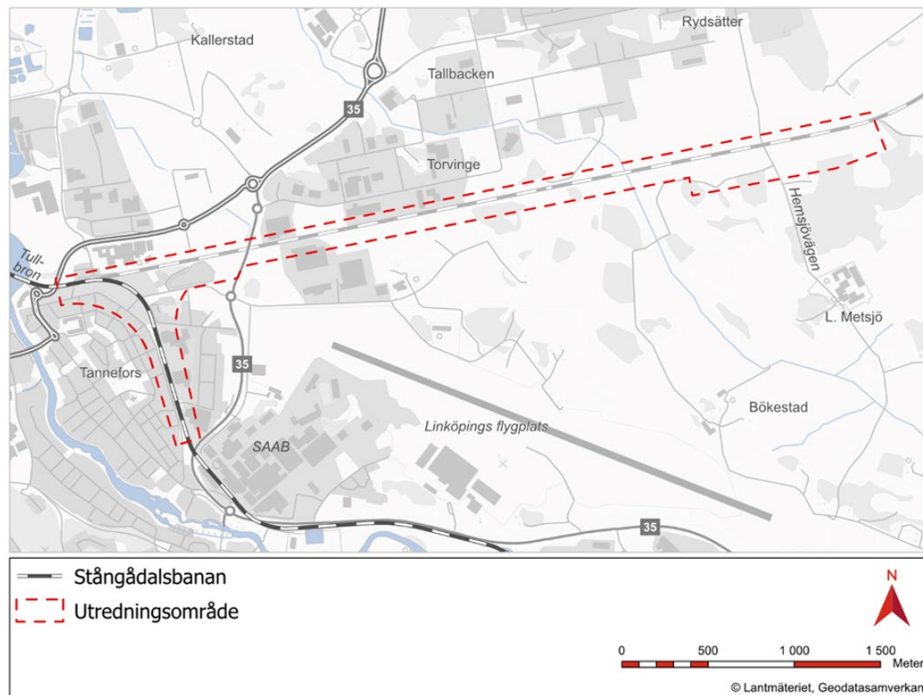
### 3.1.1 Utredningsområde

Utredningsområdet omfattar delar av Stångådalsbanans befintliga spår i östra Linköping samt delar av Södra stambanans befintliga spår samt en buffertzona. I utredningsområdet ingår också korsande vägar och ytor som kan komma att behövas för sidosystem.

Utredningsområdet avgränsas i väster där Södra stambanan och Stångådalsbanan har gått ihop. I öster går gränsen öster om Hemsjövägen. I sydlig riktning sträcker sig utredningsområdet till strax innan plankorsningen mellan Stångådalsbanan och Råbergaleden (riksväg 35). Exakt plangräns är ej formellt beslutad utan kommer att fastställas i järnvägsplanens plankarta.

De delar av befintlig järnvägsanläggning som inte längre behövs kan avvecklas, se Kapitel 5.5.

Fortsättningsvis i detta dokument benämns Stångådalsbanan och Tjustbanan endast som Stångådalsbanan där spåren inom utredningsområdet avses, se Figur 8.



Figur 8. Utredningsområdet samt alternativa ytor för uppställningsspår och korsande vägar som kan komma att påverkas.

### **3.1.2 Influensområde**

Med influensområde avses det geografiska område inom vilket miljöeffekter bedöms kunna uppstå. Influensområdets utbredning i projektet varierar beroende på vilken miljöaspekt som behandlas samt hur de berörs av planerade åtgärder, se Kapitel 5.7.

## **3.2 Tidsmässig avgränsning**

Byggnationen av den nya anläggningen bedöms kunna starta cirka år 2030. Den nya anläggningen bedöms kunna vara i drift cirka år 2035.

För aktuell järnvägsplan tillämpas prognosår 2045.

## **3.3 Avgränsning miljöaspekter**

Då Stångådalsbanan inte är elektrifierad och saknar kontaktledningsstolpar bedöms hälsoeffekter från elektromagnetiska fält (EMF) inte vara aktuellt att ta hänsyn till vid bedömning av betydande miljöpåverkan och behandlas inte i detta samrådsunderlag. Vidare behandlas inte stomljudd i samrådsunderlaget eftersom detta endast är aktuellt vid järnväg i tunnel. Järnvägsanläggningen bedöms därmed inte ge upphov till stomljudd. Övriga miljöaspekter beskrivs i Kapitel 4 och Kapitel 5.7.

# 4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

## 4.1 Övergripande markanvändning

### 4.1.1 Markanvändning

Inom utredningsområdet passerar befintliga Stångådalsbanan genom stadsdelen Tannefors med bostäder, verksamheter och korsande vägar. Väster om Tannefors rinner Stångån och väster därom ansluter Linköpings stadskärna.

Södra stambanan, som går i öst-västlig riktning, passerar i västra delen av utredningsområdet norr om ett kolonistugeområde samt verksamheter. På norra sidan om Södra stambanan ligger ett mindre antal bostäder, Anders Ljungstedts gymnasium och ytor för idrott. Öster om riksväg 35 passerar banan mellan Torvinge industriområde i norr och Köpetorps handelsområde i söder. I östra delen av utredningsområdet korsar Södra stambanan Hemsjövägen och passerar jordbruksmark. Delar av marken är planlagd för olika typer av verksamheter, se kap 4.3.2. Nedgrävda ledningar finns inom utredningsområdet.

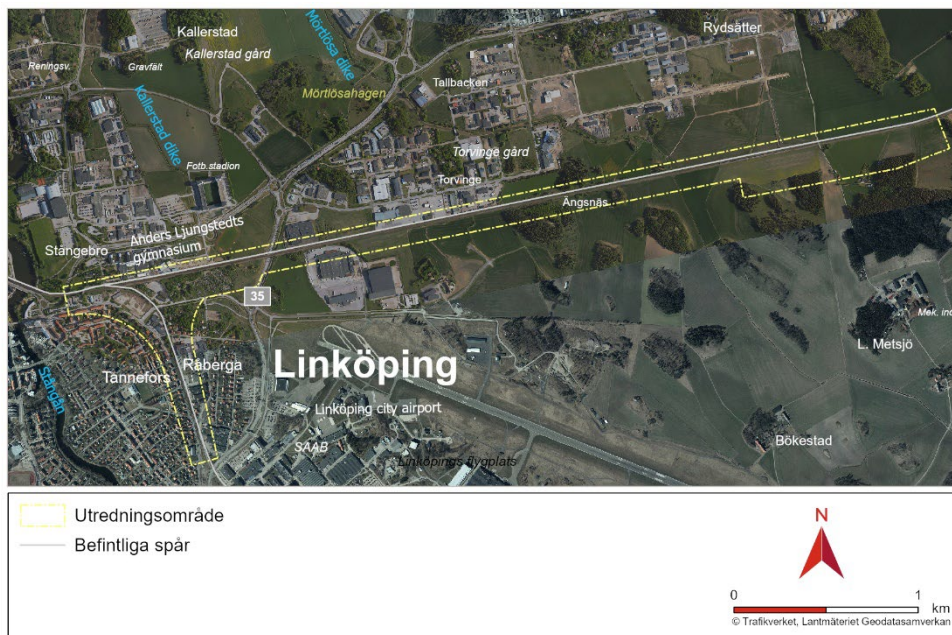
Kallerstadsdiket och Mörtlösadiket korsar under Södra stambanan i västra respektive östra delen av utredningsområdet, se Figur 9.

### 4.1.2 Befolkning och verksamheter

Av dagens invånare i kommunen bor cirka 72 procent i Linköpings tätort. Majoriteten av bostäderna ligger söder om Södra stambanans sträckning. Störst koncentration av boende finns i centrala Linköping men även i Valla, Skäggetorp och Ryd. Andelen boende i tätorten har ökat de senaste 30 åren och ökningen förväntas fortsätta i takt med att kommunen växer.

Stadsdelen Tannefors består av bostäder i form av småhus och flerbostadshus framförallt väster om Stångådalsbanan och den parallella Gamla Tanneforsvägen, se Figur 10. Ett trettiotal bostadshus ligger i direkt anslutning till Gamla Tanneforsvägen parallellt med spåret. Öster om spåren finns bostäder intill järnvägen i området Råberga vid Stapelgatan/Vimarkagatan och direkt norr om Gelbgjutaregatan. Ett mindre antal bostäder finns direkt norr om Södra stambanan utefter Björngatan. Norr om spåren ligger industriområdet Torvinge med verksamheter och ett fåtal bostadshus.

Öster om spåren ligger flera stora byggnader med olika typer av verksamheter. Ytterligare längre österut går Råbergaleden och här ligger Linköping City Airport och SAAB, se Figur 9.



Figur 9. Övergripande karta över nuläget.



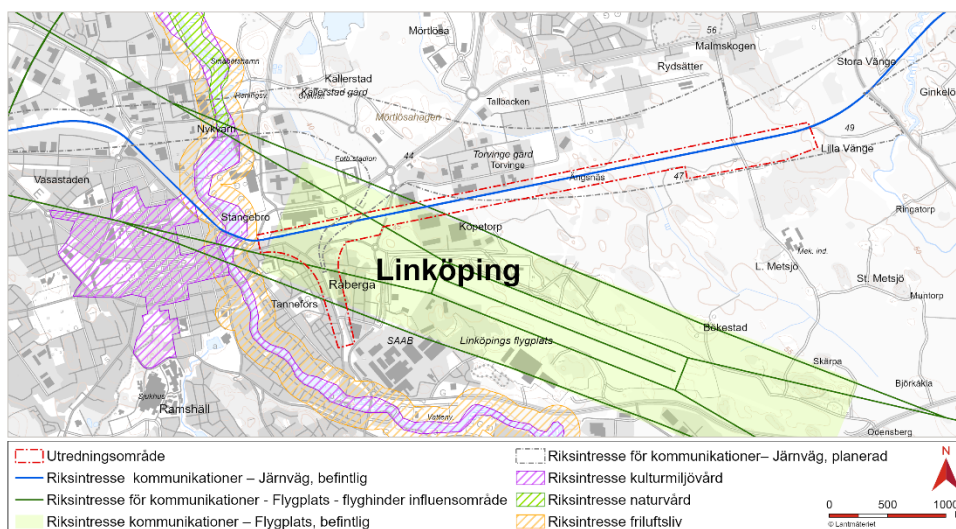
Figur 10. Gamla Tanneforsvägen.

## 4.2 Riksintressen inklusive Natura 2000-områden

Inom utredningsområdet finns två riksintressen.

**Riksintresse för kommunikationer, luftfart** gäller för Linköping city airport och är enligt riksintresset en central infrastruktur/kommunikationsanläggning för att tillgodose grundläggande tillgänglighet och åtkomlighet i regionen samt för militär och civil flygindustri. Flygplatsen är belägen cirka 1 km öster om utredningsområdet.

**Riksintresse för kommunikationer, järnväg**, gäller för befintliga Södra stambanan samt för utbyggnaden av Ostlänken, med syfte att förbättra kapaciteten i befintligt nät. Riksintresset berör norra delen av utredningsområdet.



Figur 11. Riksintressen.

### Riksintressen utanför utredningsområdet

**Stångån och Kinda kanal omfattas av riksintresse för friluftsliv (Stångåns vattensystem) respektive kulturmiljövård (Kinda kanal)** och angränsar till utredningsområdet i väster. Inga åtgärder planeras i detta område och någon påverkan på Stångåns vattensystem bedöms inte ske varken under byggskedet eller under driften.

Utanför utredningsområdet finns fler riksintressen, som inte bedöms bli berörda.

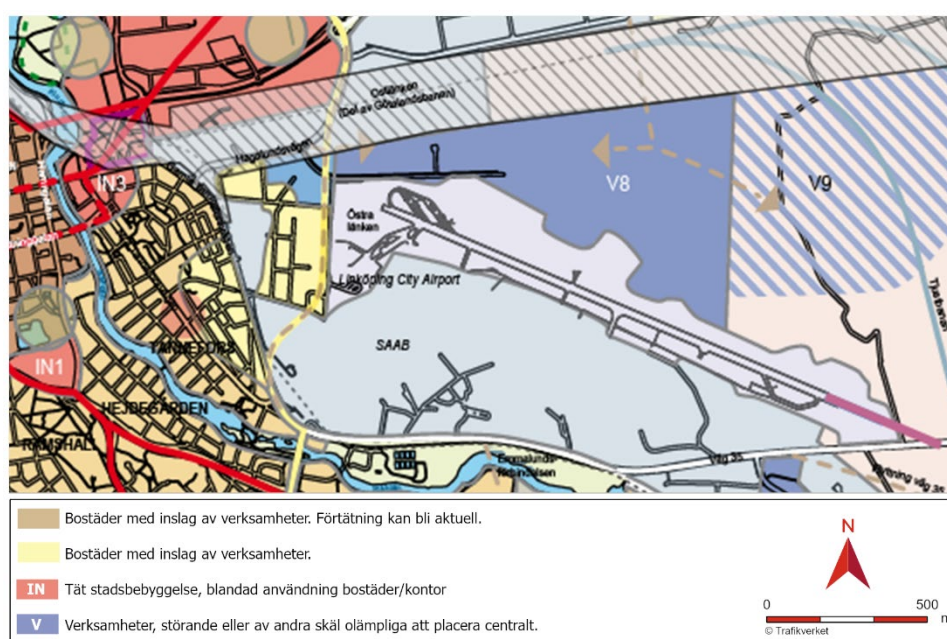
**Det finns inte några Natura 2000-områden** inom eller i närheten av utredningsområdet som kan komma att bli påverkat av detta projekt.

## 4.3 Regional och lokal utveckling

### 4.3.1 Översiktlig planering

Regionen Östergötlands mål formuleras i Utvecklingsstrategi för Östergötland. Linköpings kommuns användning av mark och vatten redovisas i kommunens översiktsplan för Linköping och Norrköping (2010) och dess fördjupningar och tematiska tillägg.

Visionen för utvecklingsstrategin och översiktsplanen är att Östergötland ska vara en sammanhållen flerkärnig region, där de två stadskärnorna ska samverka och tillsammans bilda en gemensam storstadsregion.



Figur 12. Utdrag ur markanvändningskartan för Linköpings kommuns Översiktsplan för staden.

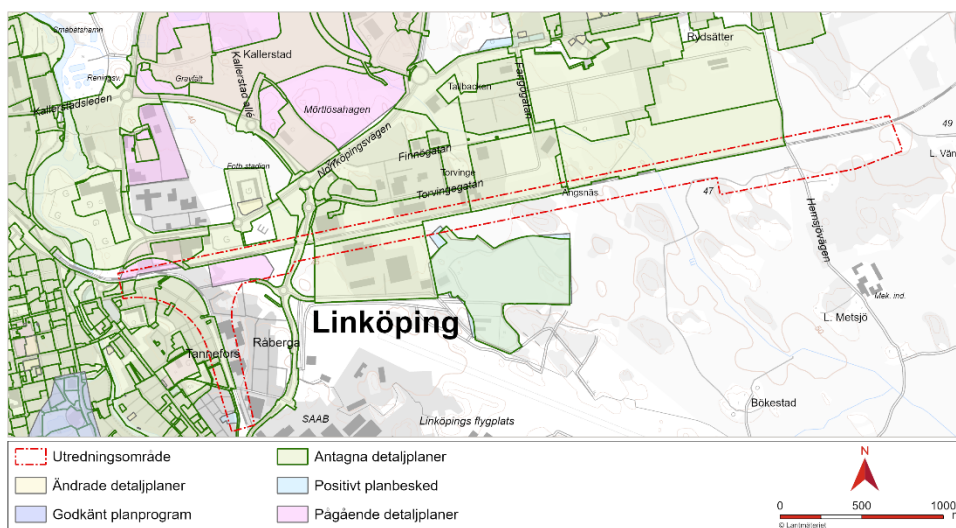
En utgångspunkt i Linköpings stadsplanering är att Trafikverket bygger spåranläggningen för Ostlänkens järnvägsspår. Linköpings kommun har i sin översiktsplan redovisat en sträckning av Stångådalsbanan öster om flygplatsen.

