

BILAGA 3 SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen-Glyttinge

Linköpings kommun, Östergötlands län

Augusti 2014



Trafikverket

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Bilaga 3 Samrådsredogörelse, Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken

Författare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2014-08-07

Ärendenummer: TRV 2013/73929

Version: 3.0

Kontaktperson: Rita Ekgren, 010-123 86 25

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	4
2	INLEDNING	4
2.1	Samrådsremiss, del 1	5
2.2	Samrådsmöte med myndigheter, del 2	5
2.3	Samrådsmöte med allmänheten, del 3	6
2.4	Utställning, del 4	6
2.5	Övrigt	6
3	SYFTET MED SAMRÅD I PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	7
4	BAKGRUND	7
4.1	Förstudien Linköping C – Mantorp, samrådsredogörelse	8
4.2	Förstudie Linköping - Borås, samrådsredogörelse	9
4.3	Järnvägsutredning, avsnittsutredningen Norrköping C – Linköping C, samrådsredogörelse 9	
5	SAMRÅDSKRETS FÖR KOMPLETTERINGEN	10
6	SAMRÅD UNDER KOMPLETTERINGEN	15
6.1	Samråd med Länsstyrelsen	15
6.2	Samråd med kommuner	17
6.3	Samråd med myndigheter och organisationer	31
6.4	Samråd med allmänheten samt andra som har underrättats via annons	52
	Synpunkter från organisation och associationer som har underrättats via annons	52
	Synpunkter av privatpersoner, ordnade efter tema	57

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

1 Sammanfattning

Samrådet för kompletteringen av järnvägsutredning Ostlänken har skett från hösten 2013 till april 2014 och har delats upp i fyra olika delar: del 1 var en samrådsremiss där både myndigheter, organisationer och privatpersoner fick komma med synpunkter på ett samrådsmaterial, del 2 var ett samrådsmöte med myndigheter, del 3 var ett samrådsmöte med allmänheten och del 4 en utställning av kompletteringen där alla fick komma in med synpunkter. Samrådsredogörelsen har uppdaterats löpande och denna version är den som hanterar inkomna synpunkter och yttranden till och med utställningen.

De som har yttrat sig under samrådet för kompletteringen har tydligt haft olika uppfattningar. Den berörda kommunen har i valet av alternativ sett en chans att lyfta stadsutvecklingen till nya nivåer. Kommunerna och Regionförbund som är lokaliserade sydöst om Linköping har lyft frågan om hanteringen av Tjustbanan och Stångådalsbanan. Kommunerna och Regionförbund som är lokaliserade norr om Linköping är neutrala i val av alternativ, om detta inte påverkar Ostlänken som helhet och framförallt Ostlänkens tidplan.

Privatpersoner är antingen för eller mot tunnelalternativ och många som är emot lyfter det ekonomiska perspektivet. Tryggheten och upplevelsen för resenären nämndes ofta. Det framkom dock lika ofta att det som var positivt för resenärerna var negativt för stadsbilden. Tunnelalternativet upplevdes inte som ett jämställt transportsystem.

Snabba bytestider, bra tillgänglighet till övriga transportslag återkom i många yttranden likväl som att godstrafiken borde få en ny sträckning längs E4.

2 Inledning

Under arbetet med komplettering till järnvägsutredning Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen–Glyttinge och den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen har samråd hållits. Detta är en gemensam samrådsredogörelse för kompletteringsrapporten och miljökonsekvensbeskrivningen.

Samrådet kan delas in i fyra delar

- Del 1 Samrådsremiss
- Del 2 Samrådsmöte med myndigheter
- Del 3 Samrådsmöte med allmänheten
- Del 4 Utställning

- Del 5 Samråd efter utställningen

Sammanfattning av alla inkomna yttranden och synpunkter samt Trafikverkets kommentarer finns under kapitel 6 *Samråd under kompletteringen* i denna samrådsredogörelse. I redovisning av synpunkterna under kapitel 6 redovisas yttranden och synpunkterna per avsändare för de som ingick i samrådsgruppen och per tema för yttranden som kom från privatpersoner.

2.1 Samrådsremiss, del 1

Samrådsmaterialet har skickats ut till ca 150 myndigheter, kommuner, organisationer och intressenter. Med annons i Östgöta Correspondenten och Linköpings Tidning den 19 oktober och den 30 oktober 2013 informerades om samrådet och om samrådsmötet för allmänheten. Sista dag för att lämna in synpunkter var 8 november 2013.

Allt framtaget material har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats, på Trafikverkets kontor i Linköping (Ågatan 31) och på Linköpings kommun (Drottninggatan 45) under perioden 19 oktober till 8 november 2013. Samrådsmaterialet har skickats för yttranden till myndigheter och organisationer som ingår i samrådsgruppen.

Skriftliga yttranden från 72 olika intressenter, varav 31 privatpersoner, har inkommit till Trafikverket under del 1 av samrådstiden. Sammanfattning av yttrandena och Trafikverkets kommentarer finns under kapitel 6 *Samråd under kompletteringen* i denna samrådsredogörelse.

2.2 Samrådsmöte med myndigheter, del 2

Den 29 oktober 2013 hölls ett samrådsmöte med inbjudna myndigheter hos Linköpings kommun, Drottninggatan 45. Deltagare vid mötet, utöver Trafikverket, var representanter från Länsstyrelsen i Östergötland, Riksantikvarieämbetet, Östergötlands museum, Östgötatrafiken, Regionförbundet Östsam, Räddningstjänsten, Miljökontoret (Linköpings kommun), Linköpings kommun samt Tyréns (konsult).

Sammanfattning av mötet finns i början av kapitel 6.3 *Samråd med myndigheter och organisationer* i denna Samrådsredogörelse.

Trafikverket och Linköpings kommun har även haft separata samrådsmöten med Länsstyrelsen i Östergötlands län vid flera tillfällen under hösten 2013. Ett inledande samråd för presentation av projektet och diskussion kring avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning, MKB, hölls den 3 oktober 2013. Ytterligare möten med fokus på MKB har hållits med länsstyrelsen genom länsarkitekten och representanter från miljöskydd, naturvård/vatten, kulturmiljö, risk/beredskap och plan. Utöver detta har även representanter från länsstyrelsen medverkat vid så kallade risk- och säkerhetsmöten (för diskussion om bilaga 2 till kompletteringsrapporten, risk och säkerhet).

2.3 Samrådsmöte med allmänheten, del 3

Samråd har genomförts med allmänheten vid ett tillfälle, måndagen den 4 november, kl. 18 på Konsert & kongress, Konsistoriegatan 7 i Linköping. Mötet utannonserades den 19 oktober och den 30 oktober 2013 i Östgöta Correspondenten och Linköpings Tidning.

Ca 160 personer, varav ca 25 kvinnor och ca 135 män, deltog i mötet. Mötet inleddes med en presentation om "kompletteringen" av Trafikverket och som följdes av allmänna frågor och synpunkter. Mötet avslutades med mingel vid stationer där Trafikverket och konsulter besvarade allmänhetens frågor och tog emot synpunkter. Vid de fem stationerna behandlades teman som Övergripande frågor för Ostlänken, Komplettering till järnvägsutredning genom centrala Linköping, Miljöfrågor, Resecentrum samt Arkitekttävlingen "Innerstaden växer över ån" (frågor på denna station besvarades av tjänstemän från Linköpings kommun).

Sammanfattning av mötet finns under kapitel 6.4 *Samrådsmöte med allmänheten samt andra som har underrättats via annons* i denna samrådsredogörelse.

2.4 Utställning, del 4

Kompletteringen till järnvägsutredning har ställts ut under perioden 7 februari – 12 mars 2014 och fanns tillgänglig på Linköpings kommun, på Linköpings bibliotek samt på Trafikverkets hemsida. Utställningen har annonserats 25 januari 2014 i Östgöta Correspondenten och Vimmerby och Linköpings tidning samt Post- och Inrikes Tidningar.

Skriftliga yttranden från 80 olika intressenter, varav 35 var privatpersoner, har inkommit till Trafikverket under del 4 av samrådstiden.

Sammanfattning av yttrandena och Trafikverkets kommentarer finns under kapitel 6 *Samråd under kompletteringen* i denna samrådsredogörelse.

2.5 Samråd efter utställningen, del 5

Länsstyrelsen har yttrat sig över kompletteringen 2014-05-05. Några andra organisationer samt en privat person har skickat in synpunkter på kompletteringen. Dessa yttranden sammanfattas under kapitel 6 *Samråd under kompletteringen* i denna samrådsredogörelse.

