

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Stångådalsbanans anslutning i Linköping

Linköpings kommun, Östergötlands län
2026-06-25



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE, Stångådalsbanans anslutning i Linköping

Författare: Ramboll Sweden AB / Systra

Dokumentdatum: 2026-06-25

Ärendenummer: TRV 2023/20538

Version: __.3

Kontaktperson: Camilla Hedenstedt

Innehåll

1 Inledning	4
2 Samrådsrets.....	5
2.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan - Samrådsunderlag	5
3 Samråd	6
3.1 Inkomna synpunkter innan samråd	6
3.1.1 Regioner och kommuner.....	6
3.1.2 Övriga.....	13
3.2 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	17
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	17
3.2.2 Samråd med berörda kommuner och regioner.....	22
3.2.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	38
3.2.4 Samråd med övriga	43

1 Inledning

Denna samrådsredogörelse avser järnvägsplan för Stångådalsbanans anslutning i Linköping. I samrådsredogörelsen beskrivs de samråd som har bedrivits och synpunkterna som kommit in från enskilda synpunktslämnare, myndigheter och organisationer sammanfattas. Samrådsredogörelsen innehåller kommentarer från Trafikverket på de inkomna synpunkterna.

Synpunkter och protokoll med mera, som är sammanställda i denna samrådsredogörelse, är diarieförda under ärendenummer TRV 2023/20538.

Samrådsredogörelsen är ett levande dokument och uppdateras under projektets framdrift. Synpunkter gällande Stångådalsbanans anslutning, som inkommit inom projekt Ostlänken Linköpings tätort, redovisas också i denna samrådsredogörelse.

Samråd av samrådsunderlaget genomfördes från 25 mars 2026 till 21 april 2026.

Den 24 april 2026 meddelade regeringen sitt beslut nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Beslutet innebar bland annat att Ostlänkens dragning ska avslutas strax öster om centrala Linköping. Den tidigare planerade sträckan genom Linköpings tätort kommer därför inte att genomföras och planeringen av ett nytt resecentrum i Linköping avslutas. Beslutet i nationell plan innebär också att Stångådalsbanans anslutning i Linköping kan kvarstå som idag och planeringen av delsträckan avslutas.

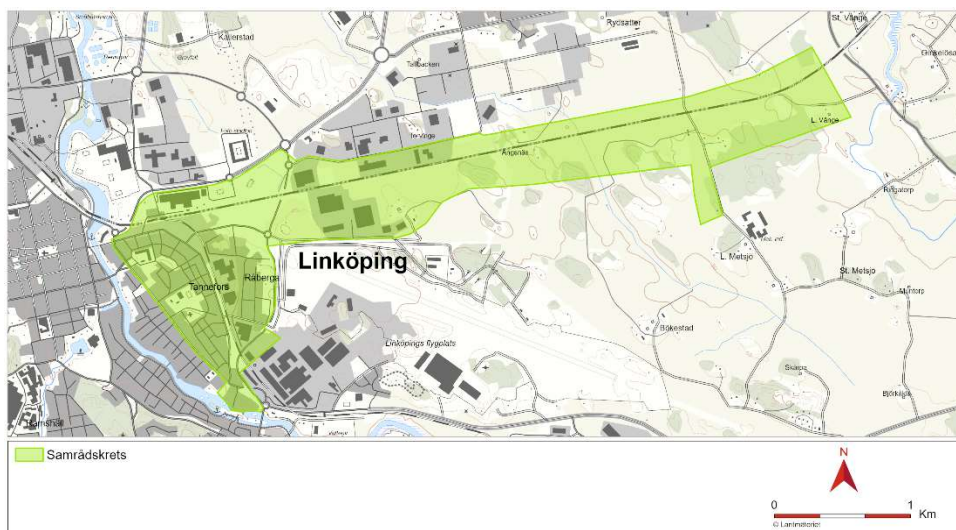
Samrådsredogörelsen avsågs att skickas till Länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan när beslutet meddelades. Därför är redogörelsen skriven med förutsättningen att planeringen av Stångådalsbanans anslutning i Linköping skulle fortsätta som planerat. Det innebär att Trafikverkets kommentarer att man tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet innebär att Trafikverket tar dem med sig till en eventuell framtida planering.

2 Samrådsrets

2.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan - Samrådsunderlag

Samrådsretsen för samrådsunderlaget har definierats utifrån bedömt behov. Samrådsretsen har definierats med utgångspunkt i Trafikverkets checklista och omfattar Länsstyrelsen i Östergötlands län, Linköpings kommun och kollektivtrafikmyndigheten i form av Region Östergötland samt övriga relevanta statliga myndigheter, enskilda som särskilt berörs, allmänheten samt de organisationer som kan antas bli berörda.

De enskilda som kan bli särskilt berörda är fastighetsägare inom utredningsområdet samt ytterligare utökat område. Samrådsretsens geografiska utbredning för enskilda som kan bli särskilt berörda visas i Figur 1.



Figur 1 Avgränsning av samrådsrets

Ett brev skickades till de berörda myndigheterna och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/ostlankenlinkoping och i fysisk form på Trafikverkets kontor på Gelbgjutaregatan 2 i Linköping och på Huvudbiblioteket i Linköping. Annons med inbjudan till samråd publicerades i Östgöta-correspondenten och Post- och inrikes tidning 2025-03-25.

Länsstyrelsen har begärt och fått förlängd svarstid till 2026-04-27.

3 Samråd

3.1 Inkomna synpunkter innan samråd

Följande synpunkter inkom under år 2023-2025 i samband med samråd inom anslutande projekt Ostlänken Linköpings tätort. Dessa berörde helt eller delvis Stångådalsbanans anslutning och bemöts inom projekt Stångådalsbanans anslutning i Linköping.

3.1.1 Regioner och kommuner

Möte med Linköpings kommun

I december 2022 hölls en avstämning avseende Stångådalsbanans anslutning i Linköping. Närvarande var representanter för Trafikverket och Linköpings kommun.

Minnesanteckning från avstämningen är antecknad av Trafikverket. Syftet med mötet var att informera Linköpings kommun och klargöra hur Trafikverket avser att hantera Stångådalsbanans anslutning i Linköping.

Trafikverket informerade om sitt ställningstagande, som utgår från att Stångådalsbanans funktion ska ges en likvärdig funktion som idag. Det innebär att program Ostlänken ska utgå ifrån följande:

- anslutning till Södra stambanan österut
- ny station med vändmöjlighet vid Tannefors.
- resenärer till/från Stångådalsbanan ska ges goda möjligheter att med buss nå viktiga hållpunkter inom Linköping.

Ställningstagandet sker dels genom en fördjupning av ovan utgångspunkter och ett säkerställande av dess genomförbarhet, dels genom framtagande en avsiktsförklaring med syfte att skapa god intermodalitet mellan trafikslag inom Linköpings kommun.

Avsiktsförklaringen bör arbetas fram tillsammans mellan Trafikverket, Linköpings kommun, Östgötatrafiken och region Östergötland. Linköpings kommun ställde sig positiv till en avsiktsförklaring.

Trafikverket presenterade nuläget och de fyra studerade alternativen. Deltagarna ställde frågor och framförde synpunkter.

Vid mötet beslutades att ta fram en beskrivning av hur Ostlänken respektive utredningen av Stångådalsbanans funktion för regional utveckling hänger ihop samt gränssnitten emellan dem. Likaså var/hur

frågan om järnvägsplan för nytt stationsläge för Stångådalsbanan hanteras.

Kommunens representanter ansåg att markområdet som kan uppstå mellan befintlig Södra stambanan och Ostlänken inte är bra utifrån ett kommunalt perspektiv.

Trafikverket tar fram material gällande kostnaderna för de olika alternativen om diskussion om medfinansiering uppstår av något av alternativen.

Möte med regioner och kommuner

I februari 2023 hölls en avstämning avseende Stångådalsbanans anslutning i Linköping. Närvarande var representanter för Trafikverket, Region Kalmar län, Länsstyrelsen Kalmar, Kalmar kommun, Hultsfreds kommun, Högsby kommun, Kinda kommun, Mönsterås kommun, Vimmerby kommun, Västerviks kommun och Åtvidabergs kommun.

Minnesanteckning från avstämningen är antecknad av Trafikverket. Deltagarna ställde frågor och framförde synpunkter på förslaget. Under avstämningen presenterades Ostlänken genom Linköpings tätort samt Trafikverkets hantering av Stångådalsbanans anslutning i Linköping. Fyra alternativ hade utretts av Trafikverket, och det alternativ som Trafikverket förordar innebär att anlägga en station i norra Tannefors med anslutning till Södra stambanan österut.

Synpunkterna som lyftes var sammanfattningsvis: Trafikverkets förslag riskerar att bli dödsstöten för Stångådalsbanan, och det finns oro för att banorna inte kommer att fungera långsiktigt med tillräcklig bärkraft. Det efterfrågas en uppdatering av tidplanen och mer information om processen och hur man kan bli delaktig. Det finns också önskemål om bra anslutningar och effektiva kopplingar söderut. Det anses viktigt att den södergående trafiken mot Mjölby och Tranås inkluderas i järnvägsplanerna, och att resandet ska vara attraktivt och ekonomiskt hållbart. Kommunerna i Kalmar län anser att de inte har blivit tillräckligt involverade, och länsstyrelsen och Trafikverket har olika åsikter om riksintresset för Stångådalsbanan. Kommunerna är öppna för att medfinansiera åtgärder, men anser att staten ska investera i den statliga infrastrukturen.

Trafikverkets kommentar

Se kommentar på regioner och kommuners senare yttrande i kapitel 3.2.

Region Kalmar län

Region Kalmar yttrade sig i november 2024. För tågtrafiken till och från Kalmar län är anslutningen av de regionala banorna till Ostlänkens nya stationsläge i Linköping avgörande. Region Kalmar län bevakar därför planeringen av anslutningsmöjligheterna för den regionala järnvägen Stångådals- och Tjustbanan till nya stationen för Ostlänken i Linköping. Region Kalmar län bevakar även förutsättningarna för att skapa funktionella och kostnadseffektiva trafikupplägg för resenärer som förflyttar sig från Kalmar län till bland annat Stockholm, Linköping och resor vidare från Linköping. Region Kalmar län besvarar samrådet utifrån sitt uppdrag som kollektivtrafikmyndighet samt i rollen som ansvarig för regional utveckling. Anslutningen av den regionala järnvägen till det nya stambanesystemet påverkar den regionala utvecklingen i länet och ger främst effekt för de invånare som bor i de norra och mellersta delarna av regionen. Region Kalmar län bedömer att anslutningsmöjligheten för Stångådals- och Tjustbanan till nya stationen för Ostlänken är avgörande för en framtida trafikering och för möjligheten att skapa ett funktionellt trafikupplägg. Region Kalmar län anser att flera avgörande faktorer förbises i arbetet med Ostlänken. Bland annat överlämnas det helt åt de trafikförsörjande regionerna att lösa ett trafikupplägg baserat på de förutsättningar som staten fastställer. De nya förutsättningarna för projektet för Ostlänken, kommer förändra dagens trafikupplägg med direktanslutning till Stockholmstrafiken via Linköpings station, till att innebära ett trafikupplägg med längre restid och med blandning av tåg och busstrafik. Det skapas även ett behov av fler fordon och driftskostnaderna kommer att öka för Region Kalmar län. Förutsättningarna för framtida anslutningar och infrastruktur är oklart både i Linköping och Norrköping. Region Kalmar län anser att den linjelagda trafik som idag är uppbyggd längs Stångådals- och Tjustbanan samt Södra stambanan bör ges mer hänsyn i planprocessen. Strukturerna för den linjelagda trafiken är uppbyggd under många år och jackar även i den taktfasta tidtabellen för bussar. Tågtrafiken är komplex och strukturbildande för samhället i stort och bör hanteras därefter. En ytterligare avgörande faktor som behöver tas hänsyn till är att försvarets behov tillgodoses ur ett beredskapsperspektiv.

Trafikverkets kommentar

Se kommentar på regionens senare yttrande i kapitel 3.2.

Region Stockholm

För att kunna realisera förbättrad tillgänglighet mot sydöstra Sverige krävs att Tjust- och Stångådalsbanorna ansluts på ett effektivt sätt till Ostlänken

på Linköpings station. Genom att möjliggöra genomgående trafikering med bimodala tåg från Tjust- och Stångådalsbanan mot Stockholm uppnås, förutom förbättrad nationell tillgänglighet och sammanhållning, en förbättrad trafikekonomi på de regionalstågssystemen. Därigenom kan samhällets behov av att ge stöd till den trafiken minska.

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

Trafikverkets kommentar

I förslaget ingår en koppling österut från Stångådalsbanan till Södra stambanan.

Linköpings kommun

Linköpings kommun yttrade sig i november 2024. Inför start av järnvägsplan för Stångådals- och Tjustbanan ville Linköpings kommun framhålla att spåren i Tannefors och den problematik dagens plankorsningar genererar inte accepteras och därmed blir ett stationsläge i Tannefors inte möjligt. Exempelvis är trafiksituationen vid plankorsningen vid Åtvidabergsvägen (Riksväg 35) redan kraftigt ansträngd, vilket är känt för både kommunen och Trafikverket. Linköpings kommun vill betona Trafikverkets ansvar i att säkerställa god framkomlighet i staden. Trafikverket måste här ta ansvar för helheten och samordna Trafikverkets olika enheter och projekt för att tillskapa en acceptabel lösning.

Linköpings kommun ser med anledning av ovan nämnda problematik två möjliga alternativ för banan, där det ena är en slutstation i Hackefors. Det andra alternativet är att spåren dras öster om landningsbanan. Det alternativet har stöd i översiktsplanen där dragningen finns utpekad som en möjlig framtida lösning. Kommunen är inte beredd att medverka till finansiering av detta alternativ. Vidare vill Linköpings kommun än en gång betona vikten av att järnvägsplanen för Stångådals- och Tjustbanorna taktar väl med planläggning och genomförande av Ostlänken genom Linköping. Beträffande ett framtida stationsläge för banorna så vill kommunen framhålla att valet av korridor Steninge, som

kommunen och Trafikverket är överens om, bygger på att nuvarande resecentrum i Linköping tas ur bruk och att järnvägen som barriär mot Stångån och Stångebro försvinner.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att kommunen 2024 förordade slutstation i Hackefors alternativt en dragning öster om flygplatsen. Korsningen mellan väg 35 och Stångådalsbanan/Tjustbanan ingår inte i utredningsområdet och är därmed inte en del av projektet. Ett separat projekt med en åtgärdsvalsstudie för trafiksystemet i östra Linköping inklusive väg 35 har under våren 2026 påbörjats hos Trafikverket.

Se även kommentar på kommunens senare yttrande i kapitel 3.2.