I den norra delen av utredningsområdet, väster om Gamla Tanneforsvägen och norr om befintliga Södra stambanan fram till riksväg 35, finns områden som i översiktsplanen benämns som utvecklingsområde med tät stadsbebyggelse med blandad användning av bostäder, kontor eller handel. Marken för Södra stambanan är reserverat för järnväg (Ostlänken/Göteborgsbanan, godsspår, alternativa sträckningar).

Under 2025–2026 pågår översiktsplaneprocess för tematiskt tillägg till översiktsplanen (TÖP) för Ostlänken. Den pågående processen innebär att det tematiska tillägget antas som egen planprodukt, för att sedan arbetas in och i stället omfattas av den nya kommunomfattande översiktsplanen. Arbetet samordnas mellan kommunen och Trafikverket så att järnvägsplanerna är förenliga med det tematiska tillägget.

### 4.3.2 Detaljplaner och områdesbestämmelser

I anslutning till utredningsområdet finns 16 detaljplaner och områdesbestämmelser. 11 av dessa bedöms påverkas av järnvägsplanen. Delar av marken utmed Södra stambanans norra och södra sida är planlagd för olika typer av verksamheter. Inom utredningsområdet finns marktytor, däribland marken där nytt spår föreslås, som inte omfattas av detaljplan eller områdesbestämmelser.



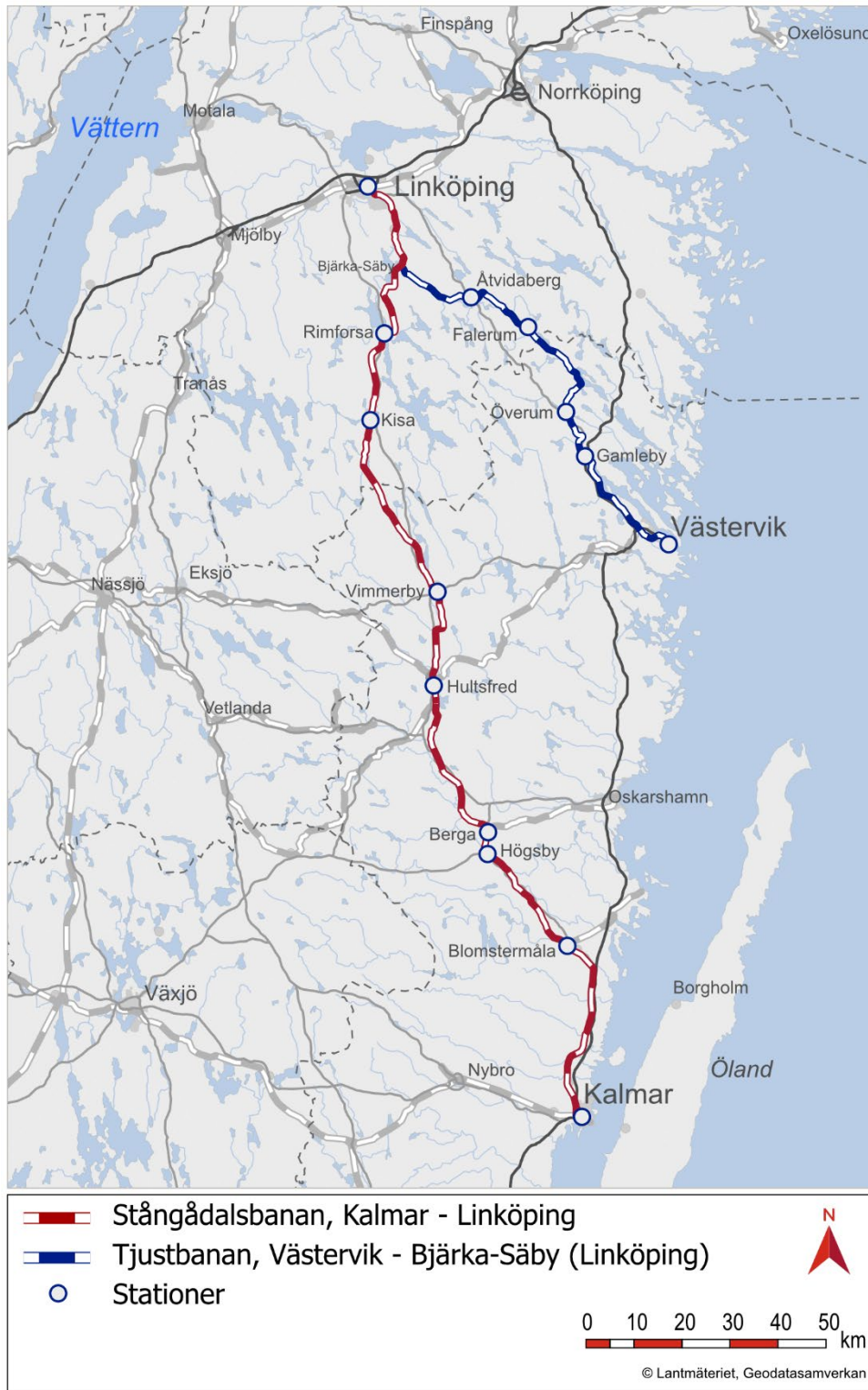
Figur 13. Berörda detaljplaner och områdesbestämmelser.

## 4.4 Trafik, järnvägar och vägar

### 4.4.1 Trafikering, tåg

Stångådalsbanan hanterar persontrafik mellan Linköping och Kalmar och trafikeras av Krösatågen. Tjustbanan går samma sträcka fram till Bjärka-Säby där den fortsätter mot Västervik, se Figur 14. Banorna är enkelspåriga och inte elektrifierade. Persontågen utgörs av Y31- eller Y2-motorvagnar som körs av SJ för Östgötatrafiken/Kalmar Länstrafik.

Det finns ingen tidtabellslagd godstrafik på Stångådalsbanan norr om Hultsfred idag. Förekomst av godståg sker ytterst sporadiskt. Efter stormarna Gudrun och Jan användes banan för timmertåg.



Figur 14. Stångådalsbanan och Tjustbanan.

#### 4.4.2 Befintlig järnvägsanläggning

Stångådalsbanans spår leder söderifrån in till Linköping resecentrum, som är slutstation för persontågen i norr. Vissa tåg stannar vid den befintliga Tannefors station som ligger söder om SAAB. Stationen består av en

plattform med ett väderskydd. Spåren löper norrut genom Tannefors för att efter en kurva koppla in västerut på Södra stambanans spår, som därefter korsar Stångån på bro.

Linköpings resecentrum består av fem spår för resande utmed tre plattformar, två gångtunnlar under spåren, en plattformsovergång, stationshus, bussterminal med mera. Vid resecentrum finns totalt åtta uppställningsspår.

#### 4.4.3 Väg

Inom utredningsområdet finns vägar att ta hänsyn till. Gamla Tanneforsvägen löper parallellt med Stångådalsbanan i nord-sydlig riktning inom utredningsområdet. Här passerar ungefär 2400 fordon per årsmedeldygn (Linköpings kommun, 2025a). Hagalundsvägen korsar spåret i norr, här passerar ungefär 2600 fordon per årsmedeldygn (Linköpings kommun, 2025a).

Inom utredningsområdet finns fyra plankorsningar, tre kommunala vägar i Tannefors och en enskild väg i öster. Dessa kan komma att påverkas. De är:

- Hagalundsvägen
- Infart till verksamheter från Gamla Tanneforsvägen
- Gelbgjutaregatan
- Hemsjövägen, enskild väg. Vägen har skyltad hastighet 70 km/h och vägbredden är 3,5 meter. Den har ingen separering av gående och cyklister. Hemsjövägen korsar Södra stambanan i en bomreglerad plankorsning.

Söder om utredningsområdet korsar Stångådalsbanan Råbergaleden (riksväg 35) i plan.

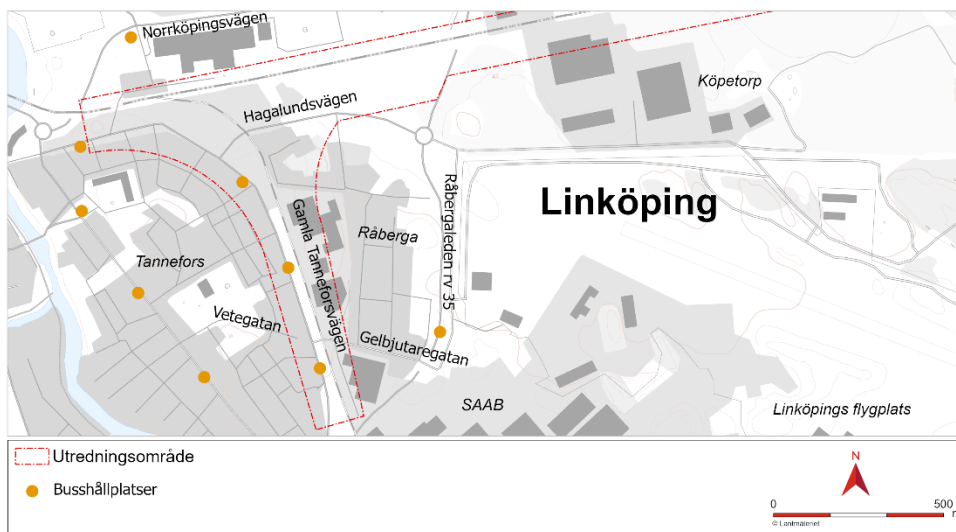
Inom utredningsområdet finns följande planskilda korsningar, som kan komma att påverkas:

- Södra stambanans järnvägsbro över Norrköpingsvägen
- Vägbro över Södra stambanan, Gamla Norrköpingsvägen
- Södra stambanans järnvägsbro över Råbergaleden (riksväg 35)
- Stångådalsbanans järnvägsbro över GC-väg vid Vetegatan i Linköping.

Stapelgatan och Råtorpsgatan kan också komma att påverkas. Hur de befintliga vägarna påverkas beskrivs ytterligare i Kapitel 5.4.

#### 4.4.4 Busstrafik

Idag finns tre busshållplatser utmed Gamla Tanneforsvägen; Korngatan, Tannefors center och Vetegatan. Ytterligare hållplatser finns i närområdet. Vid området där nytt stationsläge föreslås (hållplats Korngatan) passerar linje 16 med 20-30 minuterstrafik mot Södra Ekholmen och linje 21 med 20-minuterstrafik vid morgon och eftermiddag till Hackefors via Saab. Båda linjerna passerar Linköpings resecentrum. Bussresan från Korngatan till resecentrum tar cirka 7 minuter idag.



Figur 15. Busshållplatser.

### 4.5 Stads- och landskapsbild

Östra delen av utredningsområdet utgörs av uppodlad slätt med mindre inslag av skog. Det största vattendraget är Stångån/Kinda kanal som sträcker sig i nordsydlig riktning väster om utredningsområdet. Sviestadsån passerar utanför utredningsområdet strax väster om Linghem.

Södra stambanan går in mot Linköping på en lång raksträcka öster om staden, där ett stadsnära odlingslandskap öppnar upp sig i en flack slätt. Landskapet erbjuder siktlinjer mot stadens siluett, med domkyrkan och andra historiska landmärken. Området präglas av storskalighet där slättens åkerlandskap bryts upp av industri- och verksamhetsområden för den växande staden. I södra delen bryter skogsklädda moränhöjder och bergknallar av åkerns dominans och bidrar till att skapa en variation i landskapsrummet.



Figur 16. Foto, vy över domkyrkan österifrån utmed befintliga Södra stambanan.

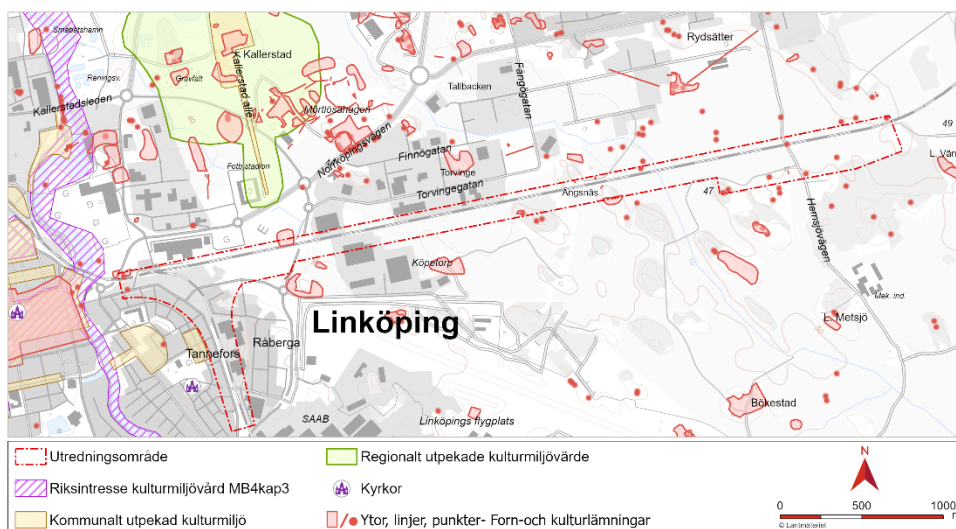
## 4.6 Kulturmiljö

Tannefors är beläget på östra sidan om Stångån och har sitt ursprung i Tannefors kvarnby, som växte fram i slutet av 1600-talet när kvarnar började utnyttja vattenkraften. Kring Stångån har betydande industriområden utvecklats över tid, och i dag domineras östra Tannefors av verksamhets- och industriområden samt Linköpings flygplats. Bebyggelsen växte fram i takt med industrialiseringen och behovet av arbetarbostäder. Under 1920-talet planerades området med trädgårdsstadsideal, vilket radhusen vid Lindengatan är ett tydligt exempel på. Kring andra världskriget uppfördes smalhus med ljusa smålägenheter och öppna bostadsgårdar, bland annat vid Nya Tanneforsvägen och Kungsberget, där även modernistiska lamell- och punkthus finns.

Kring utredningsområdet finns en lång kontinuitet av bosättning och jordbruk. Laga skiftet har starkt präglat landskapet med stora åkerarealer, raka vägar och utflyttade gårdar. Trots senare förändringar kan bebyggelseutvecklingen från förhistorisk tid till nutid fortfarande avläsas, med äldre agrar bebyggelse och fornlämningar på höjdlägen.

Stora Vänge har bevarat sin karaktär av sammanhållen by med bebyggelse från olika tider och en torprik omgivning. I anslutning till järnvägarna finns verksamheter, bostäder och koloniområden som visar hur staden

växte utanför stadskärnan under 1900-talets första hälft. Koloniområdet har en delvis bevarad struktur och kolonistugor från 1950-talet samt äldre bebyggelse som har flyttats dit. Garage för SAAB-anställda från 1950-talet och senare etablering av handel och industri längs Södra stambanan speglar industriutvecklingen, bilismens framväxt och stadens expansion.



Figur 17. Utpekade/skyddade områden i och i närheten av utredningsområdet.

#### 4.6.1 Riksintressen kulturmiljö

Inget område av riksintresse för kulturmiljövård ligger inom det aktuella utredningsområdet, se Figur 11. Cirka 100 meter väster om utredningsområdet finns riksintresset Kinda kanal [E28] och cirka 300 meter väster om utredningsområdet finns riksintresset Linköping [E32].

#### 4.6.2 Kyrkliga kulturmiljöer

Inom utredningsområdet finns inga kyrkliga kulturminnen.

#### 4.6.3 Byggnadsminnen

Inga statliga eller enskilda byggnadsminnen som skyddas enligt 3 kap kulturmiljölagen finns inom utredningsområdet.