2.6 Övrigt

Information om projektet har publicerats löpande på projektets webbplats www.trafikverket.se/ostlanken.

Samtliga skriftliga yttranden, minnesanteckningar och protokollen finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2013/73929.

3 Syftet med samråd i planläggningsprocessen

De muntliga och skriftliga kontakter som sker med myndigheter, sakägare och allmänhet kallas för samråd. Samråd pågår under hela planläggningsprocessen fram till granskningen av järnvägsplanen.

Samrådsredogörelsen är en redogörelse för vilka samrådskontakter som tagits, vilka synpunkter som inkommit och vilka åtgärder som de inkomna synpunkterna inneburit.

Syftet med samrådet är att:

- identifiera olika intressen som är viktiga att ta hänsyn till i planeringsarbetet
- samla in kunskap
- skapa förståelse av situationen, platsens karaktär och problembilden
- ge information till berörda
- skapa möjlighet till förankring av projektet i övrig samhällsplanering och hos de som berörs av projektet

4 Bakgrund

Trafikverket arbetar med projekten Ostlänken och Götalandsbanan. Utredningar som berör Linköping består av både förstudier för Götalandsbanan och en järnvägsutredning för Ostlänken.

Förstudierna har gjorts för sträckorna Järna – Linköping, Linköping C – Mantorp samt Linköping – Borås. År 2010 togs beslut om järnvägsutredningen på sträckan Järna – Linköping C.

Under arbetet med framtagandet av förstudierna och järnvägsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och underlagsrapporter har samråd hållits med berörda myndigheter, organisationer, företag, kommuner och allmänheten. Dessa samråd sammanfattas nedan och kompletta samrådsredogörelser för förstudierna och järnvägsutredningen finns separat.

4.1 Förstudien Linköping C – Mantorp, samrådsredogörelse

Under arbetet med Förstudie Linköping C – Mantorp inkom yttranden och synpunkter på val av korridorer. En del av yttrandena och synpunkterna berör avsnittet Steningeviadukten – Glyttinge, dvs. den sträcka som ingår i den aktuella kompletteringen men som inte omfattas av en järnvägsutredning sedan tidigare. Sträckan Malmskogen – Steningeviadukten omfattas av Järnvägsutredning Norrköping C – Linköping C (2010). Synpunkter på placeringen av bytespunkten (stationen) för Linköping C behandlas också i Järnvägsutredning Norrköping C – Linköping C (2010).

Här följer en sammanfattning av yttrandena och synpunkterna som inkom under processen med förstudien Linköping C - Mantorp samt synpunkter som framkom vid samrådsmöten:

Att Södra stambanan rustas upp i stället för utbyggnad av ny järnväg. Hela projektet ifrågasattes.

Flera yttranden handlar om Götalandsbanans sträckning från Linköpings station och västerut, en del förordar en fortsättning till Malmslätt med en ny station vid Malmens flygplats/flygvapenmuseet, andra förordar en sträckning längs E4an. Flera avfärdar förslaget om spår genom Malmslätt.

Någon föreslår en tunnel under Malmens flygplats med station vid flygvapenmuseet. Någon föreslår en sträckning från bangårdsområdet över Tornby industriområde (under jord) till E4 och tunnel under Kärna Centrum.

Någon framför förslag om nya spår längs stambana från Steningeviadukten vid Skäggetorp följer spåren Nygårdsvägen därefter norr om Glyttingebadet via Värö gård utmed Tiftvägen under Kärna Centrum och vidare söder, för att undvika bebyggelsen i Barhäll, Skäggetorp och Malmslätt och likaså Kärna Mosse.

Några vänder sig mot förslaget om spår genom Kärna Centrum och pekade på intrång, miljöförsämring, risk med farligt gods, buller och säkerhet för barn. Någon menar att pendeltåg inte kan gå utanför samhället. Någon föreslår regional- och pendeltågsbana genom Kärna Centrum och Götalandsbanan på befintlig bana.

Någon förordade tunnlar från Linköping och nedåt mot Malmslätt.

Någon föreslår en ny korridor från kurvan norr om Rydskogen mot Tokarp och följer motorvägen till Vikingstad. Någon föreslår en ny station i Tift för godstrafik, men ingen pendeltågstation alls i Malmslätt utan transportbehovet löses med busstrafik.

Någon anför Götalandsbanan vid E4 utanför Linköpings och Malmslätt tätorter med station i Tornby för godstrafik och höghastighetståg. En annan anför en ny station vid Skäggetorp för Ostlänken som betjänar både Linköping och Malmslätt.

Många påpekar att Kärna mosse måste bevaras och inte störas. Någon påpekar värdet av kulturmiljöer i området kring Glyttinge och Norrgårds marker. Någon pekar på stora natur- och kulturmiljövärden i Eklandskapet i Tornbyfors och Kärna mosse.

Flera beskriver för- och nackdelar av del olika korridorer som redovisas i förstudien.

4.2 Förstudie Linköping - Borås, samrådsredogörelse

Under arbetet med Förstudie Götalandsbanan delen Linköping – Borås inkom yttranden och synpunkter på val av korridorer. En del av yttrandena och synpunkterna berör avsnittet Steningeviadukten – Glyttinge, dvs. den sträcka som ingår i den aktuella komplettering men som inte omfattas av en järnvägsutredning sedan tidigare. Sträckan Malmskogen – Steningeviadukten omfattas av Järnvägsutredning Norrköping C – Linköping C (2010).

Samråd om placeringen av en bytespunkt (station) i Linköping behandlas i Järnvägsutredning Järna– Linköping C och i förstudien Linköping C - Mantorp.

Här följer en sammanfattning av yttranden och synpunkter som inkommit under processen med förstudien:

Särskild utredning om Kärna mosse behövs, stor varsamhet krävs.

Den förutsättningslösa landskaps- och kulturanalysen är bra men i arbetet med stadspassagerna har stationer föreslagits utan fördjupad analys av förutsättningarna.

Risk för kollaps av Kärna mosse vid samlokalisering med Södra stambanan. Bättre med en sträckning norrut från planerat stationsläge och parallellt med E4 i riktning mot Mjölby.

Mer arbete med resecentrumområdena, stadspassagerna och olika trafikeringsupplägg återstår.

Landskapsanalysen är bra men behöver fördjupas för att hantera känsliga områden och undvika barriäreffekter.

Utredning av stadspassage Linköping och Kärna mosse saknas och hur Götalandsbanan ska knytas samman med befintliga banor. Riksintressen och Natura 2000 områden bör tydliggöras.

4.3 Järnvägsutredning, avsnittsutredningen Norrköping C – Linköping C, samrådsredogörelse

Samrådsredogörelsen till järnvägsutredningen från 2010 är bilaga 3 till avsnittsutredningen för Norrköping C – Linköping C. Relevanta synpunkter som inkommit under planarbetet har inarbetats i järnvägsutredningens slutrapport som ligger till grund för aktuell och komplettering.

Inarbetade yttranden från tidigare samråd

I- den föreliggande kompletteringsrapporten ansluter Ostlänken till södra stambanan i höjd med Skäggetorp för att hålla utformningen av den fortsatta sträckningen av Götalandsbanan öppen. I miljökonsekvensbeskrivningen görs bedömningen att de studerade korridorerna inte påverkar Kärna mosse. Ett gestaltungsprogram har tagits fram för att fördjupa studierna av passagen genom Linköpings tätort. Även i miljökonsekvensbeskrivningen studeras korridorförslagets påverkan på stads- och landskapsbild.

5 Samrådsrets för kompletteringen

Projektets samrådsrets utgörs av berörda kommuner, Länsstyrelsen i Östergötlands län, företag, organisationer och allmänhet. Samrådsretsen har avgränsats genom en bedömning av vilka myndigheter, företag, organisationer, föreningar som kan tänkas beröras av en eventuellt ny korridor av Ostlänken genom centrala Linköping samt myndigheter och organisationer som kan beröras av att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan (Beslut från Länsstyrelserna i Södermanlands län och Östergötlands län 2002-10-90 och 2006-02-27).

Avgränsningen av kommuner och regionförbund har definierats av de kommuner och -förbund som berörs av hela Ostlänken (Linköping – Järna), som har gemensam pendeltågstrafik med Linköping (Jönköping – Motala – Norrköping), som ligger utmed Stångådals/Tjustbanan och samtliga kommuner inom Östergötlands län.

Allmänheten och privat personer har underrättats om olika samråd genom annonser i Östgöta Correspondenten och Linköpings Tidning.