Åtvidaberg kommun

Åtvidabergs kommun yttrade sig i februari 2022. En centralt belägen station ansluten till Ostlänken skapar inte bara nya möjligheter att arbetspendla och studera. Det är viktigt för Åtvidabergs kommun på många sätt inte minst för invånare för pendling i alla former, näringsliv för att bland annat klara kompetensförsörjningen samt för kommande invånare, vilket ökar behovet av väl utbyggd infrastruktur. Åtvidabergs kommun ställer sig bakom Linköpings kommuns val av dragning och placering av stationsområde förutsatt att Stångådals- och Tjustbanan ansluter till det nya stationsområdet för Ostlänken. Oavsett vilket lokaliseringsalternativ som väljs är det ur Åtvidabergs kommuns synpunkt av största vikt att åtgärderna inte försämrar möjligheten att nå Linköping. Linköping resecentrum eller E4 via såväl väg som järnväg för vidare resande med tåg på Södra stambanan och Ostlänken. En direkt anslutning för kollektivtrafiken till det nya stationsområdet är av stor vikt för resande både från Åtvidabergs och Västerviks kommun.

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

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

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

Trafikverkets kommentar

Korsningen mellan väg 35 och Stångådalsbanan/Tjustbanan ingår inte i utredningsområdet och är därmed inte en del av projektet. Ett separat projekt med en åtgärdsvalsstudie för trafiksystemet i östra Linköping inklusive väg 35 har under våren 2026 påbörjats hos Trafikverket.

Kinda Kommun

Kinda kommun yttrade sig i november 2024. Yttrandet gäller Ostlänken men berör även Stångådalsbanan. Sammanfattningen av yttrandet gäller endast Stångådalsbanan.

Kinda kommun motsätter sig förslaget att inte ansluta Stångådalsbanan till Steninge och att placera Stångådalsbanans slutstation i Tannefors. Kommunen anser att denna lösning är otillräcklig och kommer att få negativa konsekvenser för tågpendlingen längs Stångådalsbanan. Trafikverkets förslag bedöms av Kinda kommun strida mot Trafikverkets egna mål om korta bytestider och ett systemperspektiv. Kommunen ifrågasätter även den ändrade inriktningen att inte ansluta Stångådalsbanan till den nya stationen.

Kommunen efterlyser en utredning om att bygga ett sjunde spår över Stångån för att ansluta Stångådalsbanan till stationen i Steninge, samt eventuellt ett uppställningsspår väster om Steningeviadukten. Vid Ostlänkens samråd för Linköpings tätort saknade presenterat material Trafikverkets tidigare studier av spåranslutningen mellan Stångådalsbanan och Steninge.

Generellt uppmanar Kinda kommun till en satsning på att rusta upp Stångådalsbanan, bland annat genom installation av ett nytt signalsystem, ombyggnation av opassande plankorsningar, trädsäkring och förstärkning av banan.

Trafikverkets kommentar

Se kommentar på kommunens senare yttrande i kapitel 3.2.

Västerviks kommun

Västerviks kommun yttrade sig i november 2024 att samtliga partier i fullmäktige är emot separata utredningar av Ostlänken och Stångådalsbanan, eftersom det riskerar att skapa obalans, förhindrar möjligheten att skapa ett sammanhållet och funktionellt trafiksystem, samt att beslut fattas utan en helhetssyn på Stångådalsbanans behov. Detta kan i sin tur leda till ett bristfälligt projekt ur både tids- och kostnadsperspektiv. För att uppnå bästa möjliga kollektivtrafik i regionen och en bra integration med Ostlänken, är det viktigt att Trafikverket inkluderar Stångådalsbanan i den övergripande planeringen av Ostlänken redan i detta skede.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket utredde samtliga banor gemensamt inom projekt Ostlänken Linköpings tätort, men hanterar planläggningen i två separata järnvägsplaner. En ny station för Stångådalsbanan är en följd av att stationen för Ostlänken och Södra stambanan placeras i nytt läge och behöver hanteras. Se även kommentar på kommunens senare yttrande i kapitel 3.2.

Vimmerby kommun

Vimmerby kommun vill understryka att en parallell utredning av Stångådals- och Tjustbanornas anslutning till Ostlänken inte är en rimlig lösning. Att utreda dessa banor separat riskerar att skapa en långsiktig obalans och missar möjligheten till ett sammanhållet och funktionellt trafiksystem. För att uppnå bästa möjliga effekt för kollektivtrafiken i regionen och för de regionala banornas integration med Ostlänken, är det av största vikt att Trafikverket integrerar banorna i den övergripande planeringen av Ostlänken.

Kommunen anser att en separat utredning innebär att viktiga beslut fattas utan tillräckligt hänsynstagande till banornas behov och riskerar att skapa en lösning som är bristfällig både tidsmässigt och ur ett kostnadseffektivitetsperspektiv. De begär att Trafikverket inkluderar Stångådals- och Tjustbanorna i den samlade planeringsprocessen för Ostlänken.

Trafikverkets kommentar

Se kommentar till Västerviks kommun ovan. Se kommentar på kommunens senare yttrande i kapitel 3.2.

3.1.2 Övriga

Försvarsmakten

Försvarsmakten yttrade sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, när denna var ute på remiss under hösten 2025.

Försvarsmakten yttrade sig då angående Stångådalsbanan enligt nedan: De ekonomiska medlen till signaluppgraderingen av Stångådals- och Tjustbanan bör omfördelas till att främst användas för införande av system H (med lokalbevakningsmöjlighet på utpekade driftplatser) samt för standardhöjning vad gäller bärighet och kapacitet med prioritet på Tjustbanan.

Vidare bör anslutningen mellan Stångådalsbanan och Linköping C vara intakt så att banan även framöver effektivt kan nyttjas för såväl civil som militär trafik.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har tagit del av Försvarsmaktens synpunkter inför val av anslutningsalternativ. Standardhöjning ingår inte i detta projekt.

Västervik Framåt

Västervik Framåt, som representerar näringslivet i region Kalmar, yttrade sig i mars 2023. Västervik framåt består av Södra, Scania Oskarshamn, OKG, Astrid Lindgrens värld, Saab, Attraktiva Oskarshamn och Sydsvenska Handelskammaren. De påpekar vikten av en välfungerande statlig transportinfrastruktur för länet där god tillgänglighet till grannlänens tillväxtmotorer är avgörande. De regionala banorna fyller en viktig funktion för både person- och godstransporter. Västervik Framåt anser att hållplatsläget Tannerfors norra utan någon direktanslutning till det nya stationsläget i staden kapar järnvägskopplingen mellan tillväxtmotorerna Kalmar-Linköping. Detta är en kraftig försämring ur tillgänglighetssynpunkt. Näringslivet i Kalmar län önskar att Stångådals- och Tjustbanan har direktkoppling till det nya stationsläget i Linköping och även fortsättningsvis har direktanslutning till stambanan.

Trafikverkets kommentar

Angående stationsplacering, se kommentar till Region Östergötlands län.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen Linköping yttrade sig angående Stångådalsbanans anslutning i november 2024. Naturskyddsföreningen anser att i dagsläget finns det problem med att resa med Stångådalsbanan bland annat på grund av dålig utformning av spår, gamla spår, dåligt underhåll i omkringliggande miljö (trädklippning) samt att trafiken ofta ställs in. Naturskyddsföreningen önskar att inte bryta spåren i Tannefors, utan istället fortsätta över Tullbron in till centralstationen då det skulle främja tillgängligheten till stadens målpunkter och motverka bilresande. Naturskyddsföreningen betonar även att Östgötapendeln var en lyckad tågsatsning och ser framför sig att Stångådalsbanan kan nyttjas på ett liknande sätt om man ansluter banan och rustar upp både spår och tågen.

Trafikverkets kommentar

Se kommentar på naturskyddsföreningens senare yttrande i kapitel 3.2.

Astrid Lindgrens värld

Representanter från Astrid Lindgrens värld i Vimmerby yttrade sig i februari och oktober 2023 avseende Stångådalsbanans anslutning. Astrid Lindgrens värld anser att förslaget att inte ansluta Stångådalsbanan till järnvägssystemet kommer orsaka förödande konsekvenser för näringslivet i Vimmerby. De menar att flytten av stationsläge för Stångådalsbanan skulle innebära att passagerare inte anländer på samma station som för Ostlänken och därav behöver passagerarna ta buss alternativt andra förbindelser mellan stationerna för att nå önskad destination. Detta anser de kommer innebära försämring för gäster/turister i Vimmerby. Det skulle vara förödande för den långsiktiga visionen om att knyta samman besöksmålen i regionen, bland annat nämns Kolmården, planerna för Lalandia, Astrid Lindgrens värld, gamla Linköping (LasseMajas detektivbyrå) och flygvapenmuseet. De nämner vikten av miljövänliga alternativa färd sätt till Vimmerby och Astrid Lindgrens värld. De uppmanar att Trafikverket fokuserar på klimatvänliga lösningar, alltså tåg. Förslaget kommer att påverka arbetspendling samt övriga resor negativt.

Trafikverkets kommentar

Angående stationsläge se kommentar till Region Östergötlands län.

Svenska Järnvägsfrämjandet

Synpunkter har mottagits regelbundet sedan mars 2023. I mars 2024 besökte föreningen Trafikverket där det presenterades material och en diskussion hölls.

Järnvägsfrämjandet anser att Trafikverkets förslag med en slutstation i Tannefors strider mot principen att underlätta för vidare resa. Järnvägsfrämjandet hänvisar till Trafikverkets resevaneundersökning och påpekar att andra resande med målpunkten Stockholm får sämre resekomfort. De anser att Trafikverkets föreslagna lösning strider mot Järnvägsmarknadslagen då föreslagna lösning inte kan anses vara likvärdig standard. Järnvägsfrämjandet föreslår att Stångådalsbanan ska behålla sin anslutning till resecentrum i Linköping oavsett vilket stationsläge som blir aktuellt i framtiden.

Järnvägsfrämjandet anser att en integrerad stationslösning i befintligt läge ska utredas parallellt. Om detta inte är möjligt önskas det att Stångådalsbanan ansluts till stationen i Steninge.

Järnvägsfrämjandet undrar hur Trafikverket tar hänsyn till att Linköping har planmonopol. Att "klippa" järnväg bryter mot järnvägslagen. Är Trafikverket medveten om att de bryter mot lagen när de väljer att inte ansluta Stångådals- och Tjustbanan till stationen i Steninge?

Att behålla det befintliga stationsläget skulle innebära en besparing på 4 000 – 4 500 miljoner kronor. Det skulle kunna finansiera en vidare anslutning mot Sjögestad. Stångådals- och Tjustbanan kommer då även att kunna ansluta till stationen.

Järnvägsfrämjandet har en farhåga att Stångådals- och Tjustbanan läggs ner.

Trafikverkets kommentar

Se kommentar på järnvägsfrämjandets senare yttrande i kapitel 3.2.

Fastighetsägare och allmänhet

Ett tiotal privatpersoner yttrade sig enbart om Stångådalsbanans anslutning i samband med samråd inom projekt Ostlänken Linköpings tätort. De flesta lyfter vikten av att ha ett sammankopplat järnvägssystem och är negativa till att Stångådalsbanan och Ostlänken/Södra stambanan inte får en gemensam station. Motiven som framförs är bland annat att förslaget försämrar möjligheten för regionalt och långväga resande. Extra

byten innebär förlorar tid och funktionsnedsatta och äldre får det besvärligare.

Flera ser risken att det är ett indirekt sätt att lägga ner Stångådals- och Tjustbanan genom att försämra den så mycket att resenärerna kommer att försvinna. Detta menar de påverkar hela regionen. Resenärerna kommer istället att välja mindre miljövänliga resealternativ som egen bil. Sträckan Kalmar - Stockholm via Stångådalsbanan har ofta tillgängliga platser. Stambanan via Alvesta är ofta fullbokad.

Några påpekar att föreslagen lösning är attraktiv för storstäderna, men inte de mindre orterna och landsbygden.

Även av beredskapsskäl bör förbindelsen behållas, gärna med möjlig trafik från Stångådalsbanan både norrut och söderut.

Några privatpersoner anser att Stångådalsbanan ska dras om i ny sträckning öster om flygplatsen och anslutas till stambanan, för att kunna skapa en enkel anslutning till nya resecentrum. Detta skulle bidra till en bättre trafiklösning vid Råbergaleden och Åtvidabergsleden. De lyfter även att det kan vara bättre att det kostar lite mer och blir en bra och ordentlig lösning från början.

Flera synpunkter har inkommit under perioden 2023–2025 som lyfter önskemål om att fortsatt ansluta Stångådalsbanan till befintligt stationsläge. En del av synpunktslämnarna uttrycker även en önskan om att inte bygga Ostlänken i Steninge, utan att istället fortsatt utveckla befintlig Linköping C med en bättre anslutning av Stångådalsbanan. Att gå in till befintlig station möjliggör ett miljövänligt, enkelt och tillgängligt resande med kollektivtrafik till landsbygden. Att inte bygga ett nytt resecentrum är billigare än att bygga ett nytt. Besparingen kan läggas på att rusta upp Stångådalsbanan och göra en effektiv anslutning.

Några synpunkter lyfter vikten av att om inte Stångådalsbanan integreras effektivt med Ostlänken och Södra stambanan med anslutning i Steninge så måste en anslutning österut med hållplats i Norrköping anläggas. Anledningen till att bygga Ostlänken är kapacitetsbrist på stambanan. Det kommer inte att underlätta att leda trafiken från Stångådals- och Tjustbanan till Norrköping.

Även för godstrafikens behov behöver en anslutning finnas till stambanan i Linköping. Även om det inte finns någon godstrafik idag så borde inte möjligheten byggas bort eller försämrats.

Trafikverkets kommentar

Dessa synpunkter kommenteras i kapitel 3.2 då de återkommer under samrådet inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

3.2 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan genomfördes från 25 mars 2026 till 21 april 2026.

Följande avstår från att yttra sig eller har inga synpunkter:

- Boverket
- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Folkhälsomyndigheten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Skogsstyrelsen
- Statens geotekniska institut SGI
- Statens fastighetsverk har inga fastigheter inom eller i närheten av utredningsområdet.
- Svenska kraftnät har inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området har och har därför inga synpunkter. För övergripande information rörande framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisas till nätutvecklingsplanen 2026–2035 (svk.se).
- Sveriges geologiska undersökning SGU avstår från att granska remissen och hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer som bifogas.
- Vattenfall Eldistribution AB har inga anläggningar som berörs på denna delsträcka.
- Åtvidabergs kommun. Bygg- och miljönämnden

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd har hållits löpande med Länsstyrelsen inledningsvis inom projekt Ostlänken Linköpings tätort och därefter även inom projekt Stångådalsbanans anslutning i Linköping.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Trafik

Länsstyrelsen ser det som angeläget att i den fortsatta processen beskriva miljöpåverkan av de trafikförändringar som kan förväntas som en följd av projektets genomförande. Både förändringar i lokala trafikströmmar på väg i anslutning till den nya stationen eller på grund av ändrad tillgänglighet i anslutning till järnvägen och troligt förändrade resmönster (övergång från tåg till buss eller bil) på grund av försämrade tillgänglighet för Stångådalsbanans anknytning till Linköping C och övriga kollektivtrafiknät. Utredningen bör också ta höjd för ett ökat nyttjande (än idag) av Stångådals- och Tjustbanorna för godstrafik, vilket leder till ökad omgivningspåverkan i form av bland annat buller.