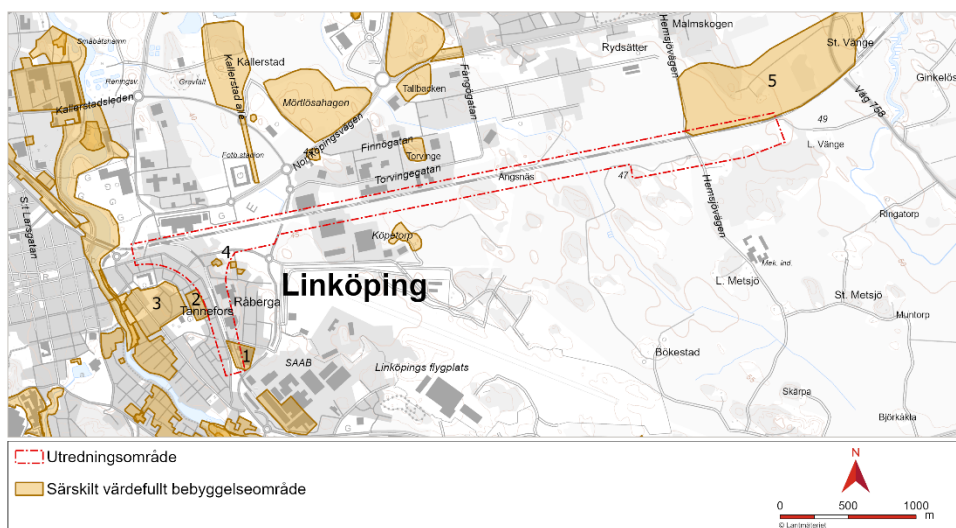
#### 4.6.4 Regional kulturmiljö

Inom utredningsområdet finns inga regionalt utpekade kulturmiljöer, se Figur 18.

### 4.6.5 Kommunalt utpekade kulturmiljöer

De utpekade miljöerna i eller i närheten av utredningsområdet omfattar bland annat äldre industribebyggelse inom SAAB-området, som tydligt speglar Linköpings utveckling som flyg- och industristad, samt radhus på Lindengatan, en unik och välbevarad 1920-talsmiljö präglad av trädgårdsstadsideal. Kungsberget representerar ett mycket välbevarat exempel på planering och bostadsbyggande under tidigt 1940-tal, med både hus-i-park och mer stadsmässiga kvarter.

Vidare ingår garageområden för SAAB-anställda som vittnar om bilismens framväxt men också hur SAAB värnade om sina anställda i öster överlappar delar av Stora Vänge, som bidrar till att åskådliggöra det historiska odlingslandskapet, med utredningsområdet.

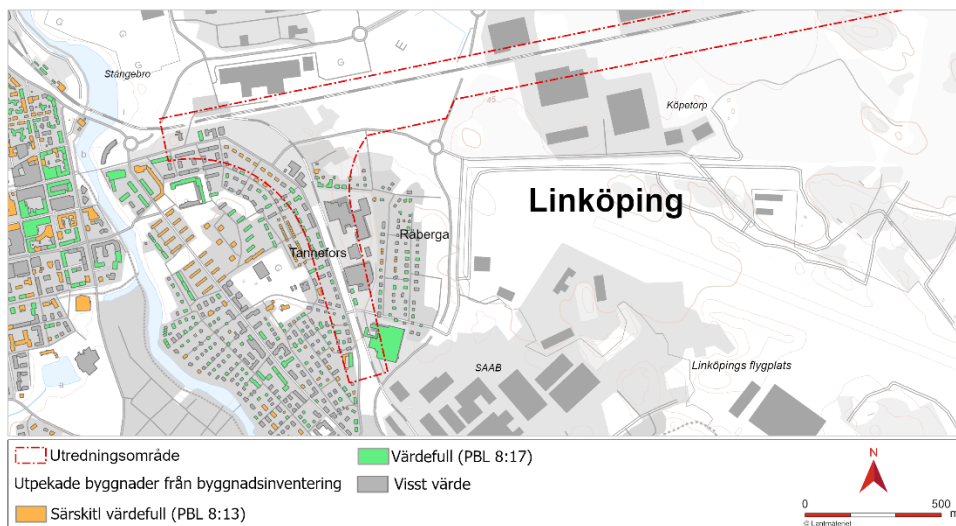


Figur 18. Särskilt värdefulla bebyggelseområden (gula ytor) utpekade av Linköpings kommun. Siffror i figuren avser industribebyggelse inom SAAB-området (1), radhus på Lindengatan (2), Kungsberget (3) och garageområden för SAAB-anställda (4), Stora Vänge (5).

### Kulturhistorisk värdefull bebyggelse

Linköpings kommun har 2011–2014 samt 2021 genomfört byggnadsinventering och klassificerat byggnader enligt en skala: Särskilt värdefull (PBL 8:13) - Värdefull (PBL 8:17) Visst värde.

Inom utredningsområdet finns totalt 79 byggnader som har inventerats. Av dessa utgör 14 särskilt värdefulla byggnader, 32 värdefulla byggnader och 33 byggnader med visst värde, se Figur 19.



Figur 19. Byggnadsinventering.

I byggnadsinventeringen har Haga missionshus, som ligger i norra Råberga, pekats ut som särskilt värdefullt. Haga missionshus stod färdigt 1912 och uppfördes av Linköpings Missionsförening efter ritningar av snickerifirman KG Ekman. I dag används byggnaden som bostad och ateljé.

Byggnaden är uppförd i en våning med inredd vind och suterrängvåning och har under 1970-talet försetts med vita, plåtklädda fasader. Det valmade sadeltaket har bevarat sin ursprungliga gröna skivplåt med ojämna falsar, och även takryttaren är bevarad. De spetsbågiga, småspröjsade fönstren med gröna träbågar är i huvudsak intakta. En balkong i två våningar med vita träräcken och tak har tillkommit.

Byggnadens ålder och dess tidigare funktion som missionshus gör den till en av de mest kulturhistoriskt intressanta byggnaderna i området.

#### 4.6.6 Forn- och kulturlämningar

Inom utredningsområdet finns totalt 18 forn- och kulturlämningar registrerade i kulturmiljöregistret, se Figur 17 och Tabell 1 (Riksantikvarieämbetet, 2026). Lämningarna utgörs av boplatser, fossil åkermark, färdvägar, härd, hägnader, hög, stensättningar, röjningsröse, gränsmärke och lägenhetsbebyggelse. Kännetecknande för området är att lämpliga platser för bosättning och brukande av marken i många fall kan följas genom årtusenden, i vissa fall med kontinuitet fram till befintliga gårdslägen. Äldre lämningar från stenåldern återfinns på impedimentmark som under stenåldern var öar i kustlandskapet.

Tabell 1. Forn- och kulturlämningar inom utredningsområdet.

Lämningsnummer	Lämnings typ	Antikvarisk bedömning
L2011:4068	Fossil åkermark	Fornlämning
L2011:5664	Boplatsområde	Fornlämning
L2011:4038	Hällristning	Fornlämning
L2011:3343	Hög	Ingen antikvarisk bedömning
L2008:489	Boplats	Fornlämning
L2008:464	Färdväg	Fornlämning
L2019:2223	Boplats	Fornlämning
L2019:2190	Härd	Fornlämning
L2019:2218	Hägnad	Fornlämning
L2008:5514	Färdväg	Fornlämning
L2019:2297	Boplats	Möjlig fornlämning
L2008:1247	Stensättning	Möjlig fornlämning
L2010:9879	Stensättning	Fornlämning
L2010:9878	Stensättning	Övrig kulturhistorisk lämning
L2008:5463	Röjningsröse	Övrig kulturhistorisk lämning
L2008:5513	Hägnad	Övrig kulturhistorisk lämning
L2008:7624	Gränsmärke	Ingen antikvarisk bedömning
L2008:7577	Lägenhetsbebyggelse	Ingen antikvarisk bedömning

## 4.7 Naturmiljö

Naturmiljön inom utredningsområdet utgörs i väster av tätortsnära natur och i öster av befintlig järnvägsbank med kringliggande åkermarker. Inom utredningsområdet finns ett antal biotopskyddade trädrader/alléer, ett koloniområde, öppen och delvis igenväxande gräsmark med ett större dike, åkermark med biotopskyddade åkerholmar med vissa samt påtagliga naturvärden och slutligen ett småvatten och gamla ädellövträd på privat tomtmark med påtagliga naturvärden vid Köpetorp.

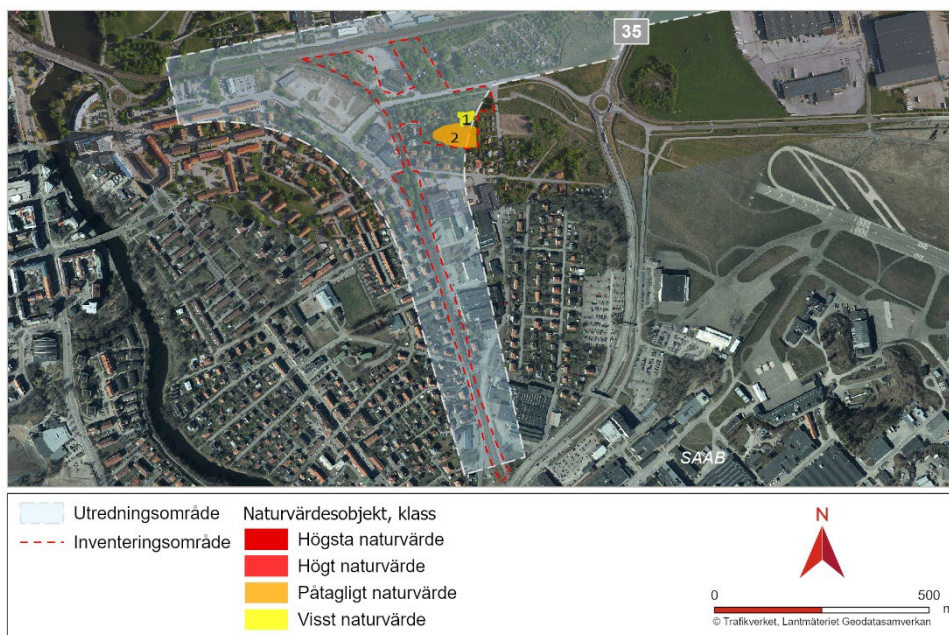
Ett utdrag från Fynddata gjordes i oktober 2025. Utdraget visar att de skyddade/hotade arterna havsörn, grönfink, rosenfink, gulsparv, stare, tornseglare, hornuggla, björktrast, tofsvipa, större och mindre vattensalamander, rospraktbagge, gullviva, naverlönn, ask samt fladdermössen dvärgpipistrell, brun långöra, större brunfladdermus och nordfladdermus har rapporterats inom eller nära utredningsområdet.

Den del av utredningsområdet som sträcker sig österut utanför Linköping har naturvärdesinventerats 2020 och 2021, som en del av ett större inventeringsområde för hela södra Ostlänken (Calluna, 2020; Calluna, 2021). År 2025 gjordes en fladdermusinventering av delen Kallerstad – Mörtlösa (Calluna, 2025). En naturvärdesinventering på detaljnivå har utförts längs Stångådalsbanan i oktober 2025 (Ramboll, 2025). Syftet med denna kompletterande inventering var att närmare kartera eventuella naturvärden som förekommer längs Stångådalsbanan då detta mindre område inte undersökts i tidigare utredningar.

### **Västra utredningsområdet (Stångådalsbanan)**

Naturvärdesbiotop 1, (Figur 20) med visst naturvärde (klass 4) består av ett kuperat solbelyst område med flera askar och övriga lövträd. Fem större askar förekommer och flera skott skapar en naturlig föryngring. En stor stock ligger på området som bland annat gynnar insekter. Det finns också gott om fruktbarande träd och buskar (rönn, slån, liguster, järnek) samt hassel. Biotopen är solbelyst och bitvis syns berg i dagen (Ramboll, 2025).

Naturvärdesbiotop 2 (Figur 20) med påtagligt naturvärde (klass 3) består av ett område med flera olika lövträd (lönn, hassel, björk, alm, ask, sälg, rönn). Markvegetationen är heltäckande och varierar mellan högt gräs, liljekonvalj, murgröna, och järnek. Död ved, både stående och liggande, förekommer sporadiskt i hela biotopen. Enstaka bärande träd av rönn påträffades. Biotopen visar tecken på naturlig föryngring då träden är olikåldriga och död ved i olika stadier fått ligga kvar. I området kring Stångådalsbanan har naverlönn som är rödlistad som akut hotad (CR) och ask som är rödlistad som starkt hotad (EN) observerats (Ramboll, 2025).



Figur 20. Karta som visar naturvärdesbiotoper i västra utredningsområdet.

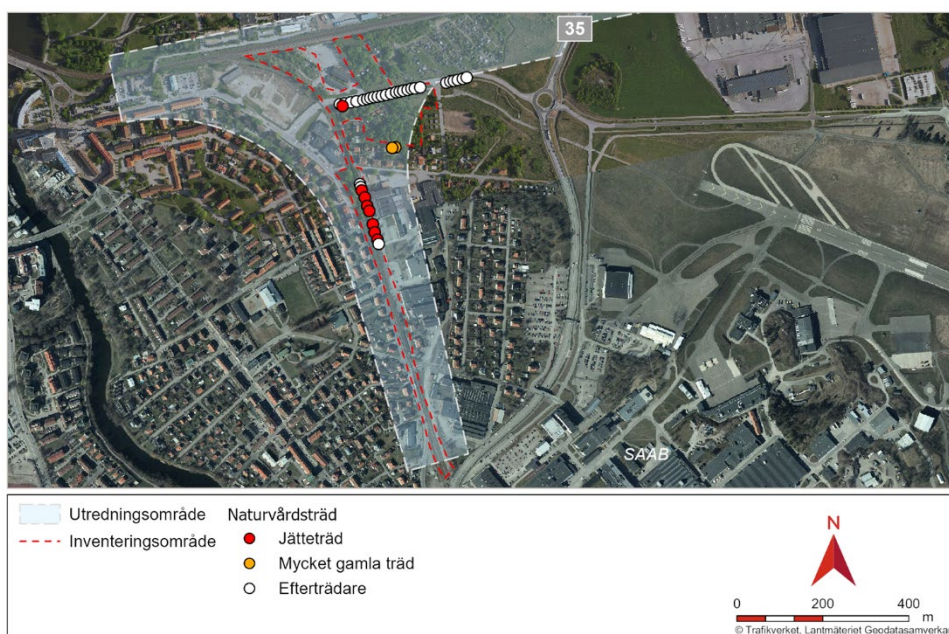
Allé i öst-västlig riktning längs Hagalundsvägen, Biotopskyddat område 1 (BSO 1), utgörs av lönnar (*Acer platanoides*) av relativt ung ålder som står med 10 meters intervall. Lönnarna har en stamdiameter på ca 25-30 cm. Stammarna är täckta med mycket lavar, vilket indikerar god luftkvalitet i närområdet. Lavarna utgörs av vanligt förekommande arter så som; lövträdkantlav, skrynkellav, brosklav, färglav och asplav (alla klassade som livskraftiga, LC, i rödlistan). Alléns läge återfinns i Figur 21 (norra delen).