I tabellen nedan redovisas listan över länsstyrelser, kommuner, myndigheter och organisationer, samt allmänheten och övriga som har underrättats genom annons som är del av samrådsretsen för kompletteringen:

	Har yttrat sig under del 1	Har yttrat sig under del 2	Har yttrat sig under del 3	Har yttrat sig under del 4
Länsstyrelsen				
Länsstyrelsen i Östergötlands län	x	x		
Kommuner				
Aneby kommun	x			x
Boxholms kommun				
Finspångs kommun				
Hultsfred kommun	x			x ¹
Högsby kommun				x ¹
Jönköpings kommun	x			
Kalmar kommun				x ^{1,2}
Kinda kommun				x ¹
Linköpings kommun	x	x		x
Mjölby kommun				
Motala kommun	x			x
Mönsterås kommun				x ^{1,2}
Norrköpings kommun				x
Nyköpings kommun				x

¹ Gemensamt yttrande från Hultsfred, Högsby, Kalmar, Kinda, Mönsterås och Vimmerby kommun.

² Samt eget yttrande

	Har yttrat sig under del 1	Har yttrat sig under del 2	Har yttrat sig under del 3	Har yttrat sig under del 4
Nässjö kommun				
Oskarshamns kommun	x			x
Oxelösunds kommun				
Söderköpings kommun				
Södertälje kommun				
Tranås kommun	x			x
Trosa kommun				
Vadstena kommun	x			x
Valdemarsviks kommun				
Vimmerby kommun				x ¹
Västerviks kommun				x
Ydre kommun				
Åtvidabergs kommun				x
Ödeshögs kommun	x			
Myndigheter och organisationer				
AB Kinda Kanal				
Arbets- och miljömedicin	x			x
Arbetsmiljöverket				
Astma- och Allergiföreningen				
Boverket	x			
DHR, De Handikappades Riksförbund				x
Eklandskapsfonden				
Elsäkerhetsverket	x			x
Elöverkänsligas förening i Östergötland				
Entomologiska Föreningen i Östergötland				
Europakorridoren AB				
Fastighetsägarna Göteborg Första regionen				x ³
FK Jokers				
Fortifikationsverket				
Folkhälsomyndigheten	x ⁴			x
Friluftsförbundet				
Föreningen Cityfastighetsägarna	x			
Föreningen Svenskt Landskapsskydd FSL				
Företagarna Linköping				

³ Linköpingskretsen tillsammans med Cityfastighetsägarna Linköping

⁴ Folkhälsomyndigheten fick information genom Socialstyrelsen

	Har yttrat sig under del 1	Har yttrat sig under del 2	Har yttrat sig under del 3	Har yttrat sig under del 4
Försvarsmakten, Flygskolan				
Försvarsmakten, Högkvarteret	x			
Geo-Öst				
Green Cargo AB				
Handikappföreningarnas Samarbetsorgan i Linköping				
Havs- och vattenmyndigheten				x
Hyresgästföreningen	x			x
Infrastrukturkansliet	x			
Jernhusen AB	x			x
Jordbruksverket				
Kallerstadsgruppen	x			
Landstinget i Östergötlands län	x			
Landstinget i Östergötlands län, Kollektivtrafikmyndigheten				
Lantbrukarnas Riksförbund Linköping				
Lantbrukarnas Riksförbund Östergötland				
Lantmäterimyndigheten, Linköpings kommun	x			
Linköping City Airport				
Linköpings Byggmästareförening				
Linköpings City AB				
Linköpings Fågelklubb				
Linköpings Idrottsförbund				
Linköpings Köpmannaförening				
Linköpings Motorbåtsklubb				
Linköpings Naturguider				
Linköpings Segelsällskap				
Linköpings Universitet				
LO, Landsorganisationen i Sverige				
Luftfartsverket	x			x
Marknadsbolaget East Sweden				
Miljöförbundet Jordens Vänner				
Miljökontoret, Linköpings kommun		x		
Motalaströms vattenvårdsförbund				
Motormännen Östergötland	x			
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB				x

	Har yttrat sig under del 1	Har yttrat sig under del 2	Har yttrat sig under del 3	Har yttrat sig under del 4
Naturskyddsföreningen				
Naturskyddsföreningen i Linköping				
Naturvårdsverket	x			x
Nyköping-Östgötalänken AB				
Näringslivskommittén i Linköping				
Polismyndigheten i Linköping	x			x
Post- och telestyrelsen				
Regionförbundet i Jönköpings län				x
Regionförbundet Kalmar				x
Regionförbundet Sörmland				x
Regionförbundet Östsam		x		x
Riksantikvarieämbetet		x		x
Roxens fiskevårdsområdesförening				
Roxens yrkesfiskare				
Räddningstjänsten Östra Götaland		x		
SAAB AB				x
SACO, Sveriges akademikers centralorganisation				
Samtrafiken i Sverige AB				
Segelsällskapet Roxen				
SJ AB				x
Sjöfartsverket	x			x
Skogsstyrelsen	x			
Skogsstyrelsen Östergötlands distrikt				x
Socialstyrelsen				x ⁵
Sportfiskarna Östergötland				
Sportfiskeklubben Firren				
Statens Energimyndighet				
Statens Fastighetsverk				x
Statens Geologiska Undersökning, SGU	x			x
Statens Geotekniska Institut, SGI	x			x
Statens VA-nämnd				
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI	x			x
Steningegruppen				
Strålsäkerhetsmyndigheten	x			x

⁵ Folkhälsomyndigheten fick information genom Socialstyrelsen.

	Har yttrat sig under del 1	Har yttrat sig under del 2	Har yttrat sig under del 3	Har yttrat sig under del 4
Stångåns fiskevårdsområdesförening				
Svensk Handel				
Svenska Kraftnät	x			x
Svenska Turistföreningen – Stångådalen				
Svenskt Näringsliv Linköping				
Sveriges Metrologiska och hydrologiska institut, SMHI	x			x
Tannefors Hembygdsförening				
TCO, Tjänstemännens centralorganisation	x			
Tillväxtverket				
Tornbygruppen				
Torvinge Företagarförening				
Trafikanalys				
Trafikverket Efaös				
Trafikverket Region Öst, TRV Samhälle				
Transportstyrelsen	x			
Tågoperatörerna				
Vattenmyndigheten Södra Östersjön				
Östergötlands museum	x	x		x
Östergötlands Naturhistoriska Förening				
Östgötatrafiken	x	x		x
Östsvenska handelskammaren				
Allmänheten och övriga som har underrättats via annons				
Arbetsgrupp för moderna transporter	x			
Barhälls egnahemsförening	x			
Brf Svea	x			
Cityfastighetsägarna ⁶				x
Järnvägsfrämjandet lokalavdelning öst				x
Storstads Linköping	x			x
Sveriges Byggindustrier	x			
Privatpersoner	x		x	x

⁶ Tillsammans med Fastighetsägarna GFR Linköpingskretsen

6 Samråd under kompletteringen

6.1 Samråd med Länsstyrelsen

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Länsstyrelsen i Östergötlands län

Länsstyrelsen var positiv till att utreda olika alternativa lösningar för järnvägens passage genom Linköping. Frågan är viktig för att klarlägga vilken utformning som är bäst ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv och det är viktigt att den lösning som väljs ges god samhörighet med de övergripande mål som sats upp för planering och utbyggnad av Ostlänken.

Länsstyrelsen understryker vikten av att miljökonsekvensbeskrivning och övriga utredningar har tillräcklig kvalitet för att möjliggöra ett korridorval och som är jämbördiga med de övriga utredningsunderlag som ska ingå i den samlade prövningen av hela Ostlänkenprojektet.

För att inte orsaka fördröjning av planläggningen av Ostlänken måste utredningar och förankring av den valda inriktningen ske med skyndsamhet, något som Länsstyrelsen är beredd att medverka till inom ramen för Länsstyrelsen myndighetsansvar och i den utsträckning tillgängliga resurser tillåter.

En tunnel har uppenbara fördelar när det gäller att begränsa intrång i skyddsvärda kultur- och friluftsmiljöer av riksintresse och från lokalsynpunkt för den fortsatta planeringen av staden. I de olika korridoralternativen kan både för- och nackdelar förutses beroende på vilken miljöfråga som studeras. Omgivningspåverkan på grund av mark- och grundvattenförhållanden kan få betydelse för tunnelalternativens genomförbarhet. Vidare anser Länsstyrelsen att det är av stor betydelse att riskfrågorna utreds omsorgsfullt för samtliga alternativ särskilt för att Linköping skulle bli Ostlänkens enda resecentrum under mark med de föreslagna tunnelalternativen.