Naturvård

Det är viktigt att den fortsatta planeringen sker med beaktande av förekommande naturvärden inom utredningsområdet. Särskilt betydelsefulla är de skyddsvärda äldre träden samt de fridlysta arterna. Länsstyrelsen påminner om att träd som ingår i alléer har biotopskydd och att ingrepp här måste motiveras med särskilda skäl och att träd som avverkas ska kompenseras med nya träd. Länsstyrelsen instämmer i underlagets förslag till fortsatta naturinventeringar.

Strandskydd

Länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver redogöra om Mörtlösa- och Kallerstaddiket omfattas av strandskydd.

Rekreation och friluftsliv

Genom att nuvarande spår över Stångån tas bort skapas positiva effekter på den viktiga rekreativmiljö, Kinda kanal, som även är riksintresse för friluftsliv. Underlaget konstaterar att inga områden för rekreation och friluftsliv berörs av den nya banan. Länsstyrelsen delar inte helt den bilden enligt kapitel 4.9.2, då koloniområdet bör beskrivas som en rekreativmiljö där både intrång och bullerstörningar skapar negativa miljö- och hälsoeffekter.

Kulturmiljö

Projektet ger negativ påverkan på kulturmiljöns riksintresse Linköpings stad genom att spår tas bort från järnvägsmiljön omkring den nuvarande järnvägsstationen. Sammanhangen runt den i riksintresset utpekade järnvägsmiljön med den nuvarande stationsbyggnad kommer att bli svårare att förstå när spåren tas bort. Det är rimligt att dessa konsekvenser redovisas både i järnvägsplanen för Stångådalsbanans nya anslutning i Linköping som i järnvägsplanen för Ostlänkens anslutning vid Steninge. Järnvägsplanens genomförande kan komma att fysiskt och visuellt

påverka kulturmiljövärden både inom och i direkt anslutning till det utpekade utredningsområdet. Länsstyrelsen instämmer med Trafikverkets bedömning om att landskapsbild och siktlinjen mot Linköpings stad kan komma att beröras och i förlängningen även riksintressanta värden.

Flera lokala kulturmiljöer har identifierats i samrådsunderlaget, som bland annat nämner Haga missionshus och de gamla garagen för SAAB:s anställda som båda har höga kulturmiljövärden. Ansträngningar bör göras för att undvika att dessa rivs.

Kompletterade utredningar behöver göras för att identifiera kulturhistoriska miljöer som kan påverkas av planen. Trafikverket bör till exempel uppmärksamma kulturvärden i bebyggelsen vid korsningen Gamla Tanneforsvägen/Kungsbergsgatan. Även påverkan genom ändringar i närmiljön behöver utredas. Trafikverket bör uppmärksamma att äldre alléer inte enbart kan ha höga naturvärden utan även är del av en medvetet gestaltad miljö vars kulturmiljövärden behöver beaktas.

Länsstyrelsen delar bilden att några få kända fornlämningar riskerar att beröras av föreslagen järnvägsanläggning. En arkeologisk utredning kommer att utföras för att klarlägga eventuell förekomst av ytterligare fornlämningar inom delar av området.

Det är bra att samrådsunderlaget uppmärksammar att tillfälliga eller permanenta förändringar i grundvattennivåer kan leda till sättningsskador i enskilda byggnader och anläggningar.

Lantbruk

Projektet orsakar små intrång på brukningsvärd jordbruksmark. I det fortsatta arbetet bör dock omfattningen kvantifieras och motiveras. Även annan påverkan, som fragmentering och ändrad arrondering bör belysas.

Miljö

Luftkvalitet

Beskrivningar av luftkvaliteten utmed Gamla Tanneforsvägen kan med fördel utvecklas och då även bemöta förändringar avseende stationsplatsen, gaturummets betydelse, såväl som förhållandet att klara kraven i de nya luftkvalitetsnormerna och beskrivning av lokala data.

Förorenade områden

Inom planområdet har bland annat konstaterats eller misstänks förekomma spridningsbenägna ämnen såsom t ex klorerade alifater och PFAS. Det förekommer även på vissa ställen höga halter av metaller.

I det fortsatta arbetet behöver föroreningarna inom planområdet kartläggas och dess konsekvenser bedömas, speciellt koppat till de

identifierade riskklass 1 och 2 objekten samt inom områden där det är aktuellt med grundvattensänkningar och grundvattenbortledning. Även omfattningen av förorenade jord och fyllnadsmassor som kan komma att påverkas eller behöva omhändertas med anledning av planerade åtgärder behöver kartläggas och dess konsekvenserna bedömas.

Det har gjorts och pågår ett arbete med miljötekniska utredningar vid flera av de registrerade objekten inom planområdet, dessa underlag behöver beaktas i det fortsatta planarbetet.

Risker

En initial inventering har genomförts. Den 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. Länsstyrelsen instämmer i att en djupare utredning och bedömning av riskerna, både i bygg- och driftskedet, behöver genomföras. Länsstyrelsen påminner om att samråd i dessa frågor behöver ske med räddningstjänsten.

Vatten

Det är bra att risker och konsekvenser av översvämning orsakad av skyfall och av höga flöden och nivåer i vattendrag kommer att utredas. Behöver åtgärder genomföras kan det vara lämpligt att beakta ett större geografiskt område för att se var lämpligaste platsen för åtgärd är. Länsstyrelsen förutsätter att samarbete då sker med kommunen.

Vidare vill Länsstyrelsen uppmärksamma behovet av att belysa dagvattenfrågorna, särskilt vid den nya stationen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer i den fortsatta processen beskriva miljöpåverkan av lokala trafikförändringar kring den nya stationen.

Angående förändrade resmönster utgår Trafikverket från basprognos 2045.

Trafikverket utgår, vid beräkning av buller, från den trafikering som ingår i Trafikverkets basprognos 2045. I denna basprognos förekommer ingen tidtabellslagd godstrafik på Stångådalsbanan genom Linköping. Trafikverket avser inte i dagsläget att beräkna bullerpåverkan från framtida eventuell godstrafik.

I den fortsatta planeringen kommer Trafikverket utreda hur förekommande naturvärden kan beaktas, bland annat biotopskyddade

alléer. Eventuella ingrepp kommer motiveras och lämpliga kompensationsåtgärder vidtas.

Trafikverket kommer att redogöra om Mörtlösa- och Kallerstaddiket omfattas av strandskydd i den fortsatta processen.

Trafikverket beskriver att det inte finns ”utpekade” områden för rekreation inom utredningsområdet, däremot att det finns rekreativa värden i form av koloniområdet. Trafikverket bedömer att allmänhetens tillgång till koloniområdet är begränsat. Intrång och bullerpåverkan på koloniområdet kommer dock ändå att bedömas i kommande miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning.

Angående påverkan på riksintresse för kulturmiljö genom att spår tas bort från järnvägs miljön omkring nuvarande station bedömer Trafikverket att förändringen till allra största del beror på att nuvarande centralstations funktion och järnvägstrafiken flyttas. Konsekvenserna utreds inom järnvägsplan för Ostlänken Linköpings tätort. Avvecklingen av järnvägsanläggningen vid stationsområdet är en separat process som hanteras inom förändringsärendet för Södra stambanan. Trafikverket ser inte att järnvägsplan för Stångådalsbanans anslutning innebär konsekvenser för riksintresset.

Trafikverket kommer att utreda vidare för att om möjligt undvika att påverka Haga missionshus och de gamla SAAB-garagen.

Kompletterade utredningar kommer att göras för att identifiera ytterligare kulturhistoriska miljöer, såsom bebyggelsen vid korsningen Gamla Tanneforsvägen/Kungsbergsgatan. Även påverkan på kulturmiljön genom ändringar i närmiljön kommer att utredas, såsom alléerna.

En arkeologisk utredning kommer att utföras för att klarlägga eventuell förekomst av ytterligare fornlämningar inom delar av området.

I det fortsatta arbetet kommer omfattningen av intrång på brukningsvärd jordbruksmark kvantifieras och motiveras. Även annan påverkan, som fragmentering och ändrad arrondering kommer att belysas.

Beskrivningar av luftkvaliteten utmed Gamla Tanneforsvägen kommer att utvecklas och då även bemöta förändringar avseende stationsplatsen, gaturummets betydelse, såväl som förhållandet att klara kraven i luftkvalitetsnormerna och beskrivning av lokala data.

I det fortsatta arbetet kommer föroreningarna inom planområdet kartläggas och dess konsekvenser bedömas. Underlag såsom miljötekniska utredningar kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet.

Djupare utredning och bedömning av riskerna både i bygg- och driftskedet kommer att genomföras och samrådats med räddningstjänsten.

Risker och konsekvenser av översvämning orsakad av skyfall och av höga flöden och nivåer i vattendrag kommer att utredas. Eventuella åtgärder kommer att utredas och genomföras i samarbete med kommunen. Dagvattenfrågorna, särskilt vid den nya stationen, kommer att belysas.

3.2.2 Samråd med berörda kommuner och regioner

Möten har hållits löpande med Linköpings kommun. Möten har hållits med Region Östergötlands län och Region Kalmar län.

Region Östergötlands län

Region Östergötland har inga synpunkter i sakfrågan om åtgärden kan innebära en betydande miljöpåverkan.

Region Östergötland och Region Kalmar skickade 2023 in en gemensam skrivelse angående anslutningen av Stångådals- och Tjustbanan i Linköping. Kort sammanfattat ansåg de att:

- det är nödvändigt att Regionerna bjuds in till löpande dialog med Trafikverket i fortsatt planprocess.
- Stångådalsbanan ska anslutas till Södra stambanan och det nationella järnvägssystemet i Linköping.
- Kalmar och Östergötland delar synen att det i första hand vore önskvärt om Stångådalsbanan kan anslutas till Södra stambanan och det nya resecentrumet i Linköping (Steninge), men att de samtidigt ser de stora kostnader som Trafikverket presenterat.
- det inför arbetet med järnvägsplanen bör utredas hur möjligheten att ansluta Stångådalsbanan till någon av de redan planerade östra anslutningarna till Steninge ser ut.
- regionen ser behovet av att undvika stora barriäreffekter i Linköping som hämmar möjligheter till stadsutveckling och därmed begränsar nyttan av den stora järnvägsinvesteringen som Ostlänken utgör.
- det är avgörande att arbetet med anslutningen inte försenar utbyggnaden av Ostlänken.
- Trafikverket måste analysera effekterna av olika anslutningsalternativ i sin helhet. Regionen bedömer att kostnader

både för investeringsåtgärder i alternativa åtgärder till följd av ändrade trafikflöden samt kostnader med anledning av förändrade och ökade trafikeringar på järnvägen måste analyseras. I detta läggs kostnader för såväl anslutningarna, framkomlighet för olika trafikslag i östra Linköping, plankorsningsåtgärder och trafikala kostnader.

- Om en sådan kalkyl fortsatt visar stora skillnader i kostnader till fördel för det av Trafikverket föreslagna alternativet förutsätter Regionerna att Trafikverket samverkar för att säkerställa goda kopplingar mellan en station i norra Tannefors och övriga lokala målpunkter.

Region Östergötland har sedan dess haft kontinuerlig dialog med såväl Trafikverket som Region Kalmar och Linköpings kommun i frågan. Region Östergötland har vid flertalet tillfällen diskuterat och skickat in synpunkter kring olika lösningar. Dialogen har primärt förts på tjänstepersonsnivå och med utgångspunkt i regionens roll som regionalt utvecklingsansvarig, utifrån våra fastslagna strukturbilder samt som regional kollektivtrafikmyndighet. Frågan är av regional och mellankommunal karaktär, men också lokal där effekterna lokalt av val av lösning får konsekvenser i Linköpings tätort. Det är därför viktigt att Linköpings kommuns perspektiv beaktas.

Region Östergötlands övergripande inriktning är att den regionala trafiken som idag finns ska kunna fortsätta och att en anslutning i Linköping, likt den som finns idag, bör eftersträvas. Regionens inriktning är även att den lösning som väljs inte innebär för stora lokala barriäreffekter och hinder för stadsutveckling. En förutsättning är naturligtvis också att den inte heller försvårar planering eller byggnation av Ostlänken.

Med utgångspunkt i denna övergripande inriktning har Region Östergötland påtalat behovet att mer noggrant analysera förutsättningarna för att Stångådalsbanan öster om flygplatsen ska anslutas till nya stationen i Linköping. Regionen har även påtalat behovet av att ta ett helhetsgrepp över långsiktiga frågor kring infrastrukturen i östra Linköping, inte minst gällande riksväg 35 och det stora antalet planområden som idag finns längs Stångådalsbanan i Linköping.

Sammanfattningsvis uppfattar Region Östergötland situationen som att:

- Trafikverket förordar stationslösning i Tannefors för Stångådalsbanan,

- har valt en placering för sidospår som omöjliggör lösningar där Stångådalsbanan kan nyttja spår till och från detta för att ansluta till nya stationen i Linköping samt
- att möjligheten att vända tåg på Södra stambanan i nya stationen i Linköping valts bort som funktion.

Region Östergötland drar med det som utgångspunkt slutsatsen att förutsättningarna för ett större helhetsgrepp i linje med det de tidigare föreslagit och som skulle kunnat hanteras inom en åtgärdsvalsutredning är begränsade. Region Östergötland anser att det fortsatt är relevant att utreda en östlig dragning av Stångådalsbanan, men frågan är om det är meningsfullt givet det beslut Trafikverket tagit.

När förutsättningarna för Stångådalsbanans anslutning i Linköping samt till Södra stambanan har beslutats så ser Region Östergötland fram emot en konstruktiv dialog kring vilka möjligheter detta innebär för lokal och regional tillgänglighet för såväl invånare i Kalmar län samt Östergötlands län. Detta innefattar dialog kring turtätheten vid Tannefors Norra samt övriga trafikeringsmöjligheter i systemet. Det kan här konstateras att Trafikverkets val i lösning innebär, oavsett alternativ, ett utökat behov av regionalt finansierad kollektivtrafik, antingen genom tågtrafik eller stadsbuss.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket delar uppfattningen att dialog med kommun och region är viktig. Avstämningar med Linköpings kommun sker kontinuerligt och Trafikverket ser att dialog med regionen behövs även fortsättningsvis.

