

Kompletterande beskrivning av utformningsalternativ för bytespunkten Norrköping

Järnvägsutredningen förordar ett markförlagt läge för nya stationen. Den ger dock öppning för att stationen kan byggas i ett upphöjt läge, så att gång-, cykel- och övrig kollektivtrafik kan passera stationen i marknivå.

Trafikverket och Norrköpings kommun arbetar tillsammans för att optimera trafiksystemen och skapa lösningar som är gynnsamma för bägge parter. I det arbetet har kommunen kommit med ett förslag på alternativt läge av nytt resecentrum som ur flera aspekter uppvisar klara fördelar. Kommunen förordar också ett upphöjt läge.

Inför fortsatt arbete avser parterna att fördjupa utredningsarbetet inom framförallt tre alternativ, utan att för den skull utesluta andra lösningar som kan komma upp under arbetet med järnvägsplan. De tre alternativen är:

Alternativ N

Stationen förläggs i markplan för att sedan fortsätta söderut i en tunnel under Norrtull. Grundalternativ i järnvägsutredningen.

Alternativ B1

Stationen förläggs i plan något norr om nuvarande station. Höjdmässigt i markplan med passager för gång- cykel och övrig trafik över och/eller under stationen. Söderut fortsätter järnvägen i en tunnel som i den södra tunneländan mynnar i samma placering som i grundalternativet.

Alternativ B2

Stationen förläggs i plan något norr om nuvarande station; samma läge som alternativ B1. Höjdmässigt förläggs stationen i ett upphöjt läge.

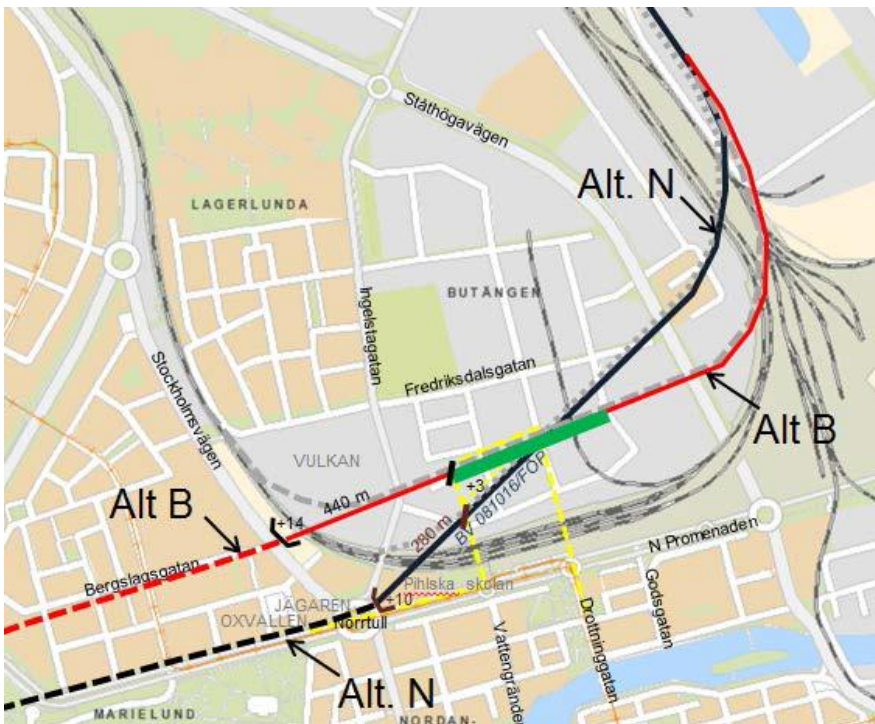


Fig. 1. Alternativa sträckningar av järnvägen genom Norrköping

Två huvudsakliga frågor identifierades tidigt. Den ena frågan var om ett upphöjt stationsläge, oavsett sträckning enligt alternativ N eller B, skulle vara tekniskt möjligt att konstruera. Detta på grund av att järnvägen söderut fortsätter ned i en tunnel vilket ställer krav på maximal vertikallutning. Trafikverket har utrett frågan och konstaterar att ett upphöjt stationsläge inte utgör något väsentligt hinder för Ostlänken.