Länsstyrelsen ser det som angeläget att utformningen av passagen genom Linköping stödjer fortsatt utveckling av en långsiktig nationell satsning på Götalandsbanan och att begränsningar för järnvägens fortsatta sträckning västerut undviks. Länsstyrelsen har i tidigare förstudieutredning för Götalandsbanan bedömt att det inte är möjligt med ytterligare spår längs Södra stambanan förbi Kärna mosse utan att orsaka skador på Natura 2000-områdets bevarandestatus. Den bästa sträckningen av Götalandsbanan är en sträckning norr om samhället Malmslätt vilket behöver beaktas vid utformningen av passagen genom Linköping. I järnvägsutredningen är viktigt att klarlägga att åtgärderna kan utföras utan skador på Natura 2000-området Kärna mosse, både indirekt och direkt påverkan. Frågan får utredas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen.

I del 1 av samrådet såg Länsstyrelsen gärna att kompletteringen belyser de planeringsmässiga konsekvenserna av korridoralternativen för Linköpings nuvarande järnvägsstation i ett kulturmiljöperspektiv. Bygganden är statligt byggnadsminne och en nyckelkomponent för väsentliga delar av riksintresset Linköpings innerstad. Tidigare utredningar med förslag på ett antal nya broar över Stångån befaras ge negativa visuella effekter i miljön kring stationen. Länsstyrelsen ser det som angeläget att kommande utredningar belyser vilka möjligheter de olika korridorerna ger för omhändertagande av stationsbyggnaden. En viktig del i detta är att byggnaden ges en fortsatt publik funktion, gärna med anknypning till kollektivtrafik. Länsstyrelsen välkomnar därför att stationshuset

ges en fortsatt roll i ett kommande resecentrum vid ett tunnelalternativ genom att en station under mark förses med flera nedgångar.

Avslutningsvis ser länsstyrelsen det som angeläget att de regionala konsekvenserna för de olika korridoralternativen blir belysta och beaktade i den fortsatta processen. Inte minst gäller detta möjligheterna att skapa ett tillgängligt och väl fungerande resecentrum.

I sitt yttrande daterat 2014-05-05 förordar Länsstyrelsen alternativ C som inriktning för den fortsatta planeringen. Ett villkor är att behövliga utredningsinsatser samt försiktighets-, skydds och kontrollåtgärder genomförs för att minska risker för skador på miljön och befintlig bebyggelse. Ett annat villkor är att tillskapa ekonomiska förutsättningar för alternativet samt att projektets övergripande mål för bytestid vid resecentrum klaras. Vid annat fall anser Länsstyrelsen att alternativ A och B går att genomföras. Länsstyrelsen anser även att den fortsatta planeringen måste beakta både en bibehållen anslutning av Stångådalsbanan samt en bättre anslutning av godstrafiken till Linköpings stad. Den framtida järnvägssträckan måste även ta hänsyn till den framtida utbyggnaden av Götalandsbanan.

Trafikverkets kommentar

Länsstyrelsen har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen 2014-01-29 innan början av utställningen.

I den kompletterande utredningen finns en bilaga om risk och säkerhet och frågan belyses också i miljökonsekvensbeskrivningen. Ytterligare undersökningar kommer att genomföras i den kommande planprocessen för att klargöra bl.a. grundvattenförhållanden samt risk- och säkerhetsfrågorna.

Den kompletterande utredningen omfattar förslag till korridor för Ostlänken fram till och med Skäggetorp och tar därefter inte ställning till fortsatt utbyggnad av höghastighetsbana. Kompletteringen begränsar inte fortsatta valmöjligheter för att dra höghastighetsbana likt alternativ i förstudien och likt det alternativ som Länsstyrelsen förordar. I miljökonsekvensbeskrivningen görs bedömningen att man i detta skede, utifrån korridorförslagen inte ser en påverkan på Kärna mosse. I järnvägsplanen, där järnvägssträckning inom vald korridor utformas, ska denna bedömning fördjupas tillsammans med bedömning om påverkan på andra Natura 2000-områden.

Påverkan på riksintresse för kulturmiljö och byggnadsminnet, nuvarande järnvägsstation, behandlas översiktligt i miljökonsekvensbeskrivningen utifrån alternativavskiljande aspekter mellan korridorerna och dess föreslagna utformning. Alla alternativ ger möjlighet till att stationsbyggnaden används även i fortsättningen men framtida funktion för stationen är en fråga som huvudsakligen löses av fastighetsägaren tillsammans med kommunen.

Förutsättningar för att skapa ett väl fungerande resecentrum med avseende på byten mellan lokal och regional resmöjligheter studeras för de olika korridorerna. Detaljutformning av bytespunkten utreds dock först i nästa planskede.

Utöver den ovannämnda samrådstillfällena har Trafikverket och Linköpings kommun haft separata samrådsmöten med Länsstyrelsen i Östergötlands län vid flera tillfällen under hösten 2013. Ett inledande samråd för presentation av projektet och diskussion kring

avgränsning av MKB hölls den 3 oktober 2013. Ytterligare möten med fokus på MKB har hållits med länsstyrelsen genom länsarkitekten och representanter från miljöskydd, naturvård/vatten, kulturmiljö, risk/beredskap och plan.

Utöver detta har även representanter från länsstyrelsen medverkat vid så kallade risk- och säkerhetsmöten (för diskussion om bilaga 2 till kompletteringsrapporten, *Risk och säkerhet*).

Under samrådets gång har länsstyrelsen framfört synpunkter om bland annat risk och säkerhet i tunnel, Natura 2000-området Kärna mosse och riksintresse för kulturmiljö i innerstaden.

6.2 Samråd med kommuner

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Aneby kommun

Aneby kommun är positiv till utgångspunkterna för arbetet med bland annat funktionella bytespunkter med bra anslutningar till Södra stambanan. I övrigt lämnar Aneby kommun inga synpunkter under del 1 av samrådet.

Aneby kommun ställer sig positiv till utgångspunkterna för arbetet med bland annat funktionella bytespunkter med bra anslutningar till Södra stambanan i del 4 av samrådet.

Trafikverkets kommentar

Inga kommentar.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Hulthfreds kommun

I del 1 av samrådet var Hulthfreds kommun mycket positiv till att nya och snabba Ostlänken förverkligas och ser flera nyttor och goda effekter, som förstörade arbetsmarknadsregioner och möjlighet att resa över dagen för möten och studier till och från större städer. För att i framtiden säkra bästa möjliga funktion för resenärerna är det avgörande att Stångådalsbanans spår blir oberoende av Stambanans och Ostlänkens spår. Hulthfreds kommun ansåg att spåren vid resecentrum bör ligga i samma plan för att underlätta tågbyte och minimera bytestiderna. Korta väntetider för resenärer söderifrån blir en avgörande del i utvecklingen av tågtrafiken Kalmar-Linköping-Stockholm.

För god spårtillgång önskar kommunen att så kallad avkortad tågväg anordnas på de båda tågspåren som är avsedda för Stångådalsbanan/Tjustbanan samt att förlängningen sker med utdragsspår söderut och ges växelförbindelse. Kommunen har bifogat en skiss på hur detta kan lösas. Vidare förordar Hulthfreds kommun en omläggning av Stångådalsbanan/Tjustbanans spår till öster om Linköpings flygfält med den goda effekten att planfri korsning med väg 35 uppnås.

Kommunen har även yttrat sig under del 4 av samrådet gemensamt med Högsby, Kalmar, Kinda, Mönsterås och Vimmerby, se sammanfattning och bemötande av detta gemensamma yttrande längre ner.

Trafikverkets kommentar

I utredningen illustreras en stationslösning med nio plattformsspår, vilket ur kapacitetssynpunkt bedöms tillräckligt för den sammantagna trafiken på Ostlänken, Södra stambanan och Stångådalsbanan/Tjustbanan.

I nästa planskede, järnvägsplan, kommer växelförbindelser och stationslösning att utformas. Fördjupat samråd anordnas i detta skede.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Jönköpings kommun

Jönköpings kommun är positiv till Trafikverkets komplettering av järnvägsutredningen för Ostlänken, som är en första etapp av Götalandsbanan.

För att höghastighetsjärnvägen på bästa sätt ska bidra till samhällsutvecklingen och våra städers utveckling är järnvägens utformning och dragning genom staden en mycket viktig fråga att belysa. Även utformningen av bytespunkterna mellan den nationella/regionala trafiken på Ostlänken och den regionala trafiken på stambanan och lokaltrafik i städerna av avgörande betydelse.