Angående att utreda ytterligare innan val av lösning görs, anser Trafikverket att tillräckliga utredningar gjorts för att kunna bedöma kostnaderna och de övergripande konsekvenserna av alternativen och därmed kunna förorda ett alternativ. Någon ytterligare lokaliseringsutredning eller ytterligare åtgärdsvalsstudie för Stångådalsbanans anslutning föreslås inte. Trafikverket utreder ärendet i enlighet med gällande lagstiftning. Vid val av stationsläge har även markanspråk och miljöfrågor ingått i bedömningen.

Enligt lagen om byggande av järnväg ska åtgärder väljas som innebär så litet ingrepp som möjligt. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Det förordade förslaget

bedöms sammantaget ge minst intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

Med en ny anslutning österut mot Södra stambanan möjliggörs genomgående trafik mellan de båda banorna även fortsättningsvis. Tekniskt är banorna därmed ihopkopplade så backning mot Steninge station är möjlig. Trafiken är dock inte planerad så.

Basprognos 2045 innehåller inga vändande tåg från Södra stambanan vid stationen i Steninge och Trafikverket avser inte ha ett tågupplägg som kontinuerligt planeras att vända där på grund av korsande tågvägar. Stationen avser dock ha möjligheten för tåg från Södra stambanan att byta riktning vid stationen i Steninge vid behov. Detta gäller oberoende av lösning för Stångådalsbanans anslutning. Möjlighet att byta riktning på Stångådalsbanans tåg kommer att finnas vid nya stationen Tannefors norra.

Angående stationsläge behöver Trafikverket anpassa Stångådalsbanans anslutning i Linköping när befintligt resecentrum och Södra stambanan flyttas från dess nuvarande läge, till ett nytt gemensamt stationsläge för Ostlänken och Södra stambanan i området Steninge. Trafikverkets inriktning för Stångådalsbanan är att den inte skall anslutas mot den nya stationen i Steninge. I stället byggs Stångådalsbanans anslutning mot Södra stambanan om så att anslutningen sker österut. Samtidigt kommer det tillskapas ett nytt stationsläge på Stångådalsbanan i Tannefors.

Regeringens uppdrag till Trafikverket innebär att planeringen av Ostlänken ska genomföras med ett stort fokus på kostnadseffektivitet. Tidigare utredning 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.

Att Stångådalsbanan fortsatt skulle gå in till nuvarande Linköpings resecentrum innebär att spåren till nuvarande resecentrum behålls och att järnvägens barriäreffekt i centrala Linköping delvis kvarstår. Valet med ett resecentrum i nytt läge bygger på att nuvarande resecentrum och spår i Linköping tas ur bruk för att staden ska kunna växa inom det nuvarande spårområdet och vidare norrut.

Trafikverket har gjort en sammanvägd bedömning, 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 ett stationsläge i norra Tannefors och anslutning till Södra stambanan österut.

En av anledningarna till den valda inriktningen är att banan är lågtrafikerad och de flesta av resenärerna på Stångådals- och Tjustbanan har sin start- eller målpunkt i Linköpings tätort. För dessa resenärer bedöms Trafikverkets förordade lösning erbjuda likvärdiga förutsättningar för dagligt resande till och från Linköping, som om Stångådalsbanan hade anslutit till den nya stationen i Steninge.

För övriga resenärer medför detta alternativ att byten till andra tåg i Linköping kräver en anslutningsresa med lokal kollektivtrafik mellan stationen i Tannefors och stationen i Steninge. Den föreslagna lösningen med anslutning mot Södra stambanan österut möjliggör dock för tågoperatörer att erbjuda trafik vidare mot Norrköping, där byten mot fjärrtåg är möjligt. För de resenärer som byter till fjärrtåg i Linköping kommer behovet av anslutningsresa medföra att bytestiden ökar, jämfört med idag.

Den lokala kollektivtrafiken mellan station i norra Tannefors och övriga målpunkter i staden, däribland stationen i Steninge, kan behöva förstärkas. Möjliga kollektivtrafiklösningar för buss kommer att utredas i samråd med region och kommun.

Trafikverket drar ingen annan slutsats än förordat alternativ till följd av inkomna yttranden.

Region Kalmar län

Region Kalmar län anser att underlaget saknar en redogörelse kring Stångådals- och Tjustbanans infrastruktur, funktion och roll i transportsystemet. Analyser som saknas är exempelvis Stångådals- och Tjustbanans roll kring att binda samman regionala arbetsmarknader, banans funktion som sammanbindande stråk mellan två regioner, banans betydelse för robusthet och redundans för hela järnvägssystemet.

Inte heller görs en analys av Stångådals- och Tjustbanans understödjande av det nationella målet kring överflyttning av gods från väg till järnväg. Region Kalmar län anser att en sådan redogörelse måste göras i förhållande till beslutet kring betydande miljöpåverkan och att hänvisningen till rapporten, ”Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling. Underlag till revidering av nationell plan”, inte är tillräcklig. Miljöbedömningen är en separat fråga som behöver hanteras i särskild ordning.

Det bredare perspektivet kopplat till banans resandeunderlag och vilka framtida flöden som kan skapas på banan baserat på de olika förslagens placering saknas. Trafikverkets förslag om trafik till Norrköping har exempelvis inte analyserats vidare. Region Kalmar län ställer sig även frågande till vilka effekter ett resandeupplägg ger på lokal, regional och nationell trafik och vilka möjligheter som finns för till exempelvis uppställning och tankning/tömning på Norrköpings station.

Vidare krävs en stor insats för att skapa god tillgänglighet till och från Tannefors station, troligen i form av både investeringar i infrastruktur och stationsmiljön samt i nya anslutande trafikeringsupplägg med bland annat stadstrafik. Hur ser Trafikverket på sin roll som ansvarig för infrastrukturen i förhållande till de effekter som de nya investeringarna för med sig för sig till andra parter, i detta fall regioner?

Det är tydligt att Stångådalsbanans dragning i Linköping ger stor effekt på exempelvis flöden och trafiksituationer i utredningsområdets direkta närhet. Samrådsunderlaget borde hantera en större geografi för att fånga upp både nuvarande problembilder kring Stångådalsbanans anslutning till befintlig station samt kommande dragnings påverkan på bil-, kollektiv-, cykel-, och godstrafik.

Region Kalmar län reagerar på att ändamålet för järnvägsplanen är snävt och inte hanteras i ett större sammanhang. I tidigare dialoger och samråd som Trafikverket har genomfört har ett bredare ändamål presenterats. Samrådsunderlaget ger intryck av att Trafikverket har genomfört processen med ett snävt fokus på kostnadsbesparing. Denna inriktning riskerar att underminera den demokratiska processen. Exempelvis har förslagen på alternativa dragningar för järnvägen avfärdats och processen kring val av åtgärder har inte varit transparent och återges enbart översiktligt i dokumentet.

Region Kalmar län efterfrågar en tydlighet i hur dialogen har förts med externa parter samt vilka argument utöver kostnader som drivit vidare det valda förslaget. En sådan process hade ökat transparensen och förståelse för Trafikverkets val av åtgärd.

Det är även oroväckande att Linköpings kommun har haft en tydlig ingång i frågan kring Stångådalsbanans dragning i sin översiktsplan som inte hör sammats. En översiktsplan är förvisso inte juridiskt bindande, men starkt vägledande. Noteras bör även att även remissinstanser i form av berörda kommuner, bejakat Linköpings förslag av dragning för Stångådalsbanan vilket innebär att flera samhällsviktiga aktörer ser en nytta i en östlig dragning av järnvägen. Det gör att frågan har en viktig mellankommunal och regional betydelse. Trafikverket behöver i sina

planeringsprocesser öppna upp och vara en stabil samordnande part som driver samplanering för hela samhällets bästa. Stångådalsbanan har en direkt koppling till Linköping stad, Södra stambanan och till det nya järnvägsprojektet Ostlänken och behöver hanteras utifrån den kontexten.

Ändamålet fokuserar enbart på infrastrukturens funktion och hanterar därmed inte exempelvis järnvägens effekt för resenärer eller möjlig utvecklingskraft i området och i sitt omland. Region Kalmar län konstaterar att den föreslagna dragningen har utretts inom ett mycket begränsat utredningsområde, något som är en direkt följd av det snävt formulerade ändamålet och Trafikverkets tidiga inriktning att inte ansluta Stångådalsbanan till den nya stationen i Steninge. Ett sådant angreppssätt begränsar förutsättningarna för att pröva projektet mot rimliga alternativ enligt miljöbalkens krav. Trafikverkets bedömning att åtgärden inte medför betydande miljöpåverkan framstår därför som otillräckligt underbyggd.

Mot denna bakgrund anser Region Kalmar län att ett nytt samrådsunderlag bör tas fram med ett utökat utredningsområde, som rymmer studerade alternativ och ger förutsättningar för att i nästa skede, Samrådshandling – val av lokalisering, ta fram en lokaliseringsutredning.

Region Kalmar län ser att relevanta miljöaspekter hanteras i samrådsunderlaget och att påverkan på dessa kommer att utredas vidare i nästa skede. Ett bredare utredningsområde och ett ändamål som inte på förhand låser projektet till ett specifikt stationsläge är en förutsättning för att säkerställa en miljömässigt, funktionellt och samhällsekonomiskt hållbar helhetsbedömning. En sådan ansats är också nödvändig för att hantera Stångådalsbanans funktion och roll i transportsystemet på ett korrekt och långsiktigt sätt.

Trafikverket har i underlaget enbart räknat på direkta investeringskostnader. Detta gör att kostnadsbilden för indirekta kostnader som restidsförluster, tapp av resandeunderlag, påverkan på överflyttning av resenärer och godstrafik samt driftkostnader inte finns med i underlaget. När banan inte analyseras i sin helhet finns risken att en suboptimal lösning tas fram som ger dålig tillgänglighet och en avskärmande effekt, vilket kommer minska banans attraktivitet och resandeunderlag. På längre sikt ser Region Kalmar län risker med att detta angreppssätt ytterligare minskar Stångådalsbanans relevans. Detta genom att en minskad kapacitet, attraktivitet och påverkan på resandeunderlag kan medföra att de satsningar som krävs enligt rapporten, ”Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling.

Underlag till revidering av nationell plan”, inte genomförs i tillräcklig omfattning.

Region Kalmar län ställer sig frågande till hur Trafikverket har behandlat beredskapsfrågan i underlaget. Försvarmakten har i sitt yttrande på samrådet för Nationell transportplan 2026–2037 tydligt lyft behov av Stångådalsbanans anslutning till Linköping för att ett effektivt nyttjande för både civil och militär trafik. En analys kring hur det föreslagna stationsläget i Tannefors påverkar banans funktion för gods och transporter i händelse av kris eller krig saknas.

Trafikverkets kommentar

Angående att utreda ytterligare innan val av lösning görs, anser Trafikverket att tillräckliga utredningar gjorts för att kunna bedöma kostnaderna och de övergripande konsekvenserna av alternativen och därmed kunna förorda ett alternativ. Se ytterligare kommentar till Region Östergötlands län.

Angående Stångådalsbanans roll i regionen ser Trafikverket att banan är en befintlig del av järnvägsnätet och dess funktion ska därmed upprätthållas. Bland annat investerar Trafikverket i nytt signalsystem och trådsäkring.

Angående överflyttning av gods till järnväg och framtida flöden, kommer Trafikverket utgå från den trafikering som ingår i Trafikverkets basprognos 2045. I denna basprognos förekommer ingen tidtabellslagd godstrafik på Stångådalsbanan genom Linköping. Ett övergripande mål är dock att Stångådalsbanan fortsatt ska vara kopplad till Södra stambanan för att inte omöjliggöra godstrafik i framtiden.

I det fortsatta arbetet kan Trafikverket tydligare redovisa befintlig omfattning av trafiken och framtida prognos.

Presenterade alternativ i samrådsunderlaget avser tidigare utredningar inför val av lokalisering. Samrådsunderlaget beskriver endast förutsättningar och effekter från det alternativ som valts och avgränsas av järnvägsplanens utredningsområde. I samrådsunderlaget görs ingen jämförelse med bortvalda alternativ med avseende på miljöeffekter. Motiven till valet av förespråkade alternativ beskrivs i samrådsunderlagets inledning.

Trafikverket utgår från basprognosen vid planering av förändringar. Basprognosen avser framtida förändringar av reseefterfrågan och beaktar demografiska och andra socioekonomiska förändringar fram till 2045.

Trafikverket har inte utrett hur de olika alternativen skiljer sig åt med avseende på dessa förändringar.

Se även kommentar till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Region Östergötlands län.

Angående beredskapsfrågan hänvisar Trafikverket till Försvarmakten. Försvarmakten har inte yttrat sig.

Linköpings kommun

Linköpings kommun har i tidigare yttrande till Trafikverket påtalat problematiken med dagens plankorsningar mellan Stångådalsbanan och korsande vägar och den kraftigt ansträngda trafiksituationen i Tannefors. Med anledning av nämnda problematik har kommunen därför pekat ut två acceptabla alternativ för Stångådals- och Tjustbanans angöring till Linköping med antingen slutstation i Hackefors eller nya järnvägsspår öster om landningsbanan motsvarande alternativ 1b i samrådsunderlaget. Linköpings kommun kan acceptera Trafikverkets föreslagna stationsläge i norra Tannefors förutsatt att trafikproblematiken åtgärdas och korsningarna blir planskilda. Kommunen är därför positiv till att Trafikverket nyligen har startat upp en åtgärdsvalsstudie för Östra Linköping där plankorsningarna mellan Stångådalsbanan och riksväg 35 ska utredas och åtgärdsförslag presenteras senare under 2026. Det är viktigt att Trafikverket samordnar de bägge processerna järnvägsplan och åtgärdsvalsstudie. Trafikverket anger i samrådsunderlaget att de plankorsningar som finns inom utredningsområdet för järnvägsplanen ska utredas vidare, vilket kommunen välkomnar då dess utformningar och eventuella planskildheter kan medföra annan miljöpåverkan än samrådsunderlaget nu redogör för. Planskilda korsningar med Råbergaleden (riksväg 35) bedöms kunna innebära en upphöjd järnvägsanläggning som påverkar järnvägens höjd inom utredningsområdet för järnvägsplanen. Det i sin tur bedöms kunna påverka plattformens/plattformarnas placering och järnvägsanläggningens markanspråk och därmed kunna medföra betydande miljöpåverkan.