Allén i nord-sydlig riktning utmed Gamla Tanneforsvägen, Biotopskyddat område 2 (BSO 2), står mellan järnvägen och en parkeringsyta och utgörs av gamla popplar (*Populus nigra*) där alla utom ett träd uppfyller Naturvårdsverkets definition av särskilt skyddsvärda träd eftersom stamdiameteren är över 1 meter. Med särskilt skyddsvärda avses jätteträd, gamla träd och grova hålträd av naturligt förekommande trädslag enligt definition i åtgärdsprogram från Naturvårdsverket (Naturvårdsverket, 2012). De särskilt skyddsvärda träden erbjuder en stor mängd livsmiljöer, exempelvis i form av barksprickor, håligheter och döda grenar. Det sydligaste trädet i allén tros ha dött tidigt och tre rotskott i vuxet stadiet har ersatt trädet. De tre rotskotten varierar i diameter mellan 30–45 cm men uppnår sammanlagt en diameter på över 1 meter. Allén bedöms vara mycket gammal och utgör därför en viktig skyddad biotop i stadsmiljön. Alléns läge återfinns i Figur 21 (södra delen). De två nordligaste punkterna är två lönnar som inte är del av allén.

Generellt biotopskydd enligt 7 kapitel 11 § miljöbalken och förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken gäller för alléer. De biotopskyddade objekten består av två ensidiga alléer.

Utöver träden som utgör alléer identifierades även tre särskilt skyddsvärda träd, varav två utgörs av gamla tallar (markerad som mycket gamla träd i Figur 21) samt en poppel (markerad som jätteträd i Figur 21) vid allén längs Hagalundsvägen (BSO 1).

Totalt inom den kompletterande naturvärdesinventeringen (Ramboll, 2025) identifierades 38 naturvårdsträd med både särskilt skyddsvärda träd (markerade som jätteträd och mycket gamla träd i Figur 21 nedan) och efterträdare.



Figur 21. Karta som visar skyddsvärda träd (Ramboll, 2025).

## Östra utredningsområdet

Längs järnvägsspåret som går öster om Linköpings tätort har tre områden (5:17-5:18 och 5:30) av påtagligt naturvärde identifierats vid inventeringen 2020 (se Figur 22), vilka beskrivs i mer detalj nedan (Calluna, 2020). En av biotoperna omfattas även av generellt biotopskydd enligt 7 kapitel 11 § miljöbalken och förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken.

Vid inventeringen observerades större och mindre vattensalamander, som är fridlysta enligt 4§ och 6§ i artskyddsförordningen (2007:845), i ett skogsområde söder om järnvägen och i ett skogsområde på norra sidan mittemot, båda utanför utredningsområdet. I närheten av utredningsområdet observerades även tornseglare som är fridlyst enligt 4§

artskyddsförordningen och upptagen i bilaga 3 till Bernkonventionen. Tornseglare är även rödlistad som starkt hotad (EN) och en prioriterad art i skogsvårdslagen. Gullviva växer på koloniområdet samt i östra änden av utredningsområdet och är fridlyst enligt 8§ artskyddsförordningen.

Naturvärdesbiotop 5:17 utgörs av ett koloniområde med ett stort antal fruktträd och bärande buskar samt blommande växter och odling av grönsaker. Området utgör bra livsmiljö för en stor variation av fjärilar, bin och andra insekter samt fåglar. Det finns även flera bikupor i området. På koloniområdet har den fridlysta arten gullviva rapporterats.

Naturvärdesbiotop 5:18, Kallerstadsdiket, som korsar utredningsområdet i nordsydlig riktning, utgörs av ett cirka 2 meter brett dike med bitvis djup vattennivå och bitvis grundare. Vattnet är mestadels grumligt med rik växtlighet. Vissa delar har dock klart vatten där sten och block förekommer. I övrigt utgörs dikesbotten av lera. De delar av diket som ligger i jordbruksmark är biotopskyddade.

Naturvärdesbiotop 5:30 utgörs av en tallskog med en ålder på cirka 200 år. Tallskogen växer på en bergknalle med berg i dagen och lodytor. Här finns gott om gamla tallar, hålträd av tall samt enstaka torrträd av tall och lågor av tall. Träd av körsbär, rönn och sälg förekommer också. Buskskiktet är ganska glest, men buskage av slån finns samt buskar av nypon och fläder. I biotopen har spår av spillkråka hittats. I samma område observerades dessutom ett antal fladdermusarter under fladdermusinventeringen utförd av Calluna 2025, nämligen: nordfladdermus, gråskimlig fladdermus, större brunfladdermus, dvärgpipistrell och en obestämd pipistrellusart. Aktiviteten av fladdermöss är speciellt hög vid våtmarkerna i södra delen av området där det förekommer riklig aktivitet av insekter (Calluna, 2025). På andra sidan spåret (södra sidan) finns även ett område (ej klassat som naturvärdesbiotop) med följande arter som registrerades under fladdermusinventeringen: nordfladdermus, gråskimlig fladdermus, större brunfladdermus, dvärgpipistrell, obestämd pipistrellusart, mustasch/taiga fladdermus samt obestämd myotis-art (Calluna, 2025). Inom ramen för angränsande projekt Ostlänken Linköpings tätort pågår i skrivande stund en artskyddsutredning för fladdermöss.

En kompletterande inventering gjordes 2021 (Calluna, 2021) där ytterligare tre naturvärdesbiotoper identifierades inom utredningsområdet (02:02-02:04), se Figur 22.

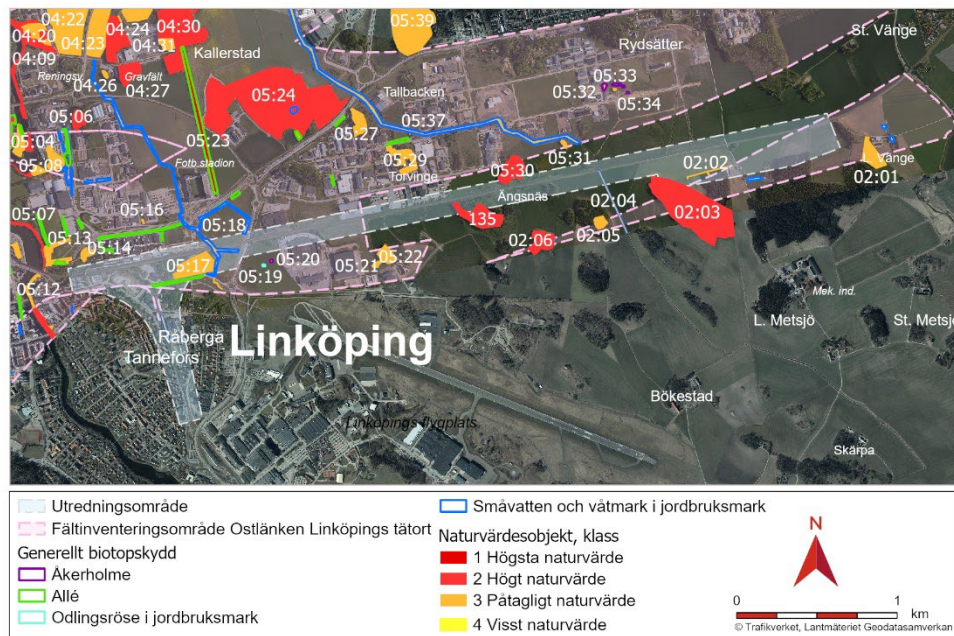
Naturvärdesbiotop 02:02. Söder om järnvägen i höjd med Lilla Vänge dominerar jordbrukslandskapet inom korridoren, men mindre arealer med produktionsskog förekommer också. Här finns också ett brynområde

med blommande och bärande träd och buskar som bedömdes ha påtagligt naturvärde.

**Naturvärdesbiotop 02:03.** En bit västerut ligger en stor variationsrik hävdad trädklädd betesmark med dominans av äldre tall och med flera hävdgynnande arter och andra naturvårdsarter. Betesmarken bedömdes ha högt naturvärde.

Naturvärdesbiotop 02:04. Ytterligare en bit västerut rinner ett dike, Mörtlösadiket, med påtagligt naturvärde genom jordbruksmarken (Calluna, 2021). Diket fortsätter norrut under Södra stambanan och övergår en bit norr om spåret i en annan naturvärdesbiotop (5:37) med påtagligt naturvärde som ligger utanför Stångådalsbanans utredningsområde. Notera att inom utredningsområdet norr om Södra stambanan har diket inte inventerats (delen mellan objekt 5:37 och 02:04 i Figur 22).

I området Ängsnäs, söder om Södra stambanan finns ett skogsområde (se objekt 135 i Figur 22) som vid en inventering år 2016 utförd inom ramen för Ostlänken delprojekt Bäckeby - Tallboda klassades som högt naturvärde. Objektet utgörs av en bergknalle med gammal gles tallskog med många fynd av de rödlistade arterna reliktbodyck och tallticka på de levande träden (Trafikverket, 2017).



Figur 22. Karta över naturvärdesbiotoper som identifierades vid Callunas naturvärdesinventeringar (Calluna, 2020). Notera att objekt 135 kommer från tidigare naturvärdesinventeringen från Ostlänken delprojekt Bäckeby - Tallboda (Trafikverket, 2017).

## 4.8 Sociala aspekter

Sociala aspekter handlar om människans upplevelse av platsen. Den avskärande verkan som järnvägen har hanteras i kapitel om barriärer. Påverkan på människan såsom buller, olycksrisk och deras platser för rekreation/friluftsliv hanteras i separat kapitel. Upplevelsen av trygghet kring spårområdet och att passager och plattformanslutningar är tillgänglighetsanpassade är viktigt och beaktas främst i utformningen av platserna i senare skede.

## 4.9 Befolkning och människors hälsa

### 4.9.1 Barriärer

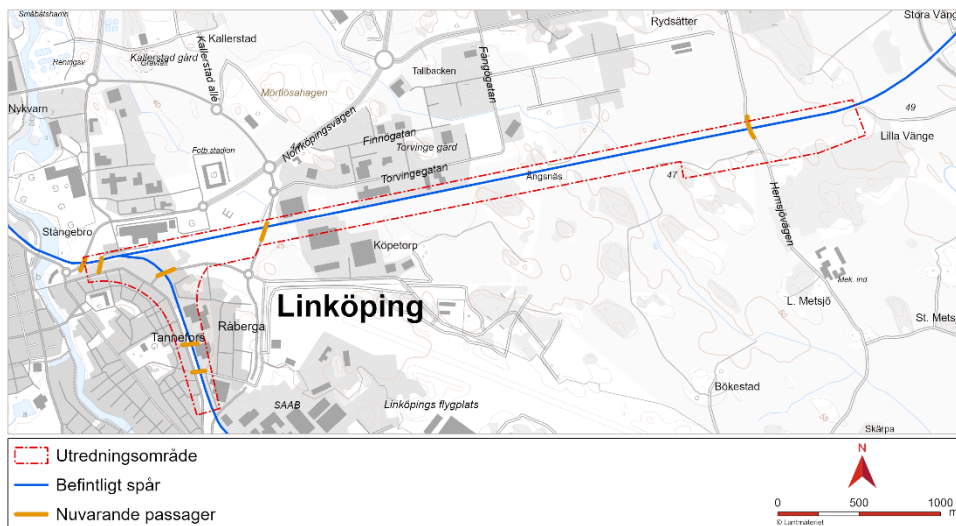
Den befintliga järnvägen utgör en barriär och hindrar passage. Varken Södra stambanan eller Stångådalsbanan är instängslade idag, men gående bör inte passera annat än på utsedda passager.

Idag kan Stångådalsbanan passeras via Råbergaleden, Gelbgjutaregatan, gång- och cykelporten vid Vetegatan, infart till verksamheter vid Högatan samt på Hagalundsvägen.

Södra stambanan kan passeras via Norrköpingsvägen (endast motorfordon), Gamla Norrköpingsvägen, Råbergaleden och Hemsjövägen.

Bostadsområden och målpunkter finns på båda sidor om spåret med många boende och arbetande. Många gående och cyklister behöver kunna passera. Flera av de befintliga passagerna kommer att behållas och gående kommer att kunna passera vid den nya hållplatsen. Hur passagerna påverkas utreds vidare.

Som en följd av byggandet av Ostlänken och omdragningen av Stångådalsbanan kan befintliga spår på Stångådalsbanan norr om Vimarkagatan samt samtliga spår på Södra stambanan, väster om den nya anslutningen av Stångådalsbanan, tas bort. Det innebär att en befintlig barriär försvinner genom centrala Linköping.



Figur 23. Spår samt nuvarande passager.

#### 4.9.2 Rekreation och friluftsliv

Inga utpekade värden för friluftsliv har identifierats inom utredningsområdet. Inom utredningsområdet finns rekreativa värden i form av koloniområdet Tomteboda med kolonistugor och odlingsytor. Norr om Södra stambanan finns konstgräsplan och ytterligare hallar för idrott. Övriga rekreativa värden finns främst utmed Stångån väster om utredningsområdet, se Kapitel 4.2.

#### 4.9.3 Buller och vibrationer

Miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller gäller för bland annat järnvägar och dess övergripande syfte är att förhindra skadliga effekter på människors hälsa till följd av omgivningsbuller

Utredningsområdet är idag utsatt för buller från flera olika bullerkällor. Buller från spårtrafik kommer från trafik på Stångådalsbanan och Södra stambanan. Buller från vägtrafik kommer främst från de kommunala gatorna Gamla Tanneforsvägen och Hagalundsvägen och från statliga Råbergaleden (riksväg 35). Utöver det ligger delar av bebyggelsen längs Stångådalsbanans inom flygbuller kurvorna för FBN<sub>55</sub> dBA från Saab/Linköpings city airport.

Enligt Linköpings kommuns bullerkartläggning från 2022 (Linköpings kommun, 2025c) är den ekvivalenta ljudnivån från trafik upp mot 70 dBA vid bebyggelse längs Gamla Tanneforsvägens norra del i närheten till Södra stambanan och upp mot 65 dBA vid bostäder söderut längs Gamla Tanneforsvägen. Bullerstörningar från trafik bedöms till största del komma från den kommunala vägtrafiken och från spårtrafik på Södra

stambanan, och i mindre grad från den glesa trafiken på Stångådalsbanan som också sker i förhållandevis låg hastighet.

Inga utpekade tysta områden finns inom utredningsområdet.

Det saknas kännedom om rapporterade störningar av markvibrationer från tåg på Stångådalsbanan. Baserat på befintliga markförhållanden med ytliga lager av lera tillsammans med de korta avstånden mellan Stångådalsbanan och bebyggelse kan kännbara vibrationer i närliggande bostäder inte uteslutas.

#### **4.9.4 Luftkvalitet**

Svenska miljö kvalitetsnormer för utomhusluft finns i luftkvalitetsförordningen (2010:477) och reglerar nivåer av utsläpp till utomhusluft som måste följas enligt lag. De största utsläppen av kväveoxider sker vid förbränningsprocesser där biltrafik är den största källan i de flesta tätorter. Stångådalsbanan är en icke-elektrifierad bana och drivs därmed genom förbränningsprocesser av olika drivmedel. Utsläpp från järnvägstrafik består mestadels av metallpartiklar från slitage av räls. Nationellt visar mätningar att halterna av partiklar inte överskrider EU:s miljö kvalitetsnormer i järnvägsmiljöer utomhus.

### **4.10 Risk och säkerhet**

En olycka på järnvägen kan ha konsekvenser för omgivningen och orsaka skada på skyddsvärda objekt. Järnvägsolyckor i detta sammanhang utgörs främst av urspärning, kollision med tungt fordon (oftast i plankorsning) och olycka som involverar farligt gods.

Exempel på skyddsvärda objekt utgörs av bostäder, skolor/förskolor, samhällsviktig verksamhet såsom sjukhus, vatten- och reningsverk, kritisk infrastruktur såsom flygplatser, kraftledningar och telefonmaster. Vidare kan befintlig bebyggelse och verksamheter i omgivningen utgöra en risk för järnvägen. Exempel på sådana riskkällor är transportleder för farligt gods, farliga verksamheter enligt LSO (Lag (2003:778)) om skydd mot olyckor) verksamheter som hanterar brandfarliga varor enligt LBE (Lag (2010:1011)) om brandfarliga och explosiva varor) och verksamheter klassade enligt Sevesodirektivet. Dessa verksamheter utgörs ofta av tyngre process/tillverkningsindustri, men kan också innefatta reningsverk, kraftvärmeverk, drivmedelstationer och liknande.