Trafikverkets kommentar

Ostlänkens projektmål är att bytespunkter ska planeras så att en förflyttningstid mellan olika trafikslag kan ske på högst tre minuter. Förutsättningar för att skapa ett väl fungerande resecentrum med avseende på byten mellan lokal och regional resefunktioner studeras och jämförs för de olika korridorerna i denna komplettering. I nästa planskede, framtagandet av järnvägsplan, kommer bytespunkten att utformas.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Kalmar kommun

Kalmar kommun anser att Tjust-/Stångådalsbanans anslutning till Södra Stambanan och Ostlänken måste ingå i kompletteringen av järnvägsutredningen och att Kalmar läns framtida planer avseende utvecklingen av Stångådalsbanan tas med i beaktande. En elektrifiering av Tjust-/Stångådalsbanan samt möjligheten för genomgående tåg mot Stockholm måste tas även med i beaktandet.

Kommunen har även yttrat sig under del 4 av samrådet gemensamt med Hultsfred, Högsby, Kinda, Mönsterås och Vimmerby, se sammanfattning och bemötande av detta gemensamma yttrande längre ner.

Trafikverkets kommentar

I den kompletterande järnvägsutredningen hanteras frågan om hur Stångådalsbanan/Tjustbanan kommer att kunna kopplas till övrigt järnvägssystem. I utredningen förekommer fyra olika alternativ med resecentrum i tunnelläge, tunnelläge och markläge osv. Utredningen tar inte ställning till om Stångådalsbanan/Tjustbanan ska kopplas eller inte till ett framtida järnvägssystem med Ostlänken och Södra Stambanan. Utredningen konstaterar att det är möjligt med en koppling i de olika utredningsalternativen. Utredningen tydliggör dock att en Åtgärdsvalsstudie pågår för stråken Kalmar-Linköping och Västervik-Linköping. Frågan om en ny sträckning av Stångådalsbanan/Tjustbanan i Linköping hanteras inte i den kompletterande järnvägsutredningen utan i en ny separat kommande järnvägsplan.

Angående framtagande av två åtgärdsvalsstudier, en för stråket mellan Kalmar och Linköping och en för stråket Västervik – Linköping kan konstateras följande:

Under åren har många utredningar och studier gjorts på delar av stråken. Utredningarna har försökt att belysa olika aspekter av brister i väg- och järnvägssystemet. Dock saknas ett helhetsperspektiv på stråken, där anspråken från både gods- och persontrafik på både väg och järnväg analyseras med 4-steps principen som utgångspunkt.

Ambitionen med åtgärdsvalsstudien för stråket mellan Kalmar och Linköping är att sätta Stångådalsbanan och väg 23/34 i ett sammanhang. På samma sätt ska studien av stråket Västervik – Linköping sätta Tjustbanan och väg 35 i ett sammanhang.

Åtgärdsvalsstudien är nu inne i ett processkede där olika åtgärdskoncept ska tas fram och ställas mot de tidigare målformuleringar som kommit fram. Dessa åtgärdskoncept ska sedan även genomgå en samhällsekonomisk bedömning. Därefter ska beslut fattas om hur trafikverket ska gå vidare. Vi kan i nuläget inte föregripa processen. Tidplanen för åtgärdsvalsstudien är att den blir klar aug/sep 2014. Resultatet kommer att ha betydelse för om och hur Stångådalsbanan – Tjustbanan ska anslutas till Ostlänken.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Linköpings kommun

Linköpings kommun är positiv till att järnvägsutredningen för Ostlänken kompletteras för sträckan Malmskogen-Glyttinge.

Vidare ställer sig kommunen bakom de redovisade utgångspunkterna i arbetet och anser att avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen är lämplig.

Linköpings kommun anser att det är av stort värde att den konstruktiva dialogen mellan Linköpings kommun, Trafikverket och Länsstyrelsen i Östergötlands län fortsätter även under kommande planeringsskede.

I sitt yttrande under del 4 av samrådet har Linköpings kommun förordat alternativ C.

Kommunen anser att val av korridor ska avgöras av samhällsbyggnadsperspektivet, då ställningstagandet påverkar regionens och stadens utveckling under en lång period. Lösningen måste vara långsiktigt hållbar. Linköpings kommun menar även att en attraktiv stadskärna har stor betydelse för hela regionens utveckling.

Linköpings kommun tycker att Trafikverkets bedömningar var gällande stadsbild, kulturmiljövärden, naturmiljövärden och friluft/rekreation är för positiva för alternativ A/B och för negativa för alternativ C. I en bilaga anger kommunen sin egen bedömning över olika aspekter för vilka alternativen jämförs. I till yttrande bifogad bilaga 1 kan utläsas att de olika alternativen förhåller sig på samma sätt till varandra som i kompletteringen, även om kommunens bedömningar är lite mer negativa för alternativ A/B och lite mer positiva för alternativ C än Trafikverkets. Till yttrandet bifogad bilaga 2 till beskrev i detalj kommunens syn på påverkan av alternativ på stadsbilden.

Linköping anser att stora anläggningar som föreslås i alternativ A och B inte kan anses som långsiktigt hållbara, då de redan idag är otidsenliga i en stadsmiljö. Alternativ A och B med den stora bron innebär ett stort intrång på den befintliga innerstaden och Stångån. Arkitektävlingens förslag visade att problemen är svårlösta: barriäreffekten blir större än idag och användning av utrymmen under broarna är oklara. Innerstaden och Kinda kanal Stångåns naturvärden påverkas negativt av alternativ A/B.

Linköpings kommun tycker att alternativ C skapar en ny regional tillgänglighet samtidigt som mycket goda förutsättningar för fortsatt utveckling av Linköpings innerstad, med bland annat möjlighet för en lokal spårbunden kollektivtrafik under jord. Tunnelalternativet ger

större frihet för utveckling av stadsdelen Tannefors och Kallerstad, samt på längre sikt med Skäggetorp och Tornby, då spår inte längre är något hinder för stadsutvecklingen. Alternativ C ger stora möjligheter att synliggöra och tillvarata kulturhistoriska värden.

Alternativ D är sämst enligt kommunens uppfattning när det gäller påverkan på befintlig stad och konsekvenserna för stadens utveckling. Alternativ D påverkar negativt kulturmiljövärden som Innerstaden och Kinda kanal samt Stångåns naturvärden.

Linköpings kommun tycker att krav måste ställas på hantering av grundvatten för att minska osäkerheterna beträffande påverkan på de kulturhistoriska intressena och naturvärdena. Åt andra sidan tycker Linköpings kommun att grundvattenfrågan har getts oproportionerligt stort tyngd i järnvägsutredningen, att miljökonsekvenser för grundvatten i bygg- och driftskedet kan säkerställas med känd teknik.

Linköpings kommun tyckte även att osäkerheterna i anläggningskostnader skulle elimineras, speciellt för alternativ C. Kommunen tycker att man kan ta hjälp utav andra referensprojekt. Linköpings kommun tycker även att stadsutvecklingen borde ha vägt tyngre i samhällsekonomiska kalkylerna, som beskrivs i kompletteringen i termer av "icke monetärt värderade effekter". Påverkan på regional utveckling, stadsutveckling och stadskvaliteter borde ha avgörande betydelse i de ekonomiska analyserna enligt kommunen. Linköpings kommun delar med sig av erfarenheter från Odenplan och Citybanan.

Linköpings kommun tycker att redovisningen i kompletteringen har gett för mycket utrymme på konsekvenserna i byggskedet framför konsekvenserna i driftskedet. Kommunen nämner också att byggnationen av alternativ A och B kommer att påverka upplevelsen för resenärerna och linköpingsborna avsevärt men nämner inget om alternativ C.

Linköpings kommun tycker att barriärverkan och buller är störst alternativskiljande vad gäller hälsa och boendemiljö. Barriäreffekterna finns inte för alternativ C medan de är betydande för alternativ B menar kommunen.

Linköpings kommun är även beredd att förhandla och ingå ett samverkansavtal med Trafikverket utifrån alternativ C. Inför det fortsatta arbete belyser Linköpings kommun att osäkerheterna i kalkylerna måste elimineras, att placering av stationen påverkar den framtida stadsstrukturen, gestaltungsfrågorna måste hanteras, planering av byggskedet påverkar kommunens exploateringsmöjligheter och frågor kopplade till genomförande måste tas hand om.