Eftersom detaljplanen behöver omfatta korsningarna inom järnvägsplaneområdet samt korsningspunkternas anslutning till omgivande gatunät har Linköpings kommun påpekat för Trafikverket att kommunen inte har stabila planeringsförutsättningar för att starta detaljplaneplanarbetet för station i Tannefors. Kommunen avvaktar till dess att Trafikverket, utifrån samtliga pågående utredningsprocesser hos

Trafikverket, redovisat för kommunen acceptabla lösningar på korsningar mellan lokal infrastruktur och järnväg.

Då föreliggande järnvägsplan inte hanterat ovan nämnda planskildheter ska kommunens följande synpunkter enbart läsas utifrån det innehåll som remissen har och med förförståelsen att planskildheter inte omfattas.

Linköpings kommun noterar att Trafikverkets förslag förutsätter en ny järnvägs korsning med Hagalundsvägen. Kommunen förutsätter att en ny järnvägs korsning utförs som en planskild korsning.

Det är svårt att skapa sig en tillräckligt tydlig bild av hur det nya stationsområdet i norra Tannefors skulle kunna se ut utifrån Trafikverkets samrådsunderlag. Till exempel är det inte redovisat om gångförbindelsen mellan plattformarna föreslås vara planskild eller med passage över spåren i plan. Ur trafiksäkerhetssynpunkt förutsätter Linköpings kommun att passagen utförs som planskild och att den också kan fungera som en allmänt tillgänglig passage för gångtrafiken och därmed minska Stångådalsbanans barriäreffekt i närområdet. Detta blir särskilt viktigt om infarten till verksamheter från Gamla Tanneforsvägen, mitt emot Högatan, behöver stängas, vilket Trafikverket nämner som en möjlig åtgärd. Ramper till och från en eventuell planskild gångförbindelse kan ta mycket plats och borde i så fall redovisas i underlaget.

Trafikverkets underlag innehåller heller ingen illustration eller beskrivning över hur angöring till en ny station i norra Tannefors skulle kunna utformas eller hur dessa funktioner ska få plats. En ny station behöver integreras med kollektivtrafik utmed Gamla Tanneforsvägen och Hagalundsvägen. Utöver vanliga hållplatser för stadstrafiken kan det även finnas behov av uppställningsplatser för tidreglering i närheten av stationen för att ha möjlighet att anpassa kollektivtrafik till Stångådalsbanans ankomsttider. För biltrafiken bör det finnas möjlighet till angöring och parkering i närheten av stationen då detta blir Stångådalsbanans nya ändstation. Det bör även finnas erforderlig cykelparkering. Dessa funktioners ytbehov är inte redovisade i samrådsunderlaget, varför det är svårt för kommunen att uttala sig om hur stor påverkan på den kringliggande miljön Trafikverkets förslag innebär.

Trafikverket planerar ett nytt uppställningsspår med tillhörande serviceyta utmed befintliga Södra stambanan väster om Råbergaleden. Trafikverket nämner att funktioner som fekalietömning och tankning kan bli aktuellt vid uppställningsspåren. Kommunen vill att Trafikverket kompletterat samrådsunderlaget med hur stora tankar och med vilket drivmedel som planeras att förvaras vid ytan nära uppställningsspåren. Trafikverket bör även göra en riskanalys för denna verksamhet med tanke på att det

tilltänkta området ligger i anslutning till en stor gymnasieskola samt i inflygningsstråket till Linköpings flygplats.

Linköpings kommun noterar även att järnvägsplanen kan medföra att de stora träden i allén utmed Gamla Tanneforsvägen behöver avverkas. Det är bra att Trafikverket har inventerat dessa träd och redogör för det i samrådsunderlaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att Linköping förordar två andra alternativ än det Trafikverket förordar. Det ena (Hackefors) uppfyller inte kravet att binda ihop banorna och det andra har avfärdats av Trafikverket på grund av hög kostnad och stort markintrång.

Trafikverket noterar att Linköpings kommun kan acceptera Trafikverkets föreslagna stationsläge i norra Tannefors förutsatt att trafikproblematiken åtgärdas och korsningarna blir planskilda.

Plankorsningarna inom utredningsområdet kommer att utredas vidare. Effekter och konsekvenser till följd av valda lösningar, däribland korsande vägar, kommer redovisas i kommande miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket står fast vid bedömningen att projektet inte bör antas medföra betydande miljöpåverkan i enlighet med vad som skrivs i samrådsunderlaget.

Korsningen med Råbergaleden (riksväg 35) ligger utanför utredningsområdet och ingår inte i bedömningen. Denna korsning hanteras i separat ärende, åtgärdsvalsstudie för Östra Linköping. Inom projekt Stångådalsbanans anslutning avses inte att spåret i plan eller profil ändras utanför utredningsområdet i dess södra del.

Trafikverket noterar att Linköpings kommun påpekat att kommunen inte har stabila planeringsförutsättningar för att starta detaljplanearbetet för station i Tannefors.

Hagalundsvägens korsning med det nya spåret utreds vidare i den fortsatta processen. Stationsområdets utformning och behovet av kringanläggningar utreds vidare.

Trafikverket kommer att utreda hur stora tankar och vilket drivmedel som planeras att förvaras nära uppställningsspåren. Riskanalys kommer att utföras.

Högsby kommun

Högsby kommun vill betona att förslaget har en långtgående strukturell påverkan på järnvägssystemet som sträcker sig utanför såväl kommun- som länsgräns. Kommunen ser de effekterna som en betydande miljöpåverkan. Förutsättningarna för en hållbar, funktionell och attraktiv järnvägstrafik påverkas av järnvägsplanen, vilket i sin tur påverkar möjligheten att flytta över person- och godstrafik till järnväg.

I en miljökonsekvensbeskrivning ska olika alternativ bedömas och vägas mot varandra. Högsby kommun ser det som nödvändigt att de strukturella konsekvenserna beaktas i en bedömning av järnvägsplanens miljöpåverkan. Utifrån att mellankommunala och regionala intressen berörs så anser kommunen vidare att Länsstyrelsen i Kalmar län ska delta i bedömningen av betydande miljöpåverkan.

Högsby kommun har, tillsammans med Region Kalmar, drivit frågan att få banan elektrifierad samt att nytt spår läggs för att minska utsläpp och metallslitage. Denna fråga nämns knappt och verkar inte vara aktuell enligt Trafikverket.

För Kalmar län är det ett viktigt regionalt miljömål att minska halter av partiklar från slitage av räls och därför förordar Högsby kommun en minskning av dessa utsläppsnivåer.

Trafikverket påpekar att då Stångådalsbanan inte är elektrifierad är hälsoeffekter från elektromagnetiska fält (EMF) inte aktuellt att ta hänsyn till vid bedömningen av betydande miljöpåverkan. Kommunen anser att en möjlighet till framtida elektrifiering bör beaktas och därmed potentiell påverkan från EMF.

Högsby kommuns yttrande sammanfaller till väsentlig del med yttrandet från Region Kalmar län och även Kalmar, Vimmerby och Västerviks kommuner.

Trafikverkets kommentar

Angående att Länsstyrelsen i Kalmar län borde delta i bedömningen av betydande miljöpåverkan har Länsstyrelsen i Östergötland ansvaret i frågan då projektet är lokaliserat i Östergötland.

Angående partiklar från slitage av räls utreder Trafikverket inte det inom projektet för järnvägsplan för Stångådalsbanans anslutning i Linköping.

Angående elektromagnetiska fält (EMF) utreds frågan inte vidare inom denna järnvägsplan då utgångspunkten är att ersätta befintlig bana, det vill säga oelektrifierad.

Se även kommentar till Region Östergötlands län och Region Kalmar län.

Kalmar kommun

Kalmar kommun har tidigare, gemensamt med berörda kommuner och Region Kalmar län, medverkat i ett antal skrivelser i sakfrågan. Kalmar kommuns uppfattning är därför att det gemensamma ställningstagandet fortsatt är väsentligt. Kalmar kommuns yttrande sammanfaller till väsentlig del med yttrandet från Region Kalmar län och även Högsby, Vimmerby och Västerviks kommuner.

Trafikverkets kommentar

Se kommentar till Region Kalmar län.

Kinda kommun

Kinda kommun ser positivt på en utbyggnad av Ostlänken med en station i Linköping. Fokus i samrådsunderlaget är inte alternativa utformningar eller dragningar av Stångådalsbanans anslutning och dess olika trafiksekvenser. Fokuset ligger på miljöfrågorna lokalt i norra Tannefors, vilket Kinda kommun inte har egentlig anledning att bevaka i någon högre grad.

Kommunen anser att prövningen av miljöfrågorna för ett enda alternativ inte är tillräckligt. Kommunen anser att utredningen aldrig har genomgått en godtagbar formell samrådsprocess. Kinda kommun anser att alla alternativen från tidigare utredning ska samrådas formellt som ett underlag inför järnvägsplanen.

I början av 2023 anordnade Trafikverket informationsmöten för berörda kommuner, utan en rimlig möjlighet att faktiskt påverka planeringen. Inte heller har Trafikverkets eget inriktningsbeslut, att inte ansluta Stångådalsbanan till Steninge, genomgått en formell samrådsprocess. Kommunen anser att Trafikverket kringgår regler och intentioner i Lagen om byggande av järnväg. En sådan stor påverkan på järnvägsnätet bör utredas i en åtgärdsvalsstudie eller liknande.

Det finns historiskt flera svenska och internationella banor, som har behövt säkerställa genomgående förbindelser, såsom Västlänken i Göteborg. Det är förvånansvärt att Trafikverket planerar lösningar som blev omoderna redan för 150 år sedan. Det förordade alternativet har mötts av omfattande kritik, inte minst från alla de kommuner som är beroende av Stångådals- och Tjustbanorna.

Skulle alternativet förverkligas finns en stor risk att lösningen bidrar till en indirekt nedläggning av banorna, och mycket trafik förs då över till vägarna, vilket är emot Trafikverkets egna mål. Samtidigt ser kommunen att stora investeringar redan har gjorts på banorna, och även nu med pågående införande av nytt signalsystem och omfattande träsäkringsåtgärder. Det blir väldigt oklart för alla kommuner vad som Trafikverket tänker kring banorna på både kort och lång sikt.

Linköpings översiktsplan har angett ett möjligt nytt stråk för Stångådalsbanans anslutning runt Linköpings flygplats. Stråket skulle kunna medge en funktionell lösning för en anslutning till Steninge och samtidigt vara godtagbar för Linköpings stadsutveckling.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket hanterar ärendet i enlighet med kraven på samråd enligt gällande lagstiftning. Se även kommentar till Region Östergötlands län och Region Kalmar län.

Mjölby kommun

Miljönämnden i Mjölby, Boxholm och Ödeshög yttrar sig för Mjölby kommun. Miljönämnden ser positivt på inriktningen att prioritera större stråk för tågtrafik, vilket är i linje med ambitioner om hållbara transporter. Nämnden har i övrigt inga synpunkter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar Mjölby kommuns yttrande.

Vimmerby kommun

Vimmerby kommun motsätter sig Trafikverkets förslag och anser att processen präglats av ett alltför snävt kostnadsfokus, bristande förankring och otillräckliga analyser. Sammantaget anser kommunen att underlaget har sådana brister att det förordade alternativet inte kan ligga till grund för järnvägsplanen och att en mer omfattande och transparent utredning krävs innan beslut fattas.

Kommunen menar att viktiga samhälls-, trafik- och miljökonsekvenser saknas i underlaget. Särskilt lyfter kommunen att det regionala perspektivet är frånvarande, exempelvis banornas betydelse för arbetsmarknadsintegration, robusthet i transportsystemet och möjligheterna till överflyttning av gods. Att ändamålet enbart fokuserar på infrastrukturens funktion får anses vara en stor brist.

Samrådsunderlaget samt utfallet av tidigare arbeten har snävt fokus på kostnadsbesparing. Denna inriktning riskerar att underminera den demokratiska processen. Exempelvis har förslagen på alternativa dragningar för järnvägen avfärdats och processen kring val av åtgärder återges enbart översiktligt i dokumentet. Vimmerby kommun efterfrågar en tydlighet i hur dialogen har förts med externa parter samt vilka argument utöver kostnader som drivit vidare det valda förslaget.

Banornas dragning som Linköpings kommun har i sin översiktsplan har inte hörtsammats. Remissinstanser i form av berörda kommuner har bejakat Linköpings förslag. Det gör att frågan har en viktig mellankommunal och regional betydelse.

Banornas anslutning till befintlig station samt förordad dragning påverkar bil-, kollektiv-, cykel-, och godstrafik, något som inte ges tillräckligt med utrymme i underlaget.

Miljöbedömningen bedöms vara för grund för att pröva projektet mot rimliga alternativ enligt miljöbalkens krav, främst med anledning av avsaknaden av alternativa lokaliseringar.

Analyser saknas för exempelvis Tjust- och Stångådalsbanans roll kring att binda samman regionala arbetsmarknader, banornas funktion som sammanbindande stråk mellan två regioner, banornas betydelse för robusthet och redundans för hela järnvägssystemet. Inte heller görs en analys av banornas understödjande av det nationella målet kring överflytt av gods från väg till järnväg.

Vidare saknas en analys kring hur det föreslagna stationsläget i Tannefors påverkar banornas funktion för gods och transporter i händelse av kris eller krig.

Det bredare perspektivet kopplat till banornas resandeunderlag och framtida flöden saknas. Trafikverkets förslag om trafik till Norrköping har exempelvis inte analyserats vidare. Vimmerby kommun efterfrågar vilka effekter ett resandeupplägg ger på lokal, regional och nationell trafik och vilka möjligheter som finns till exempelvis uppställning och tankning/tömning på Norrköpings station.

Kommunen ser att stora insatser krävs för att skapa god tillgänglighet till och från Tannefors station, troligen i form av både investeringar i infrastruktur och stationsmiljön samt i nya anslutande trafikeringssupplägg med bland annat stadstrafik. Kommunen undrar hur Trafikverket ser på de effekter som de nya investeringarna för med sig för sig till andra parter, både regioner och kommuner.

Trafikverket har i underlaget enbart räknat på direkta investeringskostnader. Detta gör att kostnadsbilden för indirekta kostnader inte finns med i underlaget. När Tjust- och Stångådalsbanan inte analyseras i sin helhet finns risken att en suboptimal lösning tas fram som ger dålig tillgänglighet och en avskärmande effekt, vilket kommer minska banans attraktivitet och resandeunderlag. På längre sikt ser Vimmerby kommun risker med att detta angreppssätt ytterligare minskar banornas relevans.

Kommunen ifrågasätter hur totalförsvarsaspekter beaktats, då Försvarsmakten tidigare betonat vikten av en fortsatt stark koppling till Linköping C i sitt yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Detta talar för att banornas anslutning till nya stationsläget i Steninge även av nationellt intresse för ett nationellt robust transportsystem.