Notera att vissa verksamheter kan utgöra både ett skyddsvärt objekt och en riskkälla i detta sammanhang.

En initial inventering visar att både riskkällor och skyddsvärda objekt förekommer i närområdet. Exempel på dessa utgörs av riksväg 35 (primär transportled för farligt gods), Linköping flygplats, Saab AB (LSO-verksamhet), drivmedelstationer samt ett antal förskolor. En djupare utredning och bedömning av riskerna bör genomföras i ett senare skede. Vid behov ska åtgärder vidtas för att säkerställa en acceptabel risknivå.

## 4.11 Vatten, mark och resurshållning

### 4.11.1 Översvämningsrisk

Översvämning kan orsaka skador på infrastruktur och bebyggelse, problem med framkomlighet och innebära en fara för människor. Skador och risker kan vara kopplat till både stora vattendjup och höga vattenhastigheter. Risker och konsekvenser av översvämning orsakad av skyfall och av höga flöden och nivåer i vattendrag kommer att utredas. Översvämningsrisken från Stångån kommer att beskrivas utifrån MSB:s översvämningskartering av vattendraget (2020). Nivåer i Mörtlösadiket samt översvämningsrisker från skyfall kommer att analyseras i en dynamisk modell.

Sänkor och instängda områden behöver identifieras tillsammans med områden inom och i anslutning till järnvägsområdet som är känsliga för översvämning. Vid kraftiga skyfall kan även vattennivåer i diken och vattendrag förväntas stiga. Vid fortsatt analys av översvämningsområden och avvattningssystem behöver risker kopplade till klimatförändringar tas i beaktande.

En initial inventering av befintlig översvämningsituation vid skyfall tyder på att det finns lågpunkter med stående vattendjup samt större flödesvägar inom utredningsområdet. Bedömningen görs med hjälp av en statisk lågpunktskartering i Scalgo (utifrån lantmäteriets höjddatabas) där eventuella trummor och ledningsnät ej är beaktade. Vidare analyser kommer ske i dynamisk modell. Vid planerat stationsläge finns en flödesväg som korsar befintligt spår och orsakar stående vattendjup på en större grönyta längs med Gamla Tanneforsvägen. Det finns troligtvis även översvämningsproblematik i närområdet med översvämningsdrabbade bostadshus och industrifastigheter. På södra sidan längs befintlig spårlinje för Södra stambanan (från riksväg 35 och österut) finns ett antal befintliga lågpunkter med stående vattendjup. En djupare utredning och bedömning kommer göras i senare skede under framtagande järnvägsplanen. Vid behov kommer åtgärder vidtas för att säkerställa att planerad anläggning uppfyller funktionskrav och därmed säkra anläggningen mot

översvämning samt att utbyggnaden minimerar olägenheter nedströms och uppströms anläggningen.

#### 4.11.2 Areella näringar

Areella näringar används som samlingsbegrepp för näringar som nyttjar naturresurser på land och i vatten. Inom utredningsområdet förekommer naturresurser i form av jordbruksmarker längs med delar av Södra stambanan.

#### 4.11.3 Jord, berg och markmiljö

De ytliga jordarterna inom utredningsområdet består främst av glacial lera och postglacial finlera. Leran i Linköpingsområdet underlagras generellt av morän, som ställvis går i dagen där den inte täcks av lera. Morän i dagen och berg i dagen förekommer främst i utredningsområdets östra del (SGU, 2025a), se Figur 24.

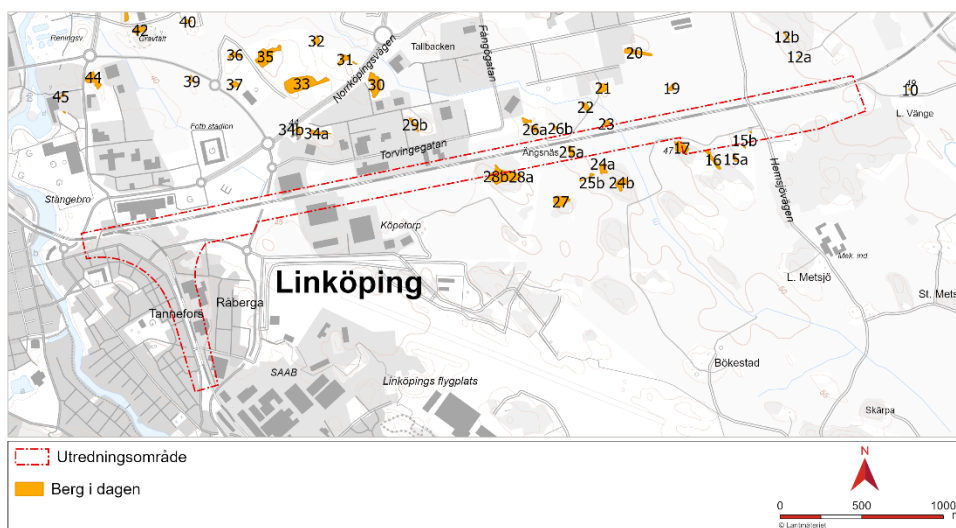
I och i närheten av utredningsområdet finns ett antal identifierade EBH-objekt (efterbehandlingsobjekt) vilket innebär potentiellt förorenade områden. Riskklassade objekt klassas med klass 1-4 där riskklass 1 innebär *Mycket stor risk*, riskklass 2 *Stor risk*, riskklass 3 *Måttlig risk* och riskklass 4 *Låg risk*.

Ett objekt (EBH-ID 142526) har identifierats som riskklass 1 (mycket stor risk) och är ett före detta tungmetallgjuteri i Råberga, utredningsområdets södra del.

I utredningsområdets närhet finns 10 objekt som identifierats som riskklass 2 (stor risk). Bland dessa finns bland annat verkstadsindustri, skrothantering och drivmedelhantering. Östra delen av utredningsområdet består till stor del av omgivande åkermark och antalet EBH-objekt är därmed väsentligt mindre än i västra delen som ligger i centrala Linköping.

Cirka 500 meter söder om utredningsområdet finns Linköping flygplats (EBH-ID 142509), vilket har klassats som riskklass 1 enligt EBH-registret. Flygplatser är upptaget i Naturvårdsverkets branschlista för förorenade områden som potentiell PFAS-förorenande verksamhet vilket potentiellt kan spridas betydande sträckor (Naturvårdsverket, 2024).

Okända föroreningar kan även finnas inom jordbruksmarksområden om exempelvis bekämpningsmedel har använts. Inom och i närheten av befintligt spårområde finns det sannolikt även föroreningar knutna till den långvariga verksamheten.



Figur 24. Översiktlig över berg i dagen.

#### 4.11.4 Grundvatten

Uppmätta grundvattennivåer i utredningsområdet varierar mellan 0 och 5 meter under mark. På vissa platser förekommer artesiskt grundvatten, vilket innebär att grundvattnets trycknivå är över markytan. Generellt följer grundvattenströmningen topografin och rör sig från de topografiskt högre belägna områdena i syd och sydväst mot sjön Roxen i norr.

Inom utredningsområdet finns inga grundvattenförekomster.

#### 4.11.5 Ytvatten

Utredningsområdet ligger i vattendistrikt Södra Östersjön (SE4) och ingår i huvudavrinningsområdet för Motala ström. Utredningsområdet ligger inom avrinningsområdet till Stångån, vilken är en vattenförekomst (förvaltningscykel tre, 2016–2021) med beslutade miljökvalitetsnormer, samt till Mörtlösadiket som är klassad som Övrigt vatten (förvaltningscykel tre). I förvaltningscykel fyra (2022–2027) är Mörtlösadiket klassad som en preliminär vattenförekomst, vilket innebär att diket kan komma omfattas av miljökvalitetsnormer i framtiden. Utifrån indelningen i förvaltningscykel fyra ligger utredningsområdet även inom avrinningsområdet till vattenförekomsten Sviestadsån.

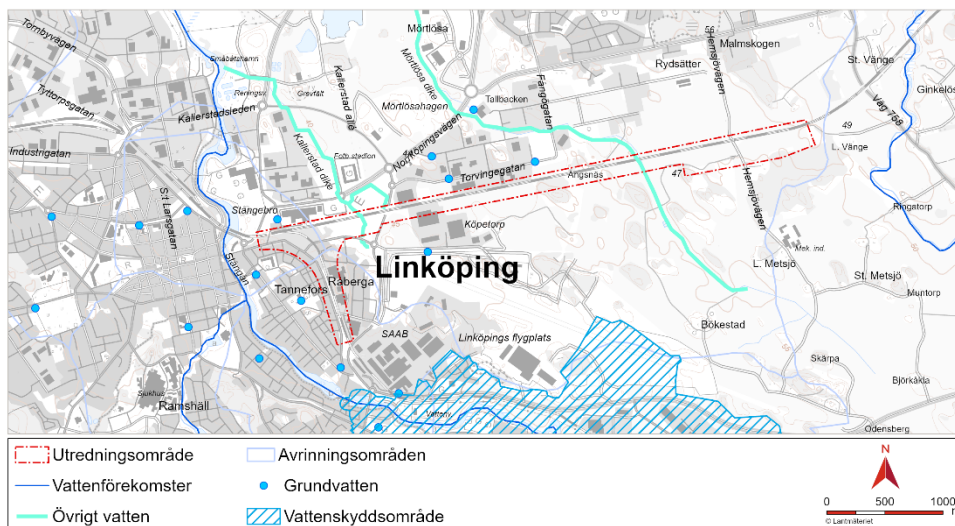
Miljökvalitetsnormer och statusklassning redovisas i Tabell 2.

Den befintliga järnvägsanläggningen (Södra stambanan) passerar idag Kallerstadsdiket och Mörtlösadiket, se Figur 25. Den planerade utbyggnaden kommer att medföra att passagen över Mörtlösadiket kommer att behöva anpassas till en bredare bankropp. Stångån och Sviestadsån är belägna utanför utredningsområdet. Stångån är belägen

väster och söder om utredningsområdet, medan Sviestadsån är belägen öster om utredningsområdet.

Tabell 2. Ytvattenförekomster och övrigt vatten.

Namn	ID (2016-2021, förvaltningscykel tre)	MKN (2022-2027, förvaltningscykel fyra)		Statusklassning (2016-2021, förvaltningscykel tre)	
		Ekologisk status	Kemisk status	Ekologisk status	Kemisk status
	MSCD				
<b>Stångån (Ärlången-Linköping)</b>	WA89264431	God ekologisk status 2039	God kemisk status	Måttlig	Uppnår ej god
<b>Stångån</b>	WA28505376	Måttlig ekologisk status 2039	God kemisk status	Måttlig	Uppnår ej god
<b>Mörtlösadiket</b>	WA51398935	-	-	-	-
<b>Sviestadsån (Bankekind-Roxen)</b>	WA46786434	God ekologisk status 2033	God kemisk status	Måttlig	Uppnår ej god



Figur 25. Avrinningsområden, vattenförekomster, övrigt vatten och vattenskyddsområde.

Söder om utredningsområdet, och uppströms i förhållande till projektområdet, ligger vattenskyddsområdet Stångån/Råberga. Råvatten från Stångån leds till Råberga vattenverk som är utpekad som riksintresse för anläggningar för vattenförsörjning.

Inom utredningsområdet finns två markavvattningsföretag: ”Torvinge dikningsföretag” (ID S\_15) och ”fd kronoparken Östra Malmskogen samt Wänge, Bökestad och i Vårdsberg” (ID R\_54), som båda korsas av den planerade spårlinjen.

## 4.12 Klimat och energi

Det övergripande klimatmålet för Sverige är att till senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Därefter ska Sverige ha negativa utsläpp. När det gäller inrikes transporter - bortsett från inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem - ska utsläppen från inrikestransporter minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Dessutom har Trafikverket satt upp ett mål om att infrastrukturen ska vara klimatneutral år 2040. Idag står inrikes transporter för en dryg tredjedel av Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser. Vid planering, projektering och byggnation av Stångådalsbanan ska arbete ske systematiskt för att minimera utsläppen av klimatgaser från såväl trafiken som från byggande, drift och underhåll av infrastruktur. Utifrån klimatberäkningar ska de viktigaste klimataspekterna identifieras och möjliga lösningar för att minska klimatpåverkan och energianvändning i projektet kommer undersökas.

# 5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Projektet är lokaliserat i östra delen av staden Linköping, Östergötlands län. Projektet omfattar befintliga och nya spår samt ett nytt stationsläge.

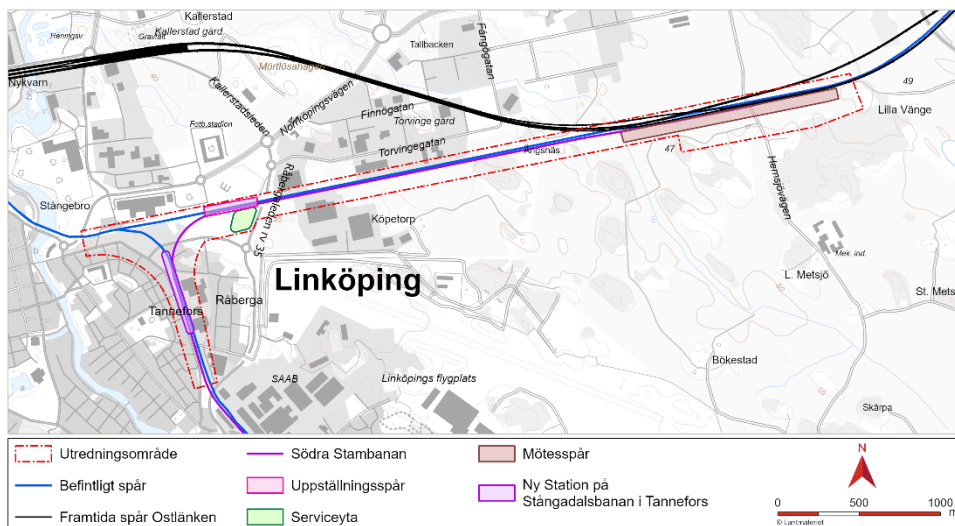
## 5.1 Spårlinjen

Den föreslagna anläggningen består av Stångådalsbanans befintliga enkelspår mellan Råbergaleden (riksväg 35) i söder och Vimarkagatan i norr. I anläggningen ingår även en befintlig del av Södra stambanan öster om Linköping inom utredningsområdet.

Mellan Stångådalsbanan och Södra stambanan byggs en ny koppling genom en kurva vid koloniområdet, vilket innebär att möjligheten finns för tågoperatörer och resenärer att ta sig vidare österut med Norrköping som nästa stora knutpunkt. Däremot försvinner möjligheten att ta sig direkt till den nya stationen i Steninge.

Delar av dubbelspåret öster om Stångådalsbanans nya anslutning kan komma att ligga kvar och användas dels som uppställningsspår, dels som möjligt mötesspår. Hur mycket av dubbelspåret som behöver kvarstå utreds vidare.

Spårlinjen ska gestaltas så att den är väl inpassad i landskapet och samspelar med det omgivande landskapets karaktär, funktion och värden. Bärande element i landskapet, samt topografiska och rumsbildande huvudriktningar, ska värnas och om möjligt utvecklas. Definitionen av landskap innefattar här såväl stadslandskap som landskapet utanför tätorten.



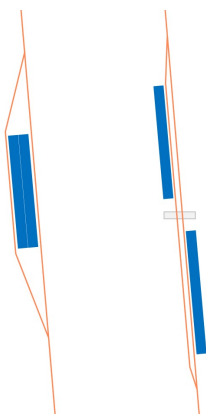
Figur 26. Den föreslagna järnvägsanläggningen.