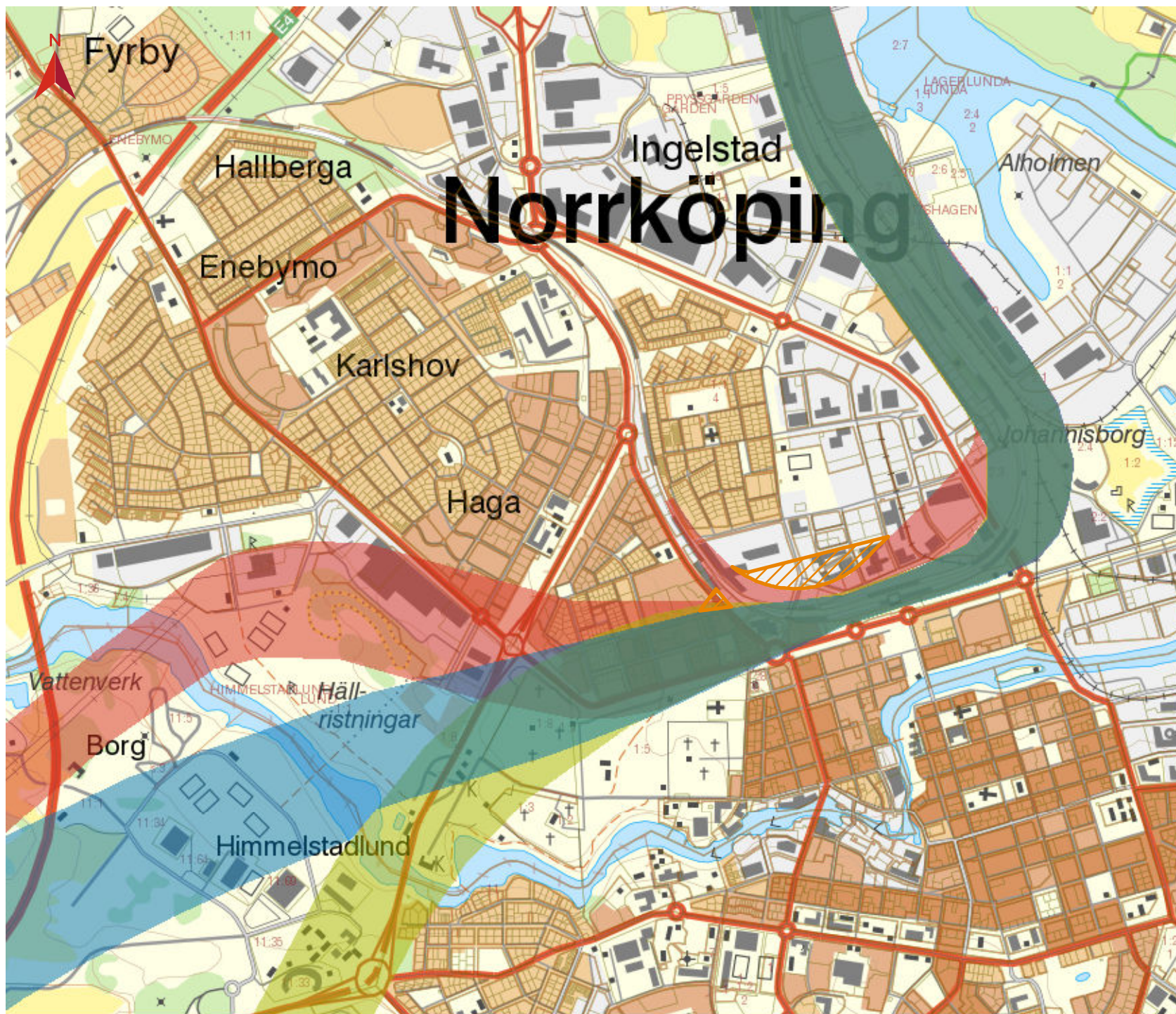
Vidare behövde omgivningspåverkan av buller utredas för upphöjda stationslägen. Trafikverket har låtit utreda detta i PM Kompletterande beskrivning av buller för utformningsalternativ Norrköping som komplettering till miljökonsekvensbeskrivningen.

Alternativ B1 och B2 hamnar på två ställen inne delvis utanför föreslagen (röd) korridor, se bilaga 1. Korridorutvidgning i Norrköping bedöms inte påverka varken Ostlänkens ändamål, projektmål eller funktion. Korridorutvidgning i Norrköping bedöms inte innebära någon väsentlig påverkan på omgivningen och allmänna intressen.

Trafikverket och kommunen är överens om att frågan om lokalisering av höjd- och plan för ny station kan lösas av parterna gemensamt i kommande järnvägsplanearbete.

Bilaga

Bilaga 1 Karta över korridorutvidgning i Norrköping



BILAGA 1

Korridorutvidgning
i Norrköping

Sida 1 av 1

Datum: 2014-05-27

Skala (A4): 1:20 000

0 0,15 0,3 0,45 0,6 0,75 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Blå korridor (järnvägsutredning 2010)
- Grön korridor (järnvägsutredning 2010)
- Röd korridor (järnvägsutredning 2010)
- ▨ Korridorutvidgning Norrköping (2014-05-23)