Trafikverkets kommentar

Se kommentar till Region Kalmar län.

Försvarsmakten har inte yttrat sig.

Västerviks kommun

Västerviks kommun motsätter sig Trafikverkets förslag Tannefors Norra som nytt ändstationsläge för Stångådals och Tjustbanan utan direktanslutning till den planerade stationen i Steninge.

Kommunen anser att processen präglats av ett alltför snävt kostnadsfokus, bristande förankring och otillräckliga analyser. Kommunen menar att Trafikverket inte genomfört en fullgod lokaliseringsutredning och att viktiga samhälls-, trafik- och miljökonsekvenser saknas i underlaget. Särskilt lyfter kommunen att det regionala perspektivet är frånvarande, exempelvis banornas betydelse för arbetsmarknadsintegration, robusthet i transportsystemet och möjligheterna till överflyttning av gods. Kommunen ifrågasätter även hur totalförsvarsaspekter beaktats, då Försvarsmakten tidigare betonat vikten av en fortsatt stark koppling till Linköping C. Sammantaget anser kommunen att underlaget har sådana brister att det förordade alternativet inte kan ligga till grund för järnvägsplanen och att en mer omfattande och transparent utredning krävs innan beslut fattas.

Västerviks kommuns yttrande sammanfaller till väsentlig del med yttrandet från Region Kalmar län och även Högsby och Vimmerby kommuner.

Trafikverkets kommentar

Se kommentar till Region Kalmar län.

Försvarsmakten har inte yttrat sig.

3.2.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Haga missionshus m fl

Ägare och boende i byggnader som kan komma att påverkas av ny spårdragning påpekar att två av fastigheterna riskerar att helt eller delvis lösas in och att byggnader kan behöva rivas. En av fastigheterna riskerar att göras otillgänglig. De motsätter sig den föreslagna dragningen i dess nuvarande form.

Ägarna påpekar att två fastigheter är av kommunen utpekade som särskilt värdefulla byggnader enligt plan- och bygglagen. Detta innebär att byggnaderna inte får förvanskas, kommunen och andra myndigheter har ett särskilt ansvar att skydda och bevara dessa miljöer och rivning eller ingrepp endast får ske om synnerliga skäl föreligger.

Att riva eller skada dessa byggnader för att möjliggöra en spårdragning som har ett fullt genomförbart alternativ strider, enligt fastighetsägarna, mot lagens intentioner och mot kommunens egna kulturmiljöprogram. I samrådsunderlaget har Trafikverket missat en av fastigheterna i bedömningen av det kulturhistoriska värdet.

Ägarna informerar att det i Haga Missionshus/Kulturhus drivs en etablerad kulturscen med kulturevenemang som konserter, författarläsningar, stand-up comedy och vernissager. Denna verksamhet är en del av Linköpings levande kulturutbud med stor publik och betydande lokal uppskattning. Föreningen som driver verksamheten har idag över 400 medlemmar. Att förstöra denna verksamhet genom rivning eller kraftigt försämrade förutsättningar skulle innebära ett irreversibelt kulturvärdesbortfall.

Fastigheterna används som bostäder för ägarnas familjer samt hyrs delvis ut. Inlösen eller en kraftig värdeminskning skulle innebära betydande ekonomiska och sociala konsekvenser för de boende. En partiell inlösen riskerar att skapa en funktionsoduglig restfastighet, vilket i praktiken kräver full inlösen.

Den föreslagna dragningen innebär att spår och station kommer betydligt närmare bostäderna än idag (nuvarande avstånd ca 20–40 meter). Detta

medför ökade bullernivåer, försämrad boendemiljö och risk för ytterligare buller från planerad ökad godstrafik. Detta strider mot både miljöbalkens hänsynsregler och Trafikverkets egna riktvärden för buller vid bostäder.

Den gata som löper längs nuvarande spår är den enda infarten till fastigheterna. Trafikverket måste redovisa hur tillgänglighet ska säkerställas under och efter byggtiden, hur räddningstjänst ska kunna nå fastigheterna eller hur boende och hyresgäster ska kunna ta sig till och från sina hem.

Om fastigheterna inte löses in, men spår och station placeras närmare, kommer värdet att sjunka kraftigt på grund av buller, vibrationer och minskad attraktivitet. Fastigheterna påverkas negativt av försämrad tillgänglighet, och påverkas av att kulturvärdena skadas eller förloras.

Det av Trafikverket föredragna alternativet innebär redan nu en betydande påverkan på de berörda fastighetsägarnas situation. Värderingar försvåras av att framtida förutsättningar inte går att bedöma förrän en slutlig sträckning fastställts. Denna osäkerhet leder till en faktisk värdepåverkan redan i utredningsskedet.

Som ett andrahandsalternativ ser de att det borde vara möjligt att behålla nuvarande spårdragning och säkerställa en anslutning till nya resecentrum via Tullbron och nuvarande resecentrum.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar informationen om byggnadernas kulturhistoriska värde samt pågående kulturverksamhet. I det fortsatta arbetet utreds hur och om byggnaderna kan kvarstå samt hur deras kulturhistoriska värden kan bevaras. Trafikverket utreder om en rivning kan undvikas och om negativ inverkan på verksamheten eller nuvarande funktion kan förhindras.

Bullerpåverkan och eventuellt behov av bullerskydd samt behovet av ny angöringsväg till fastigheterna utreds i den fortsatta processen.

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

Fastighetsägare som är direkt påverkade kommer att kontaktas av Trafikverket.

Närboende i Tannefors

Några närboende undrar hur Gamla Tanneforsvägen med närbelägna fastigheter kan komma att påverkas. Var kommer den nya stationen att byggas? Hur kommer svängen på Stångådalsbanan till Södra stambanan att beröra koloniområdet och bilverkstaden? De påpekar att valet av placering av station hamnar nära bebyggelsen och undrar hur buller och luftföroreningar påverkar närboende, bland annat om tåget står på tomgång. En närboende är orolig för ökat trafikbuller från nya viadukter och önskar i så fall bullerskydd.

Trafikverkets kommentar

Fastigheterna utmed västra sidan av Gamla Tanneforsvägen blir troligen inte direkt påverkade, men påverkan från till exempel buller och luftföroreningar utreds vidare. Exakta läget för spåren och stationen utreds vidare.

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

Korsningen mellan väg 35 och Stångådalsbanan/Tjustbanan ingår inte i utredningsområdet och är därmed inte en del av projektet. Ett separat projekt med en åtgärdsvalsstudie för väg 35 har initierats hos Trafikverket. Buller kommer att utredas inom de olika projekten.

Ivarssons i Metsjö AB och boende i Metsjö och utefter

Hemsjövägen

Ivarssons i Metsjö AB informerar om att de är Skandinaviens största producent av traktordragna offroad-vagnar och har cirka 80 anställda och är beroende av väl fungerande infrastruktur.

Företaget och boende utmed vägen anser att Hemsjövägen/ Metsjövägen behöver förses med en planskild passage (bro eller tunnel, frihöjd 5 m) över/under järnvägen i riktning mot Tallboda. Detta är en grundförutsättning för fortsatt fungerande transporter. Om planskild passage inte kan genomföras måste Trafikverket säkerställa fullgoda ersättningslösningar. Detta innefattar en direkt vägförbindelse mellan Metsjö och Linköping, exempelvis via Köpetorpsgatan, samt en vägförbindelse österut i riktning mot Linghem/E758. Avsaknad av sådana lösningar riskerar att isolera området. De kräver även en effektiv regional tillgänglighet till E4.

Företaget har anställda från både Linköping och Norrköping, vilket ställer krav på fungerande arbetspendling. Företaget hanterar tunga, långa och breda transporter och infrastrukturen måste säkerställa tillräcklig fri höjd, bärighet och framkomlighet för denna typ av transporter.

Det finns viktiga ledningar under järnvägen till Metsjö, inklusive vatten, avlopp, el, fjärrvärme och internet/fiber. Företaget och boende ser en tydlig risk att dessa funktioner påverkas. Trafikverket måste säkerställa att dessa ledningar skyddas samt att reservkapacitet och alternativa lösningar finns, så att försörjningen till området kan upprätthållas utan avbrott.

Den föreslagna utformningen riskerar att medföra betydande negativa konsekvenser för befintlig näringsverksamhet samt för arbetspendling och regional arbetsmarknad. Med hänsyn till verksamhetens omfattning, dess betydelse för sysselsättning och integration samt dess beroende av fungerande transportinfrastruktur, är detta en fråga av både enskilt och allmänt intresse. Företaget har idag personal som cyklar, åker bil samt använder kollektivtrafik. Försämrade tillgänglighet kan försvåra vid rekrytering då de måste kräva körkort.

Företaget förutsätter att Trafikverket säkerställer lösningar så dessa krav beaktas i det fortsatta planarbetet och ser fram emot fortsatt dialog.

Några boende utmed Hemsjövägen/Metsjövägen söder om spåren påpekar att vägen dagligen används för resor till arbetet, skola, paketutlämning och annan service och vidare ut i vägnätet. De boende påpekar att Hemsjövägen är den viktigaste länken, som blev än viktigare efter försämring av utfarten till Åtvidabergsvägen. Avståndet till kollektivtrafik ökar om Hemsjövägen stängs av. De boende föreslår en alternativ passage över befintliga stambanan längre västerut.

De önskar att Rönögatan förlängs till Hemsjövägen tills Ostlänken är färdigbyggd. I annat fall ser de stora problem med byggtrafik i norra

änden av Hemsjövägen och den farliga skymda utfarten till Norrköpingsvägen.

Trafikverkets kommentar

Ersättningsväg för Hemsjövägen utreds och en lämplig lösning ska ingå i järnvägsplan för Stångådalsbanans anslutning eller för Ostlänken Linköpings tätort.

Hemsjövägen är en lokalväg som idag korsar Södra stambanan med en plankorsning. En planskild korsning mellan Ostlänken och Hemsjövägen bedöms inte samhällsekonomiskt försvarbar då relativt få kommer att nyttja vägen. En ersättningsväg utreds som kan fungera både under byggtid och som permanent lösning. Ersättningsvägens slutliga dragning kommer inte fastställas i järnvägsplanen då den är en enskild väg utanför detaljplanelagt område, men Trafikverket ska föreslå en fungerande lösning. Vägens nya sträckning fastställs i en lantmäteriförrättning efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft. Fortsatt dialog med berörda fastighetsägare kommer ske och förslag redovisas vid kommande samråd.

Corem

Corem äger fastigheter i Tannefors som är direkt berörda. Corem delar Linköpings kommuns inställning och synpunkter avseende miljöpåverkan. När det gäller Saabs tidigare verksamhet på bland annat Mekanikern 22 pågår en miljöutredning avseende miljöföroreningar i mark, där Länsstyrelsen är kravställare. Corem framför att utifrån ett stadsutvecklingsperspektiv förordas stationsläge vid Steninge med anslutning öster om flygplatsen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar informationen.

Övriga fastighetsägare

Några ägare till fastigheter undrar hur förslaget påverkar den egna fastigheten och önskar information om eventuellt intrång.

Trafikverkets kommentar

I det fall en fastighet påverkas direkt av markintrång ersätts fastighetsägaren för den marknadsvärdeminskning som fastigheten drabbas av. Trafikverket löser i första hand in den mark som behövs för anläggningen. Det kan till exempel handla om smala remsor av mark som blir obrukbara. Mer information kring ersättningsregler med mera finns

att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" samt "Vad händer när en järnväg eller väg byggs" som kan laddas ner från Trafikverkets hemsida. Fastighetsägare som är direkt påverkade kommer att kontaktas av Trafikverket.

3.2.4 Samråd med övriga

Yttranden inkom från följande myndigheter, företag, intresseorganisationer och privatpersoner. Möten har hållits med några av dessa utöver remissvaren.

Försvarmakten

Försvarmakten meddelade i april 2026 att de har fått nya direktiv och att Försvarmakten kommer att lämna ett formellt yttrande i ärendet. Om det inkommer efter formell svarstid får det beaktas som synpunkter/ information inför det formella samrådet i höst där de avser att yttra sig.

Försvarmakten meddelade 2026-05-04 att, med anledning av regeringens nya beslut avseende nationell infrastrukturplan, finns det ej längre syfte för Försvarmakten att yttra sig i rubricerat ärende.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar informationen.

Hållbart Kinda

Föreningen anser att förslaget, att avsluta med en station i Tannefors och inte koppla ihop med Ostlänken eller stambanan vid Linköpings centralstation, inte är ett acceptabelt förslag. Det skulle göra det mindre attraktivt att ta tåget på Stångådalsbanan. På sikt riskerar det att leda till att banan läggs ner. Det kan leda till att resenärerna istället tar bil eller buss, vilket både ökar trafikbelastningen i Linköping och utsläppen av växthusgaser. Dessutom minskar möjligheterna att bo i andra orter och på landsbygden för de som arbetar i Linköping eller andra orter och pendlar till arbetet. Syftet med Ostlänken sägs bland annat vara att ge en utökad arbetsmarknadsregion. Man måste då på ett snabbt sätt kunna ta sig till och från de stationer där tågen som trafikerar Ostlänken stannar. Stångådalsbanan skulle, om den ansluts till Ostlänkens station i Linköping kunna vara ett effektivt sätt att resa från orterna söder om Linköping, både de inom Linköpings kommun (Sturefors, Bestorp, Brokind), Rimforsa, Kisa och Åtvidaberg samt orter inom Kalmar län längs banan och därefter vidare med tåg.

Föreningen befarar att möjligheterna att ta sig vidare inom Linköping skulle vara begränsade. Vid en station i Tannefors kommer endast någon enstaka busslinje att ansluta.

Beslutet om placeringen av den nya stationen i Steninge verkar bygga på ett bristfälligt beslutsunderlag. Möjligheten att behålla befintlig centralstation och bygga ut denna till ett modernt resecentrum har inte beaktats och utretts tillräckligt. Att behålla nuvarande placering av centralstationen skulle innebära en väsentligt lägre kostnad. Detta skulle också möjliggöra att Stångådalsbanan på ett enklare sätt även i fortsättningen kan ha slutstation vid Centralstationen. De stora belopp som sparas in vid utveckling av befintlig centralstation istället för att bygga en helt ny station skulle kunna utnyttjas för att rusta upp Stångådalsbanan till en högre standard. Detta sammanfaller med syftet med Ostlänken att utöka arbetsmarknadsregionen.

En station vid Saab och en slutstation i anslutning till Ostlänken/Stambanan skulle möjliggöra pendling från orterna söder om Linköping på ett miljöanpassat och säkert sätt. Med en utveckling av trafiken på Stångådalsbanan med anpassade fordon, utrustning av banan med bland annat ett modernt signalsystem och på sikt en elektrifiering öppnar sig helt andra möjligheter för utnyttjande av tåget för arbetspendling och längre resor. Detta skulle förutom stora miljövinster ge minskade viltolyckor på riksväg 34 och 35 och en bättre trafiksituation både på dessa vägar och i Linköping.