## 5.2 Stationen

En ny station i norra Tannefors behöver två plattformsspår. Respektive plattform ska vara minst 155 meter lång. Stationens plattformar föreslås anläggas mellan befintligt spår och Gamla Tanneforsvägen.

Stationen kan utformas med följande alternativa utformningar:

- Mittplattform - med en plattform mellan spåren
- Sidoplattformar - med två sidoplattformar på ömse sidor om spåren.



Figur 27. Alternativa principer för plattformar.

Stationen är planerad att placeras i en bostadsmiljö vilket kräver viss anpassning till befintlig estetik och funktionalitet för att säkerställa användbarhet och en bra upplevelse för både resenärer och betraktare.

Stationen kommer att bestå av plattformar med väderskydd inklusive sittplatser, skyltar och övrig utrustning. Anläggningen ska anpassas till terrängen, vara tillgänglighetsanpassad och i övrigt ha en god funktion som hållplats. Stationen kommer att vara en viktig länk för att resenärsutbyte ska kunna genomföras och kräver orienterbarhet och anpassning till stadslandskapet.

## 5.3 Övriga anläggningsdelar

### Uppställningsspår, vändmöjlighet

Till järnvägsanläggningen hör uppställningsspår för att ställa upp persontåg under trafikfri tid och banarbetspår för att ställa upp arbetsfordon som behövs för att underhålla järnvägen. I samband med att tåg ställs upp utförs enklare serviceåtgärder på tåget för att det ska vara förberett för nästa trafikering såsom städning, påfyllnad av vatten och tömning av fekalier. Det ska finnas uppställningsmöjlighet för minst 240 meter regionalståg inom utredningsområdet. För Krösatågen finns även behov för tankning, så den funktionen måste ersättas på nytt ställe, förslagsvis vid nya uppställningsspår.

Mellan kolonilottsområdet och riksväg 35 undersöks om uppställningsspår med tillhörande parkeringsyta och serviceväg kan anläggas. Uppställningsspår skulle även kunna komma att placeras utmed spårsträckan längre österut inom utredningsområdet eller att Södra stambanans befintliga spår nyttjas.

Det ska finnas vändmöjlighet för regionalstågen att vända vid den nya plattformen. Om uppställningsspåren placeras direkt öster om koloniområdet kan tågen även vända där.

### Mötesspår

En mötesmöjlighet ingår i anläggningen. Mötesspåret ska kunna hantera tågmöten med tåg som är 450 meter långa. Detta föreslås i utredningsområdets östra del, antingen som nytt spår eller att ett av Södra stambanans befintliga spår nyttjas vid Hemsjövägen. Öster om Hemsjövägen avses Stångådalsbanan kopplas in på Södra stambanans två spår.

### Servicevägar, teknikgårdar

Längs järnvägen ska det finnas anslutning i form av serviceväg för drift och underhåll av järnvägen samt för åtkomst för räddningstjänsten. Det ska finnas anslutande vägar för fordon till både ny och befintlig bana.

Teknikbyggnader för teknisk utrustning kan komma att behövas utmed banan.

## 5.4 Korsande vägar

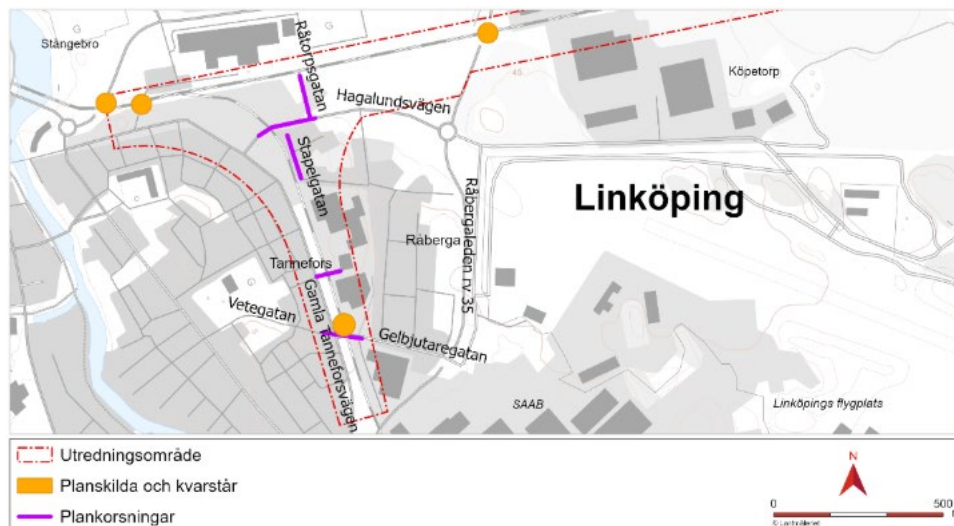
Tillsammans med Linköpings kommun planerar Trafikverket hur de korsande vägarna ska hanteras och utformas, se Figur 28. Inget behov av ombyggnad av statliga vägar har identifierats.

Södra stambanan från öster till väster:

- **Hemsjövägen**, enskild väg, plankorsning i östra delen av utredningsområdet, se Figur 26. Hemsjövägens passage planeras att stängas i samband med utbyggnad av Ostlänken. Vägen behöver dras i nytt läge på södra sidan av järnvägen.
- **Södra stambanans järnvägsbro över Råbergaleden** (riksväg 35) planskild korsning, befintligt byggnadsverk. Ingen förändring behövs.
- **Vägbro över Södra stambanan, Gamla Norrköpingsvägen.** Ingen påverkan. Kan tas bort i samband med att spår tas bort.
- **Södra stambanans järnvägsbro över Norrköpingsvägen** planskild korsning, befintliga byggnadsverk. Ingen påverkan. Kan tas bort i samband med att spår tas bort.

Stångådalsbanan från söder till norr:

- **Gelbgjutaregatan**, plankorsning, kommunal väg. Behålls troligen oförändrad.
- **Stångådalsbanans järnvägsbro över gång- och cykelväg direkt norr om Gelbgjutaregatan**, planskild korsning, befintligt byggnadsverk. Behålls troligen oförändrad.
- **Infart till verksamheter från Gamla Tanneforsvägen**, plankorsning. Behöver bedömas om den ska ersättas.
- **Hagalundsvägen**, plankorsning, kommunal väg. Utreds inom ramen för järnvägsplanen.



Figur 28. Hantering av korsande vägar.

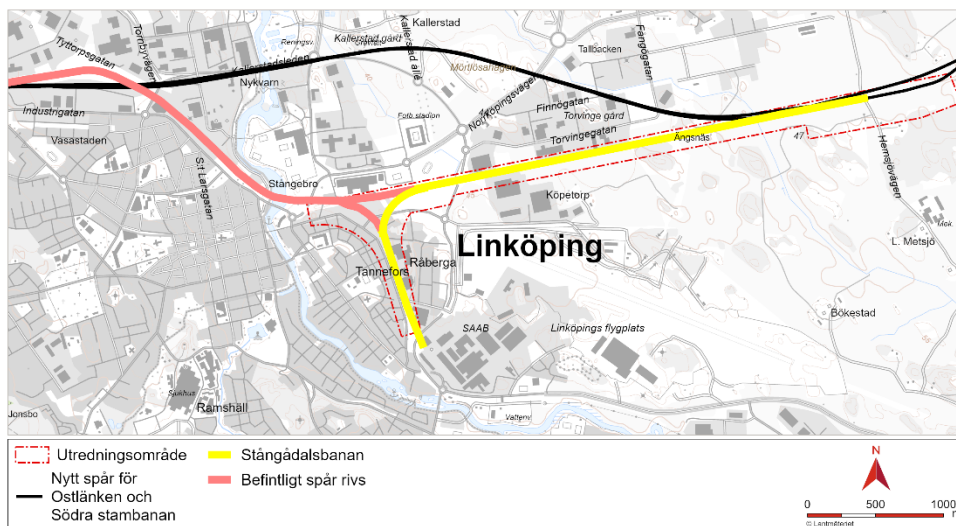
Vid en utbyggnad av nytt spår kan även Stapelgatan parallellt med befintligt spår samt Råtorpsgatan som leder till koloniområdet från Hagalundsvägen komma att påverkas.

Stångådalsbanans plankorsning med Råbergaleden (riksväg 35), ligger utanför utredningsområdet.

## 5.5 Rivning av befintlig anläggning

Där Stångådalsbanans och Södra stambanans befintliga anläggning flyttas kan spåren och andra delar av anläggningen tas bort och marken användas till annat. Det handlar om järnvägsanläggningen väster om det nya stationsläget i norra Tannefors fram till befintligt resecentrum i Linköping. Bron över Stångån behövs inte längre för järnvägsspår. Den kan rivas eller användas för annat ändamål. Befintliga järnvägsbyggnader kan komma att rivas eller få en annan funktion.

Befintliga spår kommer att behållas tills trafiken är igång på de nya banorna. Avvecklingen hanteras i en separat process. Möjligheten att lämna synpunkter finns i samband med samråd av Stångådalsbanans anslutning såväl som samråd av järnvägsplan för Ostlänken.



Figur 29. Nya spår och befintlig järnvägsanläggning som inte längre behövs till följd av ändrad sträckning av Stångådalsbanan och Södra stambanan.

## 5.6 Bygg- och genomförandeskedet

Eftersom projektet fortfarande befinner sig i ett utredningskede kan påverkan under byggtiden endast beskrivas översiktligt. Mer detaljerad information kommer att kunna ges vid kommande samrådstillfällen. Under byggskedet kommer ett större område än själva järnvägsanläggningen att påverkas. Ytor behövs som arbetsområde för entreprenörerna, för omläggningar av vägar, provisorier både för väg och järnväg samt ytor för mellanlagring av massor och byggmaterial. Provisoriska ytor och arbetsvägar kan inrymmas inom utredningsområdet, men kan även komma att anläggas utanför. Påverkan under byggskedet är avgränsad under en begränsad tid för samtliga störningar, hur avgränsningen i tid blir klargörs i kommande arbete med järnvägsplanen.

## 5.7 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

### 5.7.1 Stads- och landskapsbild

Spårområdet breddas i östra delen av utredningsområdet där mötesspår tillkommer, vilket i viss mån kan påverka landskapsbilden. Spåren föreslås placeras i marknivå. Om hög bank behövs påverkas landskapsbilden i högre grad.

Siktlinje mot stadens siluett, med domkyrkan, kan komma att påverkas något. Området präglas av storskalighet där slättens åkerlandskap bryts

upp av industri- och verksamhetsområden, vilket gör att siktlinjen är relativt påverkad redan.

### 5.7.2 Kulturmiljö

Inom utredningsområdet finns totalt 18 forn- och kulturlämningar registrerade i kulturmiljöregistret. Av dessa ligger två fornlämningar L2008:5514 och L2008:489 i nära anslutning till befintlig järnväg. Lämningarna utgörs av en färdväg och en boplats. Dessa riskeras i högre grad att påverkas av projektet än övriga forn- och kulturlämningar inom utredningsområdet. Fler forn- och kulturlämningar kan tillkomma inom utredningsområdet efter att en arkeologisk utredning enligt 2 kap 11 § KML har genomförts. I den vidare projekteringen kommer det vara viktigt att planera arbetsområdet, tillfartsvägar och dylikt så påverkan på forn- och kulturlämningar minimeras. Det är även viktigt att varje lämning har ett skyddsområde för att värna om dess bevarande och att de i samband med byggskedet märks ut för att säkerställa att de inte skadas.

Kurvan vid koloniområdet för en anslutning till Södra stambanan innebär sannolikt att Haga missionshus blir påverkat. Byggnaden är från 1912 och är en av de mest intressanta byggnaderna för områdets historia med tanke på dess ålder och tidigare funktion. Strax intill missionshuset finns ”område med garage för SAAB anställda” som delvis ligger inom utredningsområdet och har pekats ut som särskilt värdefullt bebyggelseområde av Linköpings kommun och utgör en del av Linköpings historia när det kommer till SAAB:s betydelse för utveckling av staden. Även detta riskerar att påverkas av spårlinjen. Tomtebodas koloniområde befinner sig nära den planerade spårlinjen och riskerar att påverkas.

Negativa effekter på kulturmiljön uppstår särskilt ifall både missionshuset och ”området med garage för SAAB anställda” rivs eftersom de utgör viktiga byggnader för att gestalta området och utvecklingen av Linköping stad. Om det går att undvika att dessa byggnader påverkas, blir effekterna på kulturmiljön mindre.

Genom anpassningar i det fortsatta arbetet kan negativa effekter på kulturmiljön minskas, men om viktiga byggnader ur kulturmiljösynpunkt behöver rivs uppstår en permanent försämring av kulturmiljön i området.

### 5.7.3 Naturmiljö

Vid anläggandet av den nya järnvägen och ett nytt stationsläge kan fyra generellt biotopskyddade objekt påverkas, nämligen de två alléerna längs Stångådalsbanan samt de biotopskyddade diken, Kallestadsdiket strax

öster om koloniområdet och Mörtlösadiket i östra delen av utredningsområdet där mötesspår planeras.

Vid anläggandet av det nya stationsläget kan, beroende på val av placering av plattformar, hela allén som går i nord-sydlig riktning mellan järnvägen och parkeringsytan till Gamla Tanneforsvägen (BSO 2) behöva avverkas. Några träd i allén som går i öst-västlig riktning längs Hagalundsvägen (BSO 1) kan även behöva avverkas för att ansluta det södergående spåret i Stångådal till Södra stambanan. Avverkning av alléträd skulle innebära en permanent negativ påverkan på naturmiljön då de naturvärden som biotoperna utgör försvinner. I en stadsmiljö utgör gamla alléer en viktig spridningskorridor och grönt stråk som gynnar biologisk mångfald i urbana miljöer. Ifall alléerna behöver avverkas riskeras därför naturmiljön att försämrans lokalt. Om avverkning sker behöver de träd som avverkas inventeras mer noggrant med avseende på vedlevande insekter och epifytiska arter för att utreda eventuella behov av dispens från artskyddsförordningen.

Delar av det biotopskyddade diket, Kallerstadsdiket, bedöms påverkas negativt till följd av den möjliga uppställningsplatsen med tillhörande parkeringsyta som undersöks i området öster om koloniområdet. Diket bedöms hysa påtagliga naturvärden och utgör likt alléerna en viktig ekologisk spridningskorridor i landskapet. Vid anläggandet av en parkeringsplats riskerar hela diket söder om Södra stambanan försvinna, vilket utgör en viss negativ miljöeffekt. Stora delar av diket (sträckan norr om Södra stambanan) bedöms dock kunna sparas. Genom att behålla större delen av diket bevaras även dikets ekologiska funktion i landskapet. Effekten på naturmiljön blir att en liten del av ett biotopskyddat dike med påtagligt naturvärde permanent försvinner.

Mörtlösadiket riskerar att delvis påverkas i samband med att diket anpassas efter en bredare bankropp, vilket riskerar att medföra en liten negativ påverkan på dikets befintliga naturvärden. Om det senare bedöms bli en påverkan kommer av skyddsåtgärder utredas i kommande skeden för att minimera påverkan på Mörtlösadiket.

Koloniområdet som bedöms hysa påtagliga naturvärden riskeras att påverkas vid den planerade spåranslutningen då spåret kommer gå nära området och arbetsområdet därför kan komma att överlappa med koloniområdet. Som skyddsåtgärd för att minimera påverkan bör arbetsområdet därför begränsas så långt det går på den sidan som vetter mot koloniområdet. De delar av koloniområdet som trots minimering kan påverkas bedöms ha goda förutsättningar för en naturlig återetablering av växtlighet. Detaljerad utformning av skyddsåtgärder kommer utredas i

kommande skeden. Koloniområdet bedöms dock inte utsättas för några långsiktigt negativa miljöeffekter.