Kommunen listar handlingar som ligger till grund för fördjupade studier av resecentrumområdet.

Resecentrum placeras öster om Stångån enligt järnvägsutredningen 2010.

Kommunen delar Trafikverkets uppfattning om att alternativ C är en storskalig anläggning. Kommunens yttrande begränsas inte till det tekniska perspektivet på anläggningen, yttrandet bygger i stället på helhetsperspektivet vilket inkluderar invånarnas upplevelse av anläggningen.

Inom Linköpings kollektivtrafiksystem saknas planer på underjordisk kollektivtrafik.

Kommunen delar Trafikverkets syn på problematiken gällande grundvattnet.

Trafikverkets kommentar

Korridoröverslagen i denna komplettering utvärderas på samma sätt som korridorerna i järnvägsutredning 2010 utifrån de transportpolitiska målet, Ostlänkens ändamål och nedbrutna måttal för restid och bytespunkter (se figur 1.3 i huvudrapporten för komplettering). Ostlänken förväntas vara den motor som på ett avgörande sätt kan påverka utvecklingen mot ett förverkligande av den ”fjärde storstadsregionen” och ge den positiva tillväxt som man eftersträvar i både Norrköping och Linköping. Ostlänken skapar nya möjligheter för respektive kommun att planera sin egen stadsutveckling.

De föreslagna alternativen jämförs med varandra utifrån olika aspekter. Diskrepansen mellan Trafikverkets och Linköpings kommuns bedömningar påverkar inte inbördesordningen av de olika aspekterna.

Trafikverket anser att även alternativ C är en storskalig anläggning. Barriäreffekt och påverkan på natur- och kulturvärden för alla alternativ beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen och huvudrapporten.

Osäkerheterna i anläggningskostnader kan inte elimineras så länge projektet pågår. Däremot minskas de genom nya kunskaper under projektets framdrift.

Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet (ASEK) rekommenderar att försiktighet bör iakttagas för att inte riskera dubbelräkning vid beräkning av exploaterings effekter på grund av frigörande/ianspråktagande av mark vid större projekt. Sådana beräkningar bör inte ingå i kalkylen som standard, men kan däremot göras som känslighetsanalys. Känslighetsanalys för kompletteringen går att läsa i *kapitel 5.5 till 5.9 i bilaga 1 Samhällsekonomiska differenskalkyler*.

Trafikverket anser att det är viktigt att beskriva konsekvenserna under byggskedet. Ett skäl till det är att oavsett val av korridor kommer staden att vara en stor arbetsplats i många år.

Trafikverket är beredd att förhandla och ingå i ett samverkansavtal oavsett vilket alternativ väljs.

Möjligheter till att utveckla staden begränsas av risker som valt alternativ kan innebära. Den framtida stadsstrukturen och gestaltungsfrågorna måste utredas med avseende på riskbedömning. I det fall tunnelalternativet väljs kommer en riskbedömning att krävas för varje enskilt fall för planering av markexploateringen ovanför och intill tunnlarna. Riskbedömningen ska bland annat redogöra för riskbilden avseende tunnelns påverkan på ovanliggande byggnader samt även ovanliggande byggnaders påverkan på tunneln. Riskbedömningen ska även ge förslag på riskreducerande åtgärder och eventuellt skärpta dimensioneringskriterier. I samband med riskbedömningen ska även en analys av risknivåer med föreslagen utformning utföras.

Trafikverket har i en skrivelse 2013-03-04 begärt Kommunen att förtydliga följande punkter:

- Trafikverket vill gärna ta del av fördjupade analyser, referensobjekt samt erfarenheter som kommunen skulle känna till och som är relevanta för Ostlänken

- Ändringar i förutsättningarna sedan 2010 kan leda till annan placering av stationen och Trafikverket undrade hur kommunen ställde sig till detta. Trafikverket ville även påpeka att järnvägsutredningen 2010 gäller om inget av kompletteringens föreslagna alternativ är bättre
- Delar kommunen Trafikverkets uppfattning att alternativ C är också en storskalig anläggning?
- Hur konkreta är kommunens idéer om lokal underjordisk spårbunden trafik och var är tidsperspektivet i så fall?
- Har kommunen mer information om grundvatten än vad som framgår i kompletteringen?

Trafikverket emotser Kommunens förtydligande.

Trafikverket noterar att inga nya dokument framhålls i svaret från kommunen som ändrar bedömningarna i MKB eller andra handlingar.

Ingen ny information framkommit gällande grundvattnet.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Motala kommun

Motala kommun avstår från att yttra sig i ärendet under del 1 av samrådet.

Under del 4 av samrådet tyckte Motala kommun att Ostlänken har stor betydelse för hela länets utveckling men dragning av Ostlänken genom Linköping bedöms inte påverka Motala kommun. Oavsett val av alternativ är det viktigt att prioritera pendeltrafiken med tåg respektive buss samt tillgängligheten och byteseffektivitet.

Trafikverkets kommentar

Ostlänken ska bidra till regional utvecklingen och ett av målen är att klara bytestider under max 3 minuter.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Mönsterås kommun

För Mönsterås kommun är det en självklarhet att Stångådalsbanans framtida funktion och anslutning till Linköping nya centralstation ingår i kompletteringen. Anslutningen måste utformas på det sättet att snabba byten för resenärer mellan Stångådalsbanan och övriga banor görs, samt att godstrafiken på banan är fortsatt möjlig. Kommunen förordar en dragning av Stångådalsbanan öster om Saabs flygfält samt utan plankorsning med rv35.

Kommunen har även yttrat sig under del 4 av samrådet gemensamt med Hultsfred, Högsby, Kalmar, Kinda och Vimmerby, se sammanfattning och bemötande av detta gemensamma yttrande längre ner.

Trafikverkets kommentar

I den kompletterande järnvägsutredningen hanteras frågan om hur Stångådalsbanan/Tjustbanan kommer att kunna kopplas till övrigt järnvägssystem. I utredningen förekommer fyra olika alternativ med resecentrum i tunnälläge, tunnälläge och markläge osv. Utredningen tar inte ställning till om Stångådalsbanan/Tjustbanan ska kopplas eller inte till ett framtida järnvägssystem med Ostlänken och Södra Stambanan. Utredningen konstaterar att det är möjligt med en koppling i de olika

utredningsalternativen. Utredningen tydliggör dock att en Åtgärdsvalsstudie pågår för stråken Kalmar-Linköping och Västervik-Linköping. Frågan om en ny sträckning av Stångådalsbanan/Tjustbanan i Linköping hanteras inte i den kompletterande järnvägsutredningen utan i en ny separat kommande järnvägsplan.

Angående framtagande av två åtgärdsvalsstudier, en för stråket mellan Kalmar och Linköping och en för stråket Västervik – Linköping kan konstateras följande:

Under åren har många utredningar och studier gjorts på delar av stråken. Utredningarna har försökt att belysa olika aspekter av brister i väg- och järnvägssystemet. Dock saknas ett helhetsperspektiv på stråken, där anspråken från både gods- och persontrafik på både väg och järnväg analyseras med 4-steps principen som utgångspunkt.

Ambitionen med åtgärdsvalsstudien för stråket mellan Kalmar och Linköping är att sätta Stångådalsbanan och väg 23/34 i ett sammanhang. På samma sätt ska studien av stråket Västervik – Linköping sätta Tjustbanan och väg 35 i ett sammanhang.

Åtgärdsvalsstudien är nu inne i ett processkede där olika åtgärdskoncept ska tas fram och ställas mot de tidigare målformuleringar som kommit fram. Dessa åtgärdskoncept ska sedan även genomgå en samhällsekonomisk bedömning. Därefter ska beslut fattas om hur trafikverket ska gå vidare. Vi kan i nuläget inte föregripa processen. Tidplanen för åtgärdsvalsstudien är att den blir klar aug/sep 2014. Resultatet kommer att ha betydelse för om och hur Stångådalsbanan – Tjustbanan ska anslutas till Ostlänken.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkter från Norrköpings kommun

Norrköpings kommun anser att det är viktigt att Trafikverket väljer en lösning för Ostlänken genom Linköping som gynnar regionens utveckling optimalt.

Kommunen vill också poängtera att Ostlänken i sin helhet är mycket angelägen om att åtgärda nuvarande kapacitetsbrist. Behovet av byggstart så snart som möjligt är stort. Möjligheten att börja trafikera sträckan Linköping – Norrköping tidigare bör vägas in i kommande beslut.