Man kan även tänka sig ökade godstransporter på banan. Till exempel planerar Kindasågen i Kisa en kraftig expansion, och att köra produkter därifrån på järnväg istället för med lastbil är en fullt tänkbar utveckling. Men då måste naturligtvis tågen kunna nå sitt mål och inte ha slutstation i Tannefors. Från miljö- och klimatsynpunkt är detta en eftersträvarvärd utveckling.

Trafikverkets kommentar

Kommande miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning kommer redovisa hur projektet bidrar till att uppfylla relevanta nationella miljö kvalitetsmål, däribland miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.

Se även kommentar till Region Östergötlands län och Region Kalmar län.

Miljöpartiet de gröna i Kinda

Miljöpartiet i Kinda anser att förslaget riskerar att degradera Stångådals- och Tjustbanan. För att dessa banor ska kunna fungera krävs att de ses som en integrerad del av Sveriges infrastruktur. Järnvägen är ryggraden i ett hållbart samhällsbygge och en förutsättning för att hela Östergötland och Kalmar län ska leva. Den kortsiktiga kostnaden måste ställas mot den miljönytta ett ökat tågresande medför samt de intäkter som kommer med ökad arbetspendling och regional utveckling. Miljöpartiet motsätter sig förslaget som innebär att tågen har slutstation i Tannefors.

Det absolut viktigaste är att järnvägsnätet förblir sammanhållet. En järnväg är inte en isolerad linje, utan ett system. Ett tvingande byte till buss i Tannefors gör hela sträckan mindre attraktiv. Detta drabbar alla resenärer, men slår hårdast mot rullstolsburna och personer med barnvagn för vilka varje extra byte innebär ett betydande hinder.

Saabs pågående expansion med över 3 000 nya tjänster ställer enorma krav på infrastrukturen. Trafiksituationen vid infarterna mot Linköping är redan kritiskt ansträngd. Att lösa detta med parkeringsplatser och mer biltrafik är inte en hållbar väg. Miljöpartiet anser att Saab, tillsammans med Trafikverket och Regionen, bör delta i finansieringen av planfria korsningar i Tannefors för att möjliggöra ett fungerande flöde för både tåg- och vägtrafik utan att bryta järnvägens kontinuitet.

Järnvägen är överlägsen vägtrafiken när det gäller att minska utsläppen av mikroplaster, där en betydande del kommer från däckslitage från bilar och bussar.

Linköping växer idag på bekostnad av värdefull åkermark. Genom att satsa på järnvägen kan boende fördelas till omkringliggande kommuner och låta hela regionen växa i balans.

För att järnvägsnätet ska vara konkurrenskraftigt krävs investeringar i form av elektrifiering och helsvetsade spår för att möjliggöra hastigheter upp till 140 km/h, och moderna signalsystem.

I ett försämrat säkerhetsläge har våra länsjärnvägar fått en förnyad strategisk betydelse. Fungerande sidobanor som kompletterar stambanorna ökar landets redundans och förmåga att transportera både människor och gods i kristider. Att bevara Stångådals- och Tjustbanan som en integrerad del av det nationella nätet är därför även en fråga om Sveriges totalförsvär.

Trafikverkets kommentar

Se kommentar till Region Östergötlands län och Region Kalmar län.

Försvarsmakten har inte yttrat sig.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen ställer sig starkt kritisk till alternativet eftersom det riskerar att minska banornas attraktivitet. För att nå klimatmålen måste det kollektiva resandet öka och transporter med låga utsläpp och låg energiförbrukning behövs.

En station med vidare bussförbindelse kan inte mäta sig med att kliva av direkt vid ett resecentrum med tillgång till alla vidare transportslag. Attraktiviteten riskerar att minska och därmed få ett ökat pendlande med bil, med tillhörande koldioxidutsläpp och luftföroreningar. En redan pressad trafiksituation riskerar att förvärras med köer och buller. Det är missvisande att avgöra banornas framtid grundat på prognoser baserade på ett vikande reseunderlag på redan eftersatta banor. För att nå uppsatta klimatmål är det helt nödvändigt att planera för en klimatsmart infrastruktur som uppmuntrar kollektivt resande och har kapacitet för den framtida trafiksituationen.

Trafikverkets kommentar

Kommande miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning kommer redovisa hur projektet bidrar till att uppfylla relevanta nationella miljö kvalitetsmål, däribland miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Rapporten kommer även behandla buller och luftföroreningar.

Se kommentar till Region Östergötlands län och Region Kalmar län.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet hänvisar till Länsstyrelsen som företräder det statliga kulturmiljöintresset på en regional nivå. Frågor som Riksantikvarieämbetet ser kan behöva hanteras och utvecklas i kommande miljökonsekvensbeskrivning är de rumsliga konsekvenser som kan uppstå genom planerad verksamhet (genom dess storlek, höjd och utformning) i förhållande till intilliggande kulturmiljöer och landskap.

Trafikverkets kommentar

Länsstyrelsen har yttrat sig bland annat gällande kulturmiljö, se kommentar till Länsstyrelsen. Länsstyrelsen beslutar om järnvägsplanen

kan komma att innebära betydande miljöpåverkan och därmed krav på miljökonsekvensbeskrivning. Avgränsning av miljöaspekter sker i samverkan mellan Länsstyrelsen och Trafikverket.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten kan inte se att den föreslagna placeringen av stationen har någon särskild inverkan på sin verksamhet eller att den i övrigt skulle medföra någon egentlig förändring mot den trafiksituation som finns idag. Därmed har de inte särskilda synpunkter på frågan om åtgärden kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Räddningstjänsten vill dock i ett tidigt skede lyfta aspekten kring suicidprevention och särskilt det faktum att stationsområden ofta drar till sig händelser kopplat till suicid. Det bör tidigt utredas ifall särskilda åtgärder för tillträde till stationen eller övervakning av denna kan införas för att höja säkerheten.

Järnvägsanslutningen norr om stationsområdet bör så långt möjligt stängslas in för att förhindra tillträde till spårområdet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar informationen. Angående suicidprevention kommer behovet utredas vidare i den fortsatta processen.

SAAB

Saab har inga synpunkter gällande beslutet om betydande miljöpåverkan. Angående placering av stationsläget ser Saab inget stort logistiskt behov eller beredskapsbehov av Stångådalsbanan. Det är endast ett fåtal medarbetare som nyttjar Stångådalsbanan så behovet av ett stationsläge nära anläggningen är begränsat. Saab ser gärna att plankorsningarna mellan banan och riksväg 35 tas bort så långt det är möjligt för att underlätta trafik och transportsituationen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar informationen.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när ledningssamordning påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya och

befintliga ledningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra vägplanen så skall kostnadsfördelning mellan Trafikverket och Skanova ske enligt gällande avtal och lagar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar informationen.

SMHI

SMHI har synpunkter avgränsade till hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö) samt klimatanpassning och hänvisar till SGU och Länsstyrelsen.

SMHI ser fram emot att ta del av fortsatt utredning om översvänningsrisker med avseende på höga flöden och skyfall.

För att bibehålla goda hydrologiska och avvattningstekniska förhållanden för diken och vattendrag runt det nya stationsläget behöver åtgärder som utförs baseras på dimensioneringsunderlag framtagna för konstruktionens förväntade framtida livslängd.

Klimatanpassning behövs och hänsyn behöver tas till både extremväder såsom skyfall och värmebölja och mer långsamma förlopp. Det bör vara ett minimum att beakta effekterna av ett förändrat klimat under ett objekts förväntade livslängd. Gällande klimatförändring/klimatanpassning bifogas länkar till SMHIs publikationer i frågan och till Myndighetsnätverket för klimatanpassning.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar informationen för den fortsatta processen.

Stångådalsbanans vänner

Den ideella föreningen Stångådalsbanans Vänner bildades 1991 och har bland annat syftet att arbeta för en positiv utveckling av Stångådalsbanan och dess trafik. Föreningen anser att Stångådalsbanan ska anslutas till Ostlänkens station i Linköping.

Föreningen anser att de två alternativ som ansluter till den gemensamma stationen är de enda som medger samma nytta för resenärerna som dagens lösning. De anser att utredningen brister bland annat genom att inte redovisa kostnader för samtliga alternativ.

Alternativet öster om flygfältet sägs kräva cirka 10 km nybyggnation men torde bli cirka 5 km lång. I samrådsunderlaget anges att restiden är svår

att förutse. Föreningen anser att Trafikverket lätt torde kunna räkna ut restiden. Den samhällsekonomiska aspekten på detta bör beräknas.

Föreningen påpekar att Trafikverkets initierade åtgärdsvalsstudie om trafiksystemet i Östra Linköping och koppling till riksväg 35 och E4 kanske kommer visa att en omläggning av Stångådalsbanan till öster om flygfältet är önskvärd eller närmast nödvändig.

Föreningen anser att samrådsunderlaget inte redovisar alla kostnader för att anlägga och driva Tannefors Norra. Kostnader för anslutning till befintliga vägar, busshållplatser, motorvagnsdepå med anslutande vägar, personallokaler för såväl åkande personal som verkstadspersonal, bränsleförråd och toalettömningsanläggning, väntsal, toaletter, bil- och cykelparkeringsmöjligheter, taxiangöring, väganslutning till motorvagnsdepån saknas. Rapporten redovisar ej heller några kostnader för drift eller underhåll. Eftersom den kalkyl man hänvisar till inte redovisas är det svårt att ta ställning till detta alternativ ur ekonomisk synvinkel. Hur beräknas till exempel den förlängda restiden och väntetiderna för passagerarna som ska byta mellan tåg och buss. Uppgifter kring totalkostnaden och effekterna ur ett samhällsekonomiskt perspektiv saknas.

Att flytta stationsläget ska innebära att en likvärdig lösning som upprätthåller motsvarande funktioner som idag. Många reser med packning, barnvagnar, till exempel till och från Astrid Lindgrens Värld i Vimmerby. Besvärliga, tidsödande, väderutsatta ytterligare byten till busstransporten anser föreningen inte är en likvärdig lösning.

Föreningen undrar om Region Kalmar har tillräckligt många nya tåg för att köra sträckan till Norrköping utan att man får göra avkall på turtätheten.

Idag förekommer ingen godstrafik på Stångådalsbanan. Det finns anledning att i stället mena, som till exempel näringslivet gör, att framtidens transporter i betydligt större utsträckning måste och kommer att gå på järnväg.

Trafikverkets kommentar

Stationsområdets behov av kringanläggningar utreds vidare.

Angående behov av ytterligare utredning, se kommentar till Region Östergötlands län.

Angående effekterna ur ett samhällsekonomiskt perspektiv och möjlig godstrafik med mera, se Trafikverkets kommentar till Länsstyrelsen i Östergötlands län, Region Östergötlands län och Region Kalmar län.

Svenska Järnvägsfrämjandet

Järnvägsfrämjandet förordar att behålla den nyrenoverade Stångådalsbanan genom Tannefors, behålla Tullbron över Stångån med spår 1 och 2 för Krösatågen och Försvarsmaktens tunga transporter mellan Malmens flygflottilj och Västerviks djuphamn och gärna även för Östgötapendelns resenärer.

Eget stationsläge vid befintliga Linköpings resecentrum är den billigaste lösningen. Järnvägsfrämjandets föreslår ett tillägg av ett mindre triangelspår mot stambanan i norra Tannefors, med anslutning mot stambanan både västerut för Krösatågen och österut för godstrafik mot Norrköping.

Därutöver ger järnvägsfrämjandet ytterligare förslag på spårdragning och andra förändringar av trafiknätet.

Järnvägsfrämjandet anser att Trafikverket pressas att tillgodose kommunens omfattande krav på stadsomvandling, långt utanför Trafikverkets ansvarsområde. Järnvägsfrämjandet anser att Trafikverket betalar merkostnaden för en ur trafiksynpunkt onödig stationsflyttning till Steninge för att kommunen ska komma åt värdefull byggmark. Här finns en stor och självklar sparpotential, för både ekonomi och miljö att undvika en betydande miljöpåverkan. Järnvägsfrämjandet yrkar att alternativet att fortsatt nyttja nuvarande centralstation utreds utan påverkan av kommunen.

Enligt järnvägsfrämjandet tillgodoser deras eget förslag Försvarsmaktens behov av tunga transporter över Tullbron och godstrafiken från och till sydost får bättre förutsättningar. Försvarsmakten yttrade sig över förslag till nationell plan att anslutningen mellan Stångådalsbanan och Linköping C bör vara intakt så att banan även framöver effektivt kan nyttjas för såväl civil som militär trafik. Försvaret framhåller också ökat behov av en triangelspårstrategi för ökad effektivitet. Trafikverket har hittills inte beaktat Försvarsmaktens behov av tunga transporter mellan Malmen och Västerviks djuphamn över Tullbron.

När Trafikverket separerade Stångådalsbanans anslutning från Ostlänken blir Tullbron helt oberoende av hur och var Ostlänken angör Linköping. Kommunstyret vill ändå riva Tullbron för sin stadsomvandling, utan hänsyn till grannkommunernas behov av snabba och bekväma

tåganslutningar. Tullbron kan inte rivas så länge den trafikeras. Låt tågen fortsätta gå ända fram.

Föreningen bifogar även länkar till insändare och debattartiklar från framförallt Corren.

Trafikverkets kommentar

Alternativet att låta Stångådalsbanan ligga kvar in till nuvarande Linköpings centralstation skulle innebära att befintliga spår behålls och att nuvarande resecentrum byggs om för en mindre anläggning med optimerad plattformsplacering. Trafikverket liksom Linköpings kommun förordar inte en sådan lösning eftersom järnvägens barriäreffekt genom centrala Linköping skulle kvarstå och Linköpings stadsutveckling skulle begränsas av järnvägen. Trafikverket har, tillsammans med kommun och region, ett ansvar att arbeta för att samhällsutvecklingen i stort sammantaget ger den mesta nyttan, dock utifrån respektive myndighets uppdrag.

Försvarsmakten har inte yttrat sig.

Svenska turistföreningen (STF) Linköping

STF har tidigare lämnat remissvar till Linköpings kommun angående ändring av översiktsplanen för norra staden och järnvägen, och utgår från att det remissyttrandet finns tillgängligt även för Trafikverket.

STF anser att förslaget att inte låta Stångådals- och Tjustbanan ansluta till det nya stationsläget riskerar att utarma befintlig tågtrafik och minska tillgängligheten till och från den sydöstra regionen med tåg. Konsekvensen riskerar bli ökad vägtrafik med ytterligare belastning på miljön i form av klimatpåverkande utsläpp och fysiskt ianspråktagande av mark för vägar. Det strider mot ett flertal mål på olika samhällsnivåer.