Fridlysta djur som förekommer i området är rapporterade utanför järnvägen och det tänkta arbetsområdet men då djur förflyttar sig finns det en viss risk för att dessa påverkas. Den fridlysta blomman gullviva förekommer även i östra änden av utredningsområdet men bedöms inte påverkas då de exemplar som rapporterats ligger utanför områden där arbeten planeras. De fridlysta arter som riskeras att påverkas till viss del tillhör djurgrupperna groddjur eller fåglar. Eventuella behov av skyddsåtgärder som behöver vidtas kommer utredas i kommande skeden (se vidare i Kapitel 8).

Fladdermössen som observerats vid och i nära anslutning till naturvärdesbiotop 5:30 bedöms inte påverkas negativt under byggskedet då det inte planeras någon byggnation i det området. Vidare har det inte påträffats några kolonier av fladdermöss inom området. Då det som nämnt inte planeras någon byggnation i området bedöms inte heller någon påverkan på naturvärdesbiotop 5:30 och det närliggande tallskogsområdet (135) på södra sidan om Södra stambana uppstå (se Figur 22). Under driftskedet kommer det fortsatt gå tåg förbi fladdermössens häckningsbiotop men i mindre utsträckning än det gör idag. Fladdermössen bedöms därför inte heller påverkas under driftskedet.

#### **5.7.4 Rekreation och friluftsliv**

Viss påverkan på Koloniområdet Tomteboda beräknas uppkomma till följd av att det nya spåret, som ska ansluta till Södra stambanan, planeras gå i en kurva längs med koloniområdets västra och norra sida. Trots detta förväntas besökare utsättas för lägre bullernivåer än idag på grund av Södra stambanans omlokalisering inom projekt Ostlänken. Stångådalsbanan bedöms dock innebära en viss visuell påverkan, då spårlinjen kommer gå i närheten av området.

#### **5.7.5 Buller och vibrationer**

Under driftskedet bedöms Stångådalsbanan alstra buller och vibrationer på liknande sätt som idag. Förändrad spårdragning för anslutning mot Södra stambanan kan förväntas innebära en lokalt ökad påverkan från Stångådalsbanan för bostäder längs Stapelgatan. Den planerade stationen med stannande tåg istället för passerande kommer förändra ljudbilden från järnvägen. Buller från Stångådalsbanan bedöms dock fortsatt vara underordnat mot övriga bullerkällor i området, främst vägtrafiken på Gamla Tanneforsvägen och Hagalundsvägen. Förändrad lokalisering av

Södra stambanans spår inom projekt Ostlänken kommer ha en positiv påverkan på den totala bullersituationen inom utredningsområdet.

Under byggskedet kan buller och vibrationer från byggverksamhet påverka omgivningen.

Under det kommande arbetet ska buller- och vibrationspåverkan och behovet av skyddsåtgärder för störningar på omgivningen under driftskedet och byggskedet utredas och förslag på hur det ska hanteras ska tas fram. Riktvärden för buller och vibrationer styr vilka åtgärder som behöver genomföras.

### **5.7.6 Luftkvalitet**

Utsläpp av kväveoxider sker från arbetsmaskiner under byggtid samt från tågtrafiken som ger upphov till förbränningsprocesser. Under byggtiden är detta dock endast tillfälligt och sker i begränsad omfattning. Under drift bedöms utsläppen från Stångådalsbanan vara små och utsläppen bedöms inte leda till överskridande av miljökvalitetsnormerna. Avvecklingen av dagens tågtrafik in till Linköpings resecentrum innebär att de utsläpp av kväveoxider och partiklar som idag sker från Stångådalsbanan upphör på denna del av Stångådalsbanan, vilket bedöms positivt för stadens luftkvalité och människors hälsa.

### **5.7.7 Areella näringar**

Delar av jordbruksmark behöver tas i anspråk för att ge plats åt mötesspårerna i utredningsområdets östra del. Detta medför att åkermark försvinner permanent och resulterar i en negativ påverkan på jordbruksmarken. Möjligheten att utnyttja omkringliggande mark för jordbruk bedöms dock inte försämrats väsentligt, exempelvis genom fragmentering, och sammantaget bedöms förlusten av jordbruksmark ske i begränsad omfattning.

### **5.7.8 Jord, berg och markmiljö**

Utifrån kända föroreningar i utredningsområdet bedöms risker för negativa miljöeffekter vid markarbeten kunna hanteras i kommande arbete på ett miljösäkert sätt. Under projektets gång kommer markmiljön undersökas mer ingående och nya okända föroreningar kan därför komma att upptäckas. I det fortsatta arbetet är det därför viktigt att beakta risker som kan uppstå till följd av nya fynd. Möjliga risker kopplade till markmiljö innefattar hantering av förorenade massor samt påverkan på befintliga föroreningar om en grundvattensänkning aktualiseras. Om

grundvattenbortledning blir aktuellt behöver kontrollprogram upprättas för att säkerställa att föroreningar inte sprids (se även kapitel 5.7.9).

### 5.7.9 Grundvatten

Vid den planerade stationen i Tannefors, anslutning till Södra stambanan och anläggning av uppställningsspår och mötesspår kommer markarbeten att utföras. Dessa markarbeten kommer att innebära schaktning. I vissa fall kan schaktning komma ske i områden med högt grundvattentryck. Beroende på de geologiska förhållandena kan det bli nödvändigt att sänka grundvattentrycket/grundvattennivån genom grundvattenbortledning. I byggskedet kan avsänkning krävas för att arbeten ska kunna utföras på ett säkert sätt.

Grundvattenbortledning kan vara nödvändig under permanentskedet beroende på anläggningens konstruktion, geologiska förhållanden och grundvattnets trycknivå. Till exempel kan bortledning av grundvatten bli aktuell längs den planerade spårlinjen om dräneringen placeras djupare än grundvattnets trycknivå. Också vid en eventuell planskild korsning eller annan konstruktion kan grundvattenbortledning bli aktuellt, beroende på konstruktionens utformning.

Arbetena planeras att utföras på platser med lera där jorddjupet kan variera mellan cirka 5-20 meter (SGU, 2025a) (SGU, 2025b). Generellt underlagras leran av ett moränlager som är mer vattenförande än lerlagret.

Risker för allmänna och enskilda intressen innefattar till exempel skador på infrastruktur och byggnader till följd av sättningar orsakade av grundvattenbortledning. Det kan också handla om förändringar i vattenmängd och -kvalitet i enskilda brunnar, påverkan på naturvärden och areella näringar eller påverkan på befintliga föroreningar. Alla dessa risker utreds för att undvika skador.

Vid en grundvattenbortledning kommer hydrogeologiska utredningar att utföras för att bedöma påverkansområdet för grundvatten, det vill säga på vilket avstånd från arbetena som en sänkning av grundvattennivån kan ha en negativ påverkan. Om bedömningen visar att allmänna eller enskilda intressen påverkas inom dessa områden, kommer de att undersökas för att se dels om det finns risk för skador och i så fall hur dessa intressen ska skyddas. Som en del av utredningen kan grävda brunnar som är närliggande till platser med planerade grundvattensänkningar komma att inventeras för att bedöma om brunnarnas vattenmängd eller vattenkvalitet kan komma att förändras. Fastighetsägare som berörs av detta kommer att kontaktas. Det finns ett antal potentiellt förorenade

områden i närområdet också behöver beaktas vid en grundvattenbortledning (se kapitel 4.11.3).

### 5.7.10 Ytvatten

De två ytvattenförekomsterna, Stångån och Sviestadån, bedöms inte påverkas då de ligger för långt bort.

Den planerade utbyggnaden av järnvägen innebär att passagen över Mörtlösadiket måste anpassas till en bredare bankropp. Mörtlösadiket klassas idag som övrigt vatten men kommer inom nästa förvaltningscykel sannolikt vara en vattenförekomst med miljö kvalitetsnormer (MKN). Det är då troligt att klassificeringen kommer att innebära dålig status för flera hydromorfologiska faktorer.

Vid anläggning av bantrumma eller rörbro finns risk för påverkan på Mörtlösadiket, exempelvis genom att tillfälliga barriärer och vandringshinder kan uppstå. Vid fysiska arbeten i vattenområdet behöver möjliga risker för grumling samt spridning av föroreningar i sediment beaktas.

Vid planerat spårarbete i delen där Södra stambanan går över Kallerstadsdike (ej klassat som vattenförekomst) bedöms bankroppen troligen inte beröras. För att läsa om miljöeffekter på Kallerstadsdiket se avsnitt om Kallerstadsdiket i Kapitel 5.7.3.

För att minska påverkan från anläggning i vattenområden under byggskedet bör grumlingsskydd, exempelvis skyddsgardiner, användas för att minska spridningen av sediment till vattenmassan. Påverkan från fysiska arbeten uppstår främst i anläggningsskedet och bedöms som övergående men kan få stor påverkan på levande organismer i vattendragen. Naturlig meandring av vattendrag ska bevaras och eftersträvas vid större fysiska förändringar, exempelvis omgrävning. Hänsyn till potentiella föroreningar behöver också tas (se om masshantering i avsnitt 6).

För byggnation av angränsande projekt Ostlänken i Linköpings tätort kan Mörtlösadiket komma att flyttas och grävas om. Om Mörtlösadiket även blir påverkat av Stångådalsbanans anslutning i Linköping kan kumulativa effekter uppstå som behöver undersökas vidare.

Miljöeffekten på Mörtlösadiket beror till stor del på spårlinjens utformning, exempelvis om spåret ska korsa i trumma eller bro. Om angivna skyddsåtgärder vidtas bedöms miljöeffekten bli tillfälligt negativ under anläggningsfasen men försumbar under driftsfasen. Om

Mörtlösadiket blir klassad som en ytvattenförekomst under projektets gång måste det säkerställas att åtgärder inte äventyrar möjligheterna att uppnå MKN. Då Mörtlösadiket ingår som del av ”Torvinge dikningsföretag” (ID S\_15) får ingen påverkan ske som försämrar förutsättningarna för markavvattningsföretaget enligt gällande bestämmelser.

### **5.7.11 Klimat och energi**

Utsläpp av växthusgaser kopplat till Stångådalsbanans anslutning i Linköping bedöms ske under byggskedet och under driften. Under byggskedet uppstår utsläpp kopplat till materialanvändning, transporter och bränsleförbrukande arbetsmoment där masshantering, användning av betong, stål och kalkcementpelare kan komma stå för de större utsläppsposterna. Byggnationen av en ny station bestående av plattformar med tillhörande plattformsspår kan sannolikt stå för en betydande del av projektets klimatavtryck. I kommande skeden kommer projektets växthusgasutsläpp och energiförbrukning analyseras vidare och klimatbelastande åtgärder/arbeten kommer identifieras för att möjliggöra ett klimatarbete som syftar till att minimera klimatpåverkan (se även kapitel 6). I driftskedet uppstår utsläpp av växthusgaser i samband med att reinvesterings- och underhållsåtgärder görs samt från tågtrafiken som på Stångådalsbanan inte är elektrifierad.

Stångådalsbanans anslutning i Linköping kommer leda till ökade utsläpp under byggskedet. Effekter och konsekvenser från växthusgasutsläpp sker inte som för många andra miljöaspekter i infrastrukturens närhet utan har istället en påverkan på klimatsystemet på global nivå. Influensområdet blir således atmosfären som omger oss globalt. Den mänskligt pådrivna klimatförändringen är ett resultat av de utsläpp som över tid ackumuleras i atmosfären från all mänsklig aktivitet. På grund av detta är det svårt att bedöma klimatförändringar utifrån ett enskilt projekt.

### **5.7.12 Riksintressen**

Riksintresse för kommunikationer, luftfart, gäller Linköping city airport. Järnvägsplan för Stångådalsbanans anslutning i Linköping bedöms inte innebära påtaglig skada på riksintresset för kommunikation, luftfart. Samråd kommer att ske med Luftfartsverket.

Riksintresset för kommunikationer, järnväg, gäller befintliga Södra stambanan och planerad järnväg för Ostlänken. Utbyggnaden av Ostlänken ska säkra Södra stambanans funktion som riksintresse. Järnvägsplan för Stångådalsbanans anslutning i Linköping bedöms inte

innebära påtaglig skada på riksintressena för kommunikation, järnväg. Stångådals- och Tjustbanan omfattas inte av riksintresse för kommunikation.

Riksintressen utanför Stångådalsbanans utredningsområde bedöms inte påverkas till följd av projektet.

### **5.7.13 Miljökvalitetsnormer (MKN)**

Stångådalsbanan bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå MKN för utomhusluft. Inga vatten som omfattas av MKN för yt- eller grundvatten bedöms bli påverkat. Stångådalsbanan bedöms inte påverka möjligheten att uppfylla MKN för omgivningsbuller.

### **5.7.14 Kumulativa effekter**

Kumulativa effekter kan uppstå genom att effekter från Stångådalsbanans anslutning i Linköping samverkar med eller motverkar effekter från verksamheter, åtgärder och planer innanför eller utanför utredningsområdet. De kan också orsakas av att Stångådalsbanans anslutning i Linköping medför effekter som tillsammans påverkar en miljöaspekt och på så vis förstärker effekten jämfört påverkan betraktad var för sig.

Både Stångådalsbanans anslutning och Ostlänken innebär ianspråktagande av mark vilket tillsammans kan få en ökad betydelse för marktillgångar om man ser till Linköping i ett större geografiskt perspektiv. Samtidigt innebär den nya anslutningen av Stångådalsbanan att viss mark in mot tätorten frigörs och den barriär som nuvarande järnväg utgör försvinner på denna del av sträckan. Vidare försvinner naturmiljö i de båda två projekten vilket också behöver beaktas som en kumulativ effekt tillsammans med annan verksamhet som har och har haft en inverkan på naturmiljön.

Under byggskedet behöver man beakta att tillfälliga olägenheter från exempelvis buller och avstängda vägar kan samverka med Ostlänken genom att frekvensen ökar och de utsatta platserna blir fler vilket kan bidra till försämrad miljö och framkomlighet ifall samordning mellan projekten inte sker. I den fortsatta planeringen av Stångådalsbanans anslutning behöver hänsyn till Ostlänken tas för att minimera kumulativa effekter och förstärka möjliga samordningsvinster. När det gäller exempelvis masshantering finns det potential att optimera massbalansen inom respektive projekt om projekten samverkar.

## 6 Åtgärdsförslag för att motverka negativa miljöeffekter

Utgångspunkten är att nyttja befintlig järnvägsfastighet, det vill säga befintliga spår, för att påverkan ska bli så liten som möjligt och marken redan är påverkad av järnvägen.

Under projektering ska arbetsområdet, tillfartsvägar och dylikt planeras för att undvika skador på forn- och kulturlämningar. Projektet bör också eftersträva att varje lämning förses med ett skyddsområde för att säkerställa dess bevarande.

Vid utformning av kurvan som går förbi kolonilottsområdet in mot Södra stambanan behöver påverkan på närliggande byggnader med höga kulturvärden, såsom Haga missionskyrka och ”område med garage för SAAB anställda”, noga vägas in för att beakta möjligheterna att minimera påverkan på dessa kulturvärden.

Vid anläggande av uppställningsplats och parkeringsyta behöver faktorer som påverkan på Kallerstadsdiket och omgivande naturmark beaktas för att minimera negativ påverkan så långt det är möjligt.

För att minimera påverkan på fridlysta arter kommer skyddsåtgärder att utredas i kommande skeden.

Påverkan på befintligt koloniområde och befintliga byggnader norr om Hagalundsvägen och i Råberga/Stapelgatan behöver studeras för att minska intrånget med bibehållen god spårutformning.

Barriäreffekter kan minskas genom åtgärder såsom god placering och utformning av eventuella nya passager. Med förbättrade kollektivtrafiklösningar med buss ska det vara enkelt för resenärer att ta sig vidare från och till det nya plattformsläget.