Likaså är det viktigt att i arbetet ta hänsyn till den totala ekonomiska ramen för att inte äventyra projektet eller riskera förseningar.

Trafikverkets kommentar

Ostlänken ska bidra till regional utvecklingen.

Ettappuppbyggnad av Ostlänken påverkar inte val av alternativ i Linköping då valet ska göras utifrån faktiska förhållanden och jämförelsen mellan de olika alternativen. Totalt sett ska Ostlänken vara färdigställd 2028. För sträckan Linköping-Norrköping påverkas tidplanen av skillnaderna mellan Trafikverkets och kommunernas uppfattning över rangordning av alternativ samt överenskommelse kring avsiktsförklaringar och genomförande avtal.

Trafikverket upprättar löpande uppföljningar gällande tidplanen och ekonomi i projektet och avvikelser hanteras med berörda beslutande parter.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Nyköpings kommun

Nyköpings kommun tycker att det är av yttersta vikt att planeringsarbetet för Ostlänken fortgår enligt upprättad tidplan. Kommunen vill även framhålla att eventuella kostnadsökningar beroende på valt alternativ genom Linköping inte får påverka fastslagna planer för övriga Ostlänken. Kommunen vill understryka vikten av att Ostlänken ses som ett sammanhållet projekt.

Trafikverkets kommentar

Ostlänken hanteras inom Trafikverket som ett projekt. Trafikverket upprättar löpande uppföljningar gällande tidplanen och ekonomi i projektet och avvikelser hanteras med berörda beslutande parter.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Oskarshamns kommun

Oskarshamns kommun ställer sig helt bakom Regionförbundets yttrande under del 4 av samrådet och tycker att Tjus-/Stångådalsbanans anslutning till Ostlänken i Linköping måste ingå i planeringen och utbyggnaden av Ostlänken i Linköping.

Trafikverkets kommentar

I den kompletterande järnvägsutredningen hanteras frågan om hur Stångådalsbanan/Tjustbanan kommer att kunna kopplas till övrigt järnvägssystem. I utredningen förekommer fyra olika alternativ med resecentrum i tunnälläge, tunnälläge och markläge osv. Utredningen tar inte ställning till om Stångådalsbanan/Tjustbanan ska kopplas eller inte till ett framtida järnvägssystem med Ostlänken och Södra Stambanan. Utredningen konstaterar att det är möjligt med en koppling i de olika utredningsalternativen. Utredningen tydliggör dock att en Åtgärdsvalsstudie pågår för stråken Kalmar-Linköping och Västervik-Linköping. Frågan om en ny sträckning av Stångådalsbanan/Tjustbanan i Linköping hanteras inte i den kompletterande järnvägsutredningen utan i en ny separat kommande järnvägsplan.

Angående framtagande av två åtgärdsvalsstudier, en för stråket mellan Kalmar och Linköping och en för stråket Västervik – Linköping kan konstateras följande:

Under åren har många utredningar och studier gjorts på delar av stråken. Utredningarna har försökt att belysa olika aspekter av brister i väg- och järnvägssystemet. Dock saknas ett helhetsperspektiv på stråken, där anspråken från både gods- och persontrafik på både väg och järnväg analyseras med 4-steps principen som utgångspunkt.

Ambitionen med åtgärdsvalsstudien för stråket mellan Kalmar och Linköping är att sätta Stångådalsbanan och väg 23/34 i ett sammanhang. På samma sätt ska studien av stråket Västervik – Linköping sätta Tjustbanan och väg 35 i ett sammanhang.

Åtgärdsvalsstudien är nu inne i ett processkede där olika åtgärdskoncept ska tas fram och ställas mot de tidigare målformuleringar som kommit fram. Dessa åtgärdskoncept ska sedan även genomgå en samhällsekonomisk bedömning. Därefter ska beslut fattas om hur trafikverket ska gå vidare. Vi kan i nuläget inte föregripa processen. Tidplanen för åtgärdsvalsstudien är att den blir klar aug/sep 2014. Resultatet kommer att ha betydelse för om och hur Stångådalsbanan – Tjustbanan ska anslutas till Ostlänken.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Tranås kommun

Tranås kommun är positiv till att höghastighetsbanan Ostlänken. Tidsaspekterna är viktiga, både för resor mellan Tranås och Mälardalen/Stockholm men även ur ett resenärsperspektiv när det gäller bytestider i bl.a. resecentrum i Linköping. Detta ska utformas med omsorg för att göra logistiken runt resan snabb och smidig. Alternativ C ser ut att på ovan redovisade krav passa in. Detta frigör även stora markområden för stadsutveckling inom relativt närliggande anslutning till resecentrumet.

För Tranås kommun kommer Götalandsbanan påverka regionen starkt med förkortade restider på både Sträckan Tranås – Göteborg och Tranås – Linköping. En fungerande

kollektivtrafik och samverkande bytespunkter i form av resecentrum är en av de viktigaste förutsättningarna för denna integration.

Trafikverkets kommentar

Ostlänkens projektmål är att bytespunkter bör planeras så att en förflyttningstid mellan olika trafikslag kan ske på högst tre minuter. Bytespunkten kommer att utformas i detalj i nästa skede, järnvägsplanen. Möjligheter till att utveckla staden begränsas av risker som valt alternativ kan innebära.

Den framtida stadsstrukturen och gestaltungsfrågorna måste utredas med avseende på riskbedömning. I det fall tunnelalternativet väljs kommer en riskbedömning att krävas för varje enskilt fall för planering av markexploateringen ovanför och intill tunnlarna. Riskbedömningen ska bland annat redogöra för riskbilden avseende tunnelns påverkan på ovanliggande byggnader samt även ovanliggande byggnaders påverkan på tunneln. Riskbedömningen ska även ge förslag på riskreducerande åtgärder och eventuellt skärpta dimensioneringskriterier. I samband med riskbedömningen ska även en analys av risknivåer med föreslagen utformning utföras.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Vadstena kommun

Vadstena kommun avstod från att lämna yttrande under både del 1 och del 4 av samrådet.

Trafikverkets kommentar

Inga kommentar.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Västerviks kommun

Västerviks kommun vill framhålla att det för regionen är av största vikt att Tjustbanan framtida anslutning till resecentrum tas med i rapporten "Komplettering av järnvägsutredning för Ostlänken genom Linköping". Delar av rapporten behandlar anslutande banor, som Tjustbanan, och hur olika former av järnvägstrafik kan hanteras i ett nyplanerat resecentrum. Tjustbanan nämns sparsamt, man hänvisar till att det för närvarande pågår en åtgärdsvalsstudie för bland annat Tjustbanan och att kompletteringen därför "inte tar ställning till hur banan kan anslutas till den nya stationen. Oavsett val av korridor kommer banan att behövas byggas om".

En upprustad modern Tjustbana med tät tidtabell och korta restider är den enskilt kanske viktigaste framtidsfrågan för Västerviks kommun. Möjligheten till snabba, säkra, rationella och effektiva anslutningar mellan Tjustbanan och Ostlänken/Södra stambanan måste säkerställas inom ramen för Trafikverkets utredningsarbete.

Tjustbanan ska inte ses statisk utan hänsyn måste tas till att trafiken kan komma att öka och att Tjustbanan kan komma att elektrifieras.

Trafikverkets kommentar

I den kompletterande järnvägsutredningen hanteras frågan om hur Stångådalsbanan/Tjustbanan kommer att kunna kopplas till övrigt järnvägssystem. I utredningen förekommer fyra olika alternativ med resecentrum i tunnelläge, tunnelläge och markläge osv. Utredningen tar inte ställning till om Stångådalsbanan/Tjustbanan ska

kopplas eller inte till ett framtida järnvägssystem med Ostlänken och Södra Stambanan. Utredningen konstaterar att det är möjligt med en koppling i de olika utredningsalternativen. Utredningen tydliggör dock att en Åtgärdsvalsstudie pågår för stråken Kalmar-Linköping och Västervik-Linköping. Frågan om en ny sträckning av Stångådalsbanan/Tjustbanan i Linköping hanteras inte i den kompletterande järnvägsutredningen utan i en ny separat kommande järnvägsplan.

Angående framtagande av två åtgärdsvalsstudier, en för stråket mellan Kalmar och Linköping och en för stråket Västervik – Linköping kan konstateras följande:

Under åren har många utredningar och studier gjorts på delar av stråken. Utredningarna har försökt att belysa olika aspekter av brister i väg- och järnvägssystemet. Dock saknas ett helhetsperspektiv på stråken, där anspråken från både gods- och persontrafik på både väg och järnväg analyseras med 4-steps principen som utgångspunkt.

Ambitionen med åtgärdsvalsstudien för stråket mellan Kalmar och Linköping är att sätta Stångådalsbanan och väg 23/34 i ett sammanhang. På samma sätt ska studien av stråket Västervik – Linköping sätta Tjustbanan och väg 35 i ett sammanhang.

Åtgärdsvalsstudien är nu inne i ett processkede där olika åtgärdskoncept ska tas fram och ställas mot de tidigare målformuleringar som kommit fram. Dessa åtgärdskoncept ska sedan även genomgå en samhällsekonomisk bedömning. Därefter ska beslut fattas om hur trafikverket ska gå vidare. Vi kan i nuläget inte föregripa processen. Tidplanen för åtgärdsvalsstudien är att den blir klar aug/sep 2014. Resultatet kommer att ha betydelse för om och hur Stångådalsbanan – Tjustbanan ska anslutas till Ostlänken.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Åtvidabergs kommun

Åtvidabergs kommun konstaterar att Tjustbanan nämns sparsamt i kompletteringen och att anledningen till detta verkar vara att det pågår en åtgärdsvalsstudie. Eftersom Tjustbanan efter riksväg 35 är den viktigaste kommunikationsförbindelse för Åtvidaberg, både för boenden och företag anser Åtvidabergs kommun att utredningen kompletteras med hur Tjustbanan kan anslutas i resecentrum i Linköping.

Trafikverkets kommentar

I den kompletterande järnvägsutredningen hanteras frågan om hur Stångådalsbanan/Tjustbanan kommer att kunna kopplas till övrigt järnvägssystem. I utredningen förekommer fyra olika alternativ med resecentrum i tunnälläge, tunnälläge och markläge osv. Utredningen tar inte ställning till om Stångådalsbanan/Tjustbanan ska kopplas eller inte till ett framtida järnvägssystem med Ostlänken och Södra Stambanan. Utredningen konstaterar att det är möjligt med en koppling i de olika utredningsalternativen. Utredningen tydliggör dock att en Åtgärdsvalsstudie pågår för stråken Kalmar-Linköping och Västervik-Linköping. Frågan om en ny sträckning av Stångådalsbanan/Tjustbanan i Linköping hanteras inte i den kompletterande järnvägsutredningen utan i en ny separat kommande järnvägsplan.

Angående framtagande av två åtgärdsvalsstudier, en för stråket mellan Kalmar och Linköping och en för stråket Västervik – Linköping kan konstateras följande:

Under åren har många utredningar och studier gjorts på delar av stråken. Utredningarna har försökt att belysa olika aspekter av brister i väg- och järnvägssystemet. Dock saknas ett helhetsperspektiv på stråken, där anspråken från både gods- och persontrafik på både väg och järnväg analyseras med 4-steps principen som utgångspunkt.

Ambitionen med åtgärdsvalsstudien för stråket mellan Kalmar och Linköping är att sätta Stångådalsbanan och väg 23/34 i ett sammanhang. På samma sätt ska studien av stråket Västervik – Linköping sätta Tjustbanan och väg 35 i ett sammanhang.

Åtgärdsvalsstudien är nu inne i ett processkede där olika åtgärdskoncept ska tas fram och ställas mot de tidigare målformuleringar som kommit fram. Dessa åtgärdskoncept ska sedan även genomgå en samhällsekonomisk bedömning. Därefter ska beslut fattas om hur trafikverket ska gå vidare. Vi kan i nuläget inte föregripa processen. Tidplanen för åtgärdsvalsstudien är att den blir klar aug/sep 2014. Resultatet kommer att ha betydelse för om och hur Stångådalsbanan – Tjustbanan ska anslutas till Ostlänken.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Ödeshög kommun

Ödeshögs kommun avstod att lämna synpunkter i del 1 av samrådet.

Trafikverkets kommentar

Inga kommentar.

Sammanfattning av gemensamt yttrande/Synpunkterna från Hultsfred, Högsby, Kalmar, Kinda, Mönsterås och Vimmerbys kommun

Stångådalsbanan har stor betydelse för trafikeringen mellan Kalmar och Linköping för möjlig transport vidare till Stockholm. Det är en självklarhet att banan ska vara en integrerad del av det statliga järnvägsnät som Trafikverket förvaltar. Kommunerna förundras varför man i järnvägsutredningen inte säger sig ta ställning till hur banan ska anslutas till den nya centralstationen i Linköping. Det anges i studien att en åtgärdsvalsstudie pågår för att analysera förutsättningarna för att ytterligare stärka Stångådalsbanans utveckling, detta är ett oacceptabelt skäl att inte ha med anslutningen. Stångådalsbanan måste anslutas på ett sådant sätt att effektiva omstigningar är möjliga både till tåg och annan kollektivtrafik. Tåg som går på Stångådalsbanan måste även kunna köra vidare mot Stockholm.

Spårens lutning måste tillgodose godstågens krav på lutning.

Vi förordar en dragning av stångådalsbanan öster om SAAB:s flygfält. I och med detta försvinner plankorsningar som innebär störningar i trafikrytmen på nuvarande riksväg 35. Hänsyn bör tas till Stångådalsbanan på sikt kan bli elektrifierad. Detta skulle underlätta en effektiv trafik på banan och genomgående trafik mot Stockholm. I framtiden kan detta få stor betydelse för utvecklingen av regionen från Linköping till Kalmar.

Trafikverkets kommentar

I den kompletterande järnvägsutredningen hanteras frågan om hur Stångådalsbanan/Tjustbanan kommer att kunna kopplas till övrigt järnvägssystem. I utredningen förekommer fyra olika alternativ med resecentrum i tunnälläge, tunnälläge och markläge osv. Utredningen tar inte ställning till om Stångådalsbanan/Tjustbanan ska kopplas eller inte till ett framtida järnvägssystem med Ostlänken och Södra Stambanan. Utredningen konstaterar att det är möjligt med en koppling i de olika utredningsalternativen. Utredningen tydliggör dock att en Åtgärdsvalsstudie pågår för stråken Kalmar-Linköping och Västervik-Linköping. Frågan om en ny sträckning av Stångådalsbanan/Tjustbanan i Linköping hanteras inte i den kompletterande järnvägsutredningen utan i en ny separat kommande järnvägsplan.

Angående framtagande av två åtgärdsvalsstudier, en för stråket mellan Kalmar och Linköping och en för stråket Västervik – Linköping kan konstateras följande:

Under åren har många utredningar och studier gjorts på delar av stråken. Utredningarna har försökt att belysa olika aspekter av brister i väg- och järnvägssystemet. Dock saknas ett helhetsperspektiv på stråken, där anspråken från både gods- och persontrafik på både väg och järnväg analyseras med 4-steps principen som utgångspunkt.

Ambitionen med åtgärdsvalsstudien för stråket mellan Kalmar och Linköping är att sätta Stångådalsbanan och väg 23/34 i ett sammanhang. På samma sätt ska studien av stråket Västervik – Linköping sätta Tjustbanan och väg 35 i ett sammanhang.

Åtgärdsvalsstudien är nu inne i ett processkede där olika åtgärdskoncept ska tas fram och ställas mot de tidigare målformuleringar som kommit fram. Dessa åtgärdskoncept ska sedan även genomgå en samhällsekonomisk bedömning. Därefter ska beslut fattas om hur trafikverket ska gå vidare. Vi kan i nuläget inte föregripa processen. Tidplanen för åtgärdsvalsstudien är att den blir klar aug/sep 2014. Resultatet kommer att ha betydelse för om och hur Stångådalsbanan – Tjustbanan ska anslutas till Ostlänken.

6.3 Samråd med myndigheter och organisationer

Sammanfattning av del 2 av samrådet

Efter en gemensam inledning delades mötet (del 2 av samrådet) in i två block i två olika möteslokaler. Det första blocket behandlade kulturfrågor, natur- och vattenfrågor samt miljöfrågor. Det andra blocket behandlade risk- och säkerhetsfrågor samt trafikfrågor.

Kulturfrågor

Utrymningsvägarna kommer att påverka miljön ovan mark. En tunnel kan påverka kulturlagren genom uttorkning, avvattning, dränering. Det kulturhistoriska sambandet mellan järnväg och tillhörande bebyggelse försvinner med en tunnel, men det ska inte hindra en eventuell tunnel, utan man får på annat sätt berätta vad byggnaderna har använts till. Kommer bangården att flyttas? Hur långt under marken ligger en tunnel? Varför har man placerat stationen på Stångåns