STF Linköping anser att en regional utblick är mycket viktig. Stora företag har startat som små, många gånger i mindre samhällen, där tillgång till välfungerande och hållbar kollektivtrafik möjliggör arbetspendling och godstransporter. Förslaget med nytt plattformsläge i Tannefors avskilt från nya resecentrum riskerar att avsevärt försämra tillgängligheten och möjligheterna för kollektivresande på Stångådals- och Tjustbanan.

Satsningar på väl fungerande järnvägsinfrastruktur är viktiga och ökar möjligheterna till mer hållbara kollektiva transporter för fler. STF:s riksorganisation driver aktivt frågan om bevarad och utbyggd kollektivtrafik till olika besöksdestinationer. I både ett regionalt och nationellt perspektiv är därför Stångådals- och Tjustbanans sträckning

viktig. En eventuell nedläggning av den trafiken försvårar eller stänger möjligheten för invånare i sydöstra Sverige att resa med tåg genom landet.

Gods som idag går med lastbil behöver incitament att flyttas över på järnväg. Ett scenario där Stångådals- och Tjustbanan riskeras att strypas bidrar inte till detta.

I samrådsunderlaget anges att få resenärer, som idag reser på Stångådals- och Tjustbanan, har Linköpings centralstation som målpunkt. Det må vara sant idag, men en infrastrukturinvestering av denna omfattning ska ju byggas för framtiden. Där måste möjligheterna till hållbart resande och hållbara godstransporter i sydöstra Sverige vara ledstjärnor. Om övrig kollektivtrafik (bussar) dessutom planeras trafikera nya resecentrum blir möjligheten att nyttja dem avsevärt sämre för resenärer som tvingas stiga av i Tannefors.

Tillförlitlighet är viktig för att alternativet tåg ska väljas. Fortsatt trädsäkring är en åtgärd som kan minska risken för oväntade, oönskade inställda turer.

Trafikverkets kommentar

Yttranden inkomna till Linköpings kommun har Trafikverket inte tagit del av inom detta projekt. Trafikverket noterar informationen för den fortsatta processen.

Kommande miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning kommer redovisa hur projektet bidrar till att uppfylla relevanta nationella miljö kvalitetsmål, däribland miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.

Angående bland annat banans framtid och prognoser för framtida resande se kommentar till Länsstyrelsen i Östergötlands län, Region Östergötlands län och Region Kalmar län.

Tekniska verken i Linköping AB

Tekniska verken informerar om sina befintliga ledningar och andra anläggningar inom utredningsområdet. Det finns ledningar utmed Gamla Tanneforsvägen och korsande befintliga bana samt i området för nytt spår. Samordning med nätägare och säkerställande av skyddsavstånd och driftförutsättningar är nödvändig. Dessa ledningar kan möjligen ligga i konflikt med det nya stationsläget eller spåren så att ledningarna behöver flyttas. Detta behöver utredas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar informationen för den fortsatta processen.

Östsvenska handelskammaren

Östsvenska handelskammaren har inga synpunkter på bedömningen av betydande miljöpåverkan. De påpekar att ur ett näringslivsperspektiv är framkomlighet av stor betydelse, för medarbetare, leveranser och transporter och även för beredskap och robusthet. Östsvenska handelskammaren delar åsikten med Saab och Linköpings kommun om den ansträngda trafiksituationen i Tannefors och att plankorsningen med riksväg 35 bör tas bort. Stationsläge och andra utformningsfrågor kan de ta ställning till när processerna samordnats och underlaget är mer utvecklat.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar informationen.

Privatpersoner

Yttranden från privatpersoner redovisas och bemöts tematiskt.

Stångådalsbanan ansluter till stationen i Steninge

Utöver flera remissinstanser har drygt 60 privatpersoner inkommit med synpunkter som anser att Stångådalsbanan ska ansluta till den nya stationen i Steninge eller annan gemensam station. Även personal på tågen har yttrat sig.

De vanligaste motiven är att de extra resbyten som station i Tannefors medför är ett hinder för resenärer. För att möjliggöra enkla och attraktiva bytesmöjligheter för resande från norra Kalmar län och sydöstra Östergötland vid vidare resor såväl norr- som söderut måste Stångådals- och Tjustbanorna ansluta mot Ostlänken i Linköping. Om tågen stannar i Tannefors blir det besvärligare att byta till andra färdmedel då alla resenärer inte kommer ha centrala Linköping som destination. Buss mellan stationerna innebär ökad restid och minskar antalet som vill ta tåget. Dessutom kan bussar komma att fastna i rusningstrafiken. Även det extra gångavståndet mellan stationen i Tannefors från centrala Linköping blir ytterligare en tröskel.

Flera privatpersoner anser att om man lägger ändstationen i Tannefors är det en klar försämring för alla som bor i Kalmar län. Olika stationer försämrar möjligheterna att bo och jobbspendla längs banorna. Det är inte

bara Göteborg, Malmö och Stockholm som behöver bra kommunikationer. Att koppla bort Stångådalsbanan från resecentrum innebär inte att banan får en likvärdig funktion som idag. Förslaget leder till ökade restider för pendlare, som istället troligtvis kommer att välja buss eller bil, vilket ökar vägtrafiken och CO₂-utsläpp. Att åka från Västervik via Linköping försvinner som tidsmässigt möjligt alternativ. Flera privatpersoner påpekar att det även försvårar för turister. Många har Linköpings centrum som slutdestination, medan andra reser vidare. Denna koppling är särskilt viktig under sommarperioden då resandet ökar kraftigt till Kalmar län, inte minst till Astrid Lindgrens värld.

Flera påpekar att alternativet i praktiken innebär att Trafikverket aktivt arbetar för banornas nedläggning. De anser att sannolikheten är stor att Krösatåget tappar resenärer, som leder till lägre lönsamhet och till en diskussion om nedläggning, vilket anses vara en förlust för fungerande järnvägsinfrastruktur. Här måste man ta ställning till om järnvägen ska finnas i framtiden eller inte. Försenade och inställda tåg, problem med banan, fordonsbrist och uteblivna satsningar leder till färre resenärer. Antingen bör man satsa på banorna eller så lägger man ner. Signalsystemet har uppgraderats för en betydande summa.

Några påpekar att de åker banan till resecentrum i Linköping och fortsätter vidare med tåg och har synpunkter på resvaneundersökningen.

Trafikverkets kommentar

Se kommentar till Länsstyrelsen i Östergötlands län, Region Östergötlands län och Region Kalmar län.

Stångådalsbanan ansluter till befintlig Linköpings C

Några privatpersoner anser att om man ska spara så mycket pengar som möjligt, ska man inte flytta centralstationen. Man behöver inte heller bygga Ostlänken. Det är dumt att bygga en ny sparlösning som är sämre än det som redan finns. Om resecentrum får vara kvar skulle man istället kunna investera i bland annat planskilda korsningar. Det finns plats för fler spår bortanför spår 5 på nuvarande resecentrum och tågtiderna kan effektiviseras. Öka omfattningen på lokalbussarna och ordna bokningsbara cyklar och skotrar. Uppmuntra samåkning. Då behöver inte heller värmeverket och andra verksamheter flytta. Det skulle spara både pengar och åkermark. Om istället spår byggs längs E4 till godstrafiken frigörs utrymme för mer persontrafik vid nuvarande resecentrum.

Trafikverkets kommentar

Alternativet att behålla nuvarande stationsläge vid Linköpings centralstation utreddes i tidigare skede då korridor valdes för Ostlänken. Då utreddes om samtliga banor kunde nyttja stationen. Korridor Steninge bedömdes sammantaget ha högre måluppfyllelse än det befintliga läget, korridor Stångebro. Att enbart låta Stångådalsbanan kvarstå vid befintlig station skulle innebära att spårens barriäreffekt kvarstår och hindrar en framtida stadsutveckling.

Lokalisering öster om flygplatsen

Några privatpersoner anser att alternativet öster om flygplatsen är lämpligast. De anser att det är en dålig lösning att ha kvar plankorsningarna på Stångådalsbanan i Linköping. Linköping behöver kunna växa och underlätta för Saabs växande verksamhet. Anslut järnvägen via nya spår öster om flygplatsen och angör stationen i Steninge. Då kan staden växa och bidra inom totalförsvaret och Sveriges tekniska utveckling. Jordbruksmarken bör kunna kompenseras genom att annan jordbruksmark inte behöver tas i anspråk för Linköpings tillväxt när spårområden i centrala staden kan användas istället. Alternativet med anslutning till stationen öster om flygfältet måste utredas på samma nivå som alternativet med station i Tannefors norra.

Trafikverkets kommentar

Att dra Stångådalsbanan öster om flygplatsen har utretts översiktligt. Trafikverket bedömer att en sådan lösning har en hög kostnad i jämförelse med nytta och förordar inte detta alternativ.

Anslutningen söderut

Några privatpersoner påpekar att förslaget missar all anslutning till tåg söderut/västerut. Tänk på att även Mjölby är en förbindelsestad. Det finns önskemål att byta tåg till andra riktningar än Stockholm.

Trafikverkets kommentar

Enligt resvaneundersökningen är det en mycket liten del av resenärerna som har start- eller målpunkt väster om Linköping och reser med Stångådals- eller Tjustbanan. De reseströmmarna har därmed varit underordnade i valet av stationsläge.

Framtida potential

Flera påpekar att infrastrukturplaneringen inte kan fokusera på hur dagens resmönster ser ut då resmönster i framtiden kan förändras. Flera privatpersoner påpekar att effekterna verkar vara bedömda på befintligt tågutbud och inte jämförelser med andra tågsträckor med tätare turer.

De anser att Stångådals- och Tjustbanan har lidit av fordonsproblem och fordonsbrist. När tågtrafiken blir pålitligare, är det troligt att resandet ökar och flera också vill åka längre än till Linköping. Det finns potential för pendeltågstrafik på Stångådalsbanan närmast Linköping om banan skulle ha högre turtäthet och återöppna fler hållplatser. Vikingstad, Mantorp och Linghem har vuxit mycket tack vara Östgötapendeln. Låt fler samhällen få samma utvecklingsmöjligheter. Då kommer pendlare vilja att byta till Östgötapendeln i Linköping för att komma vidare till Norrköping, Mantorp och Motala.

En privatperson påpekar att Stångådalsbanan tidigare gick hela vägen mellan Kalmar och Stockholm och menar att det skulle öka resandet på Stångådalsbanan.

Några påpekar att samrådsunderlaget hänvisar till en några år gammal resvaneundersökning. De anser att Trafikverket fäster en orimligt stor tillit till den. Resvaneundersökningen säger ingenting om hur resandet på Stångådalsbanan kommer att se ut om tio eller tjugo år. Sannolikt kommer alla sorters tågresande att öka framöver. I undersökningen återges att cirka 60% av resenärerna på Stångådalsbanan har Linköping som avreseort. Vid val av alternativ bortser Trafikverket från de 40% som enligt undersökningen redan idag skulle åka vidare med tåg eller buss från Steningestationen.

Trafikverkets kommentar

Angående banans framtida flöden utgår Trafikverket från basprognos 2045.

Angående de 40% som reser vidare så finns möjligheten till fortsatta resor norrut i och med att banan ansluter till Södra stambanan. Trafikverket ger förutsättningarna. Sedan är det upp till operatörerna hur trafikeringen planeras och genomförs.

Se kommentar till Länsstyrelsen i Östergötlands län, Region Östergötlands län och Region Kalmar län.

Rusta upp banorna

Stångådalsbanan och Tjustbanan måste också rustas upp med till exempel helsvetsat skarvfritt spår, trädsäkring, stängning av obebakade plankorsningar, fler mötesspår och elektrifiering.

Trafikverkets kommentar

Eventuella behov av förbättringar på befintlig bana ligger utanför projektet om Stångådalsbanans anslutning i Linköping. Upprustning av befintlig infrastruktur görs utifrån beviljad budget.

Kulturhistoriskt intressant bebyggelse

Boende i Råberga ser att det finns risk för att Haga missionshus, som enligt Trafikverkets utredning är klassificerad som den mest skyddsvärda byggnaden i Råberga, behöver rivras för att få plats med kurvan genom koloniområdet. På västsidan av Hagalundsvägen finns gott om outnyttjat utrymme på båda sidor om den nuvarande rälsen.

Trafikverkets kommentar

Den exakta placeringen av järnvägsanläggningen inom utredningsområdet utreds vidare och påverkan på omgivningen ska minimeras så långt möjligt.

Påverkan på närmiljön

Några privatperson anser att ett alltför snävt geografiskt område beskrivs i samrådsunderlaget. De förslag om nybygge av järnvägsstation, stängning och rivning av vissa befintliga bansträckningar, konsekvenser av de tillkommande kollektivtrafiklösningar som krävs är mycket ytligt beskrivna. De anser att förslaget har högst påtaglig påverkan på närmiljön såsom utsläpp till luft, vägslitage och risk för markföroreningar vid bränslehantering som tillkommande kollektivtrafik och tankning av tåg skulle tillföra till stadsdelen. Ytterligare utredning av miljöpåverkan behövs och ett större geografiskt område måste utredas redan i detta skede.

Trafikverkets kommentar

Kommande miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning kommer redovisa konsekvenserna för miljön. Trafikverket står fast vid sin bedömning att projektet inte bör antas innebära betydande miljöpåverkan.

Godstrafik

Stångådalsbanan borde också kunna bli använd för godstransporter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket utgår från den trafikering som ingår i Trafikverkets basprognos 2045. I denna basprognos förekommer ingen tidtabellslagd godstrafik på Stångådalsbanan genom Linköping. Trafikverkets utgångspunkt är därmed inte inklusive godstrafik. Ett av projektmålen är att möjliggöra genomgående gods- och persontågstrafik mellan Stångådalsbanan och Södra stambanan. Projekt målet innebär därmed att Stångådalsbanan möjliggörs för en framtida eventuell godstrafik.

Totalförsvaret

Några privatpersoner påpekar att banan behövs för totalförsvarets anslutning till hamnarna i Norrköping, Västervik, Oskarshamn och Kalmar.

Trafikverkets kommentar

Försvarsmakten har inte yttrat sig.

Övrigt

En privatperson anser att förslaget med station i norra Tannefors är bäst. Men då behöver ett aktivt arbete med tågoperatören/ trafikhuvudmannen initieras för att säkerställa att trafiken kan gå till Norrköping för byte där. Det är många som reser vidare mot Sala och Stockholm.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ger förutsättningarna. Sedan är det upp till operatörerna hur trafikeringen planeras och genomförs.

Trafikverket, 781 28 Borlänge.

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

trafikverket.se