Åtgärder mot buller kan bestå av järnvägsnära åtgärder som vallar och skärmar, eller fastighetsnära åtgärder som fönsteråtgärder och lokala skärmar vid uteplats. Åtgärder mot vibrationer kan bestå av markförstärkande åtgärder under järnvägsspåren. Under byggtid kan riktvärden för buller innebära krav på begränsade arbetstider eller begränsningar av ljudnivåer från maskiner eller arbetsmoment.

Om tidigare okänd fornlämning, kulturlager eller fynd påträffas i samband med markarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas och en anmälan till

Länsstyrelsen ska upprättas i enlighet med bestämmelserna i 2 kap. §10 i Kulturmiljölagen.

För att begränsa påverkan på luften i byggskedet kan det bli aktuellt med skyddsåtgärder. Sådana skyddsåtgärder kan vara krav på de arbetsmaskiner och transportfordon som används i projektet och dammreducerande åtgärder på vägar, framförallt bevattning samt ökad renhållning av vägar.

Om det blir aktuellt med grundvattensänkning vidtas åtgärder för att hantera risker kopplat till påverkan på sättningskänsliga byggnader, brunnars vattenmängd och -kvalitet eller föroreningar (se mer om fortsatt arbete i avsnitt 8).

För att minska påverkan från anläggning i vattenområden under byggskedet bör grumlingsförebyggande åtgärder användas för att minska spridningen av sediment till vattenmassan. Vid passage av diken kommer trummor alternativt rörbrokonstruktioner anpassas till diket för att minska risken för dämning och negativ effekt på vattenförhållandena.

Utnyttjande av oexploaterad mark eller ingrepp i jordbruksmark ska ske i så liten omfattning som möjligt så långt det är skäligt. Hänsyn till markanspråk och påverkan på jordbruksmark ska tas vid planering av arbetsområdet inklusive service- och byggvägar.

Om tidigare okända föroreningar påträffas under byggskedet ska arbetet avbrytas och tillsynsmyndigheten omedelbart kontaktas enligt Miljöbalken 10 kap 11 §.

För att inte sprida växtdelar och frön från invasiva arter till omgivningen vid hantering av massor under byggskedet kommer det att behöva vidtas åtgärder. Förekomsten av invasiva arter avses att kartläggas inför byggskedet.

Inom aktuell järnvägsplan för Stångådalsbanans anslutning kommer Trafikverkets livscykelbaserade (LCA) verktyg Klimatkalkyl att användas för att beräkna växthusgasutsläpp (ton CO<sub>2</sub>-ekv) och energianvändning (GJ) som den planerade järnvägsanläggningen medför under byggande, drift och underhåll samt reinvestering. För att minska klimatpåverkan från anläggningen kommer det under järnvägsplanskedet, projektering och i byggskedet arbetas med klimatreducerande åtgärder. Dessa åtgärder kan bland annat handla om optimerad masshantering, minskad materialanvändning och klimatkrav på utvalda material.

På platser med dåliga markförhållanden, som lösa leror, kan åtgärder i marken behöva genomföras där byggnader ligger nära järnvägen.

Järnvägsanläggningen ska uppfylla aktuella krav och i övrigt planeras enligt befintliga riktlinjer vad gäller olycksrisk.

## 7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Projektet innebär ett avgränsat markanspråk i en tidigare påverkad miljö. Genom att nyttja befintligt markområde för Södra stambanan och Stångådalsbanan tas minimalt med ny mark i anspråk. Stångådalsbanan kommer till stora delar gå i Södra stambanans befintliga bana.

De miljöaspekter som bedöms beröras mest är kulturmiljö och naturmiljö. Kulturmiljön påverkas särskilt negativt ifall den planerade kurvan förbi kolonilottsområdet innebär att byggnader med höga värden (såsom missionshuset och området med garage för SAAB anställda) behöver rivas. Naturmiljön påverkas särskilt negativt ifall allén utmed Gamla Tanneforsvägen (se BSO 2 i Figur 21) behöver avverkas till följd av de nya stationsplattformarna. Om avverkning av allén blir aktuell kommer lämpliga kompensationsåtgärder vidtas. Alléträd som avverkas ska enligt lag ersättas i närområdet i minst den omfattning som avverkningen innebär. Påverkan till följd av att den gamla allén med sina skyddsvärda träd försvinner förblir permanent men påverkan bedöms vara lokal även om effekten blir betydande inom utredningsområdet.

Under de utredningar som återstår att göras i det fortsatta arbetet bedöms inte några nya risker för miljöeffekter påträffas som inte går att hantera under projektets gång för att minimera effekternas konsekvenser till en acceptabel nivå, se mer om fortsatt arbete i Kapitel 8.

I de fall som negativ påverkan för en miljöaspekt som inte är av försumbar karaktär kan uppstå finns det i det fortsatta arbetet möjligheter att minimera miljöeffekter, antingen genom anpassningar av projektets utformning, skyddsåtgärder och försiktighetsmått alternativt kompensationsåtgärder.

# 8 Fortsatt arbete

## 8.1 Planläggning

Efter länsstyrelsens beslut upprättas en samrådshandling för järnvägsplanen. I detta skede ska utformning och detaljer för anläggningen studeras vidare. Processen innebär ett aktivt och systematiskt arbetssätt för att minimera intrång i formellt skyddade och känsliga områden genom anpassning av anläggningen. Effekter och konsekvenser kommer successivt analyseras, bedömas och beaktas för att minska direkta intrång i skyddade och känsliga områden eller möjliggöra skyddsåtgärder eller försiktighetsmått.

Efter samrådsprocessen hålls granskningshandlingen av järnvägsplanen tillgänglig för allmänheten, så att de som berörs kan lämna ytterligare synpunkter. Efter granskning arbetas en fastställelsehandling av järnvägsplanen fram och Trafikverket kan fastställa planen. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft.

Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 30. Trafikverkets planläggningsprocess för järnvägsplan i projekt som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, men utan alternativa lokaliseringar.

## 8.2 Viktiga frågeställningar

### Övriga tillstånd

Under kommande planläggning kommer behov av ytterligare tillstånd, anmälningar, dispenser och prövningar att identifieras. Vissa av dessa inryms och prövas inom ramen för den järnvägsplan som ska tas fram

enligt lagen om byggande av järnväg (1995:1649) medan andra kräver prövning enligt andra lagrum. Tillstånd behöver ges eller prövningen behöver göras innan byggnationen kan starta. Det kan till exempel vara anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet.

### **Samordning med den kommunala planeringen**

En järnväg eller väg får inte byggas i strid med en gällande detaljplan eller områdesbestämmelse. I praktiken innebär detta att en järnvägsplan eller vägplan inte kan fastställas innan kommunen har ändrat sina planer så att de överensstämmer med det planerade projektet. Om syftet med detaljplanen eller områdesbestämmelserna inte motverkas får dock mindre avvikelser göras. Under planskedet behöver kommunen ersätta, ändra eller upphäva de detaljplaner och områdesbestämmelser som inte överensstämmer med järnvägsplanens innehåll. Detta görs enligt plan- och bygglagen (2010:900).

### **Fortsatt utredningsbehov**

I det fortsatta arbetet kommer arbetet att behöva fördjupas inom många områden. Bedömningen är att följande frågeställningar kan behöva extra uppmärksamhet i det fortsatta arbetet.

### Miljö och hälsa

I fortsatt planläggningsprocess kommer miljöaspekterna att utredas vidare. Omfattning, avgränsning och fokus av miljöaspekterna i planläggningsskedet kommer att breddas och fördjupas i den omfattning som krävs. Samrådsdiskussioner med Länsstyrelsen i Östergötland och Linköpings kommun kommer ske kopplat till utredningsarbetet.

Ur miljösynpunkt är följande frågor särskilt viktiga att studera närmare i det fortsatta arbetet:

- Utformning och placering av plattformar med avseende på miljömässiga förutsättningar, särskilt påverkan på den biotopskyddade allén vid gamla Tanneforsgatan som bland annat utgörs av särskilt skyddsvärda träd. Inför val av alternativ gällande plattformslösning behöver andra förutsättningar (exempelvis teknik och ekonomi) undersökas mer djupgående och vägas emot miljömässiga värden och annan påverkan i området. Eventuella behov av dispens från artskyddsordningen behöver utredas närmare ifall avverkning av alléträden blir aktuellt.
- Vid den nya kurvan in mot Södra stambanan och dess anslutning studera påverkan på byggnader samt påverkan vid

kolonilottsområdet och den biotopskyddade allén längs med Hagalundsvägen.

- Placering och utformning av uppställningsspår med tillhörande parkering och serviceväg behöver studeras vidare och ta hänsyn till naturmarken i området samt det biotopskyddade diket med påtagliga naturvärden (Kallerstadsdiket).
- Frågan huruvida grundvattensänkning blir aktuell behöver studeras vidare. Undersökningar av geologiska och hydrogeologiska förhållanden kommer att utföras för att bedöma omgivningspåverkan från grundvattenbortledning, exempelvis på sättningskänsliga byggnader, privata brunnar och markföroreningar.
  - Grundvattenbortledning utgör vattenverksamhet och kräver generellt tillstånd enligt miljöbalken 11 kap 9 §. Ansökan om tillstånd görs hos Mark- och miljödomstolen. Enligt 11 kap 12 § kan undantag från tillståndsplikten göras om det är uppenbart att allmänna eller enskilda intressen inte skadas av grundvattenbortledningen. Bevisbördan för att tillämpa undantagsregeln ligger på verksamhetsutövaren. Vid en tillståndsansökan för vattenverksamhet initieras även en miljöbedömningsprocess där en miljökonsekvensbeskrivning eller ett förenklat underlag tas fram.
- Vidare utredningar kommer tas fram under järnvägsplaneskedet och utgöra underlag för kommande arbete med bland annat val av alternativ/placering, exempelvis:
  - Markmiljöinventering, markmiljöundersökning och masshanteringsanalys
  - Kulturarvsanalys
  - Arkeologisk utredning enligt 2 kap 11 § KML
  - Buller- och vibrationsutredningar
  - Hydrogeologiska utredningar inklusive tidig bedömning om behov av vattenverksamhet med grundvattenbortledning
  - Markens geologi i området kommer att undersökas för att få kännedom om jordlagerföljd, lerlagrets mäktighet

(tjocklek) samt moränens hydrauliska konduktivitet, det vill säga dess förmåga att leda vatten.

- Brunnsinventering
- Geotekniska utredningar
- Skyfalls- och översvänningsanalys i hydraulisk modell
- Inventering av invasiva arter

### Hantering av passager, övrigt gatunät och trafik

Hur det befintliga vägnätet påverkas och eventuella planskilda korsningar, inklusive spårets barriärverkan utreds vidare. Det finns ingen möjlighet att få direkt resandeutbyte med övriga tåg, utan annan kollektivtrafik krävs mellan stationerna. Alla målpunkter förutom SAAB kräver anpassad kollektivtrafik för att vara tillgängliga i samma omfattning som idag. Hur kollektivtrafiken ska utformas för att möjliggöra smidiga byten behöver utredas vidare av Linköpings kommun och Östgötatrafiken tillsammans med Trafikverket.

Eventuella behov av planskilda korsningar kan komma att ge ytterligare påverkan, vilket behöver utredas vidare.

### Riskhantering

En övergripande riskinventering kan behöva göras för aktuellt område. Potentiella skyddsobjekt och riskkällor kartläggs och beskrivs. Vid behov ska riskreducerande åtgärder presenteras. Exempel på sådana åtgärder utgörs av rekommenderade skyddsavstånd, fysiska barriärer (tex jordvall, mur, vegetation), byggnadstekniska krav (både lokalisering och utformning) och så vidare. De fördjupande delarna av riskbedömningen, såsom detaljerade beräkningar, bör genomföras tidigt i projektet och förslag på åtgärder samt övergripande aspekter att förhålla sig till behöver beaktas i ett tidigt skede. Detaljerad utformning av eventuella åtgärder fastställs lämpligen i projekteringskedet. Ju tidigare riskhanteringen beaktas, desto bättre är möjligheterna att fånga upp kritiska moment innan projekteringen har fortskridit för långt. Om avgörande riskaspekter uppdagas i för sent skede kan åtgärderna bli dyrare och praktiskt svår genomförda.

### **Störningar under byggtiden**

Några av de frågor som bedöms särskilt viktiga att beakta under byggtiden är transporter på väg och järnväg, tillgänglighet, byggtransporter och masshantering samt befintliga ledningar och anläggningar.

## 9 Källor

Boverket (2025). *Riksintressen*. [Riksintressen](#). Hämtat 2025-12-01.

Calluna (2020). *PM Naturvärdesinventering*. Trafikverket

Calluna (2021). *PM Naturvärdesinventering*. Trafikverket

Calluna (2025). *Inventering av fladdermöss i Kallerstad – Mörtlösa*. Trafikverket

Linköpings kommun (2025a). *Ändring av översiktsplanen för norra staden och järnvägen. Bilaga 1 – Sammanfattat planeringsunderlag*. <https://www.linkoping.se/contentassets/planhandlingar/bilaga-1-sammanfattat-planeringsunderlag-t.pdf>. Hämtat 2025-11-28.

Linköpings kommun (2025b). *Områdesutveckling: Stångebro*. [https://www.linkoping.se/stadsplanering-och-trafik/stadsutveckling\\_linkoping/stadsutvecklingsprojekt/omradesutveckling-stangebro/](https://www.linkoping.se/stadsplanering-och-trafik/stadsutveckling_linkoping/stadsutvecklingsprojekt/omradesutveckling-stangebro/). Hämtat 2025-12-01.

Linköpings kommun (2025c). Bullerkarta för Linköpings kommun. Från bullerkartläggning år 2022. <https://www.linkoping.se/stadsplanering-och-trafik/trafik-och-parkering/trafikregler-och-sakerhet/trafikbuller>. Sida uppdaterad 2025-11-19. Hämtad 2026-03-04

Linköpings kommun (2010). *Gemensam ÖP Linköping Norrköping, 2010*

Naturvårdsverket (2024). *Branschlistan förorenade områden*. Hämtat från: <https://www.naturvardsverket.se/498d4e/globalassets/vagledning/fororenade-omraden/inventering/branschlista-foroenade-omraden-2024.pdf>

Origo group (2023). *Resvaneundersökning Stångådalsbanan & Tjustbanan 2023*.

Ramboll (2025). *Naturvärdesinventering OLP1.4 Stångådalsbanan*

Region Östergötland (2025). *Regional utvecklingsstrategi för Östergötland*. Hämtat (2026-03-04) från: <https://utveckling.regionostergotland.se/ru/dokument/regional-utvecklingsstrategi-for-ostergotland>

Riksantikvarieämbetet (2026). *Fornsök*. Hämtat (2026-02-25) från: <https://app.raa.se/open/fornsok/>

SGU (2025a). *Kartvisaren Jordarter*. Hämtat (2025-12-16) från:  
<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html>

SGU (2025b). *Kartvisaren Jorddjup*. Hämtat (2025-12-16) från:  
<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jorddjup.html>

Trafikverket (2025). *Stångådals- och Tjustbanan*.  
<https://www.trafikverket.se/aktuellt-i-lanet/ostergotland/stangadals--och-tjustbanan/> Hämtat 2025-12-10.

Trafikverket (2016a). *Åtgärdsvalsstudie Kalmar/Västervik-Linköping (Stångådalsbanan)*. (TRV 2016/23363)

Trafikverket (2016b). *OSTLÄNKEN Delprojekt BÄCKEBY – TALLBODA PM Naturvärdesinventering*. (TRV 2014/72088)

Trafikverket (2022). *Ostlänken, Linköpings tätort, Samrådshandling - val av lokalisering*.

Trafikverket (2024). *Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling. Underlag till revidering av nationell plan*. (TRV 2022/123008)

Östgotatrafikens reseplanerare. <https://www.ostgotatrafiken.se/>

Trafikverket, Trafikverket, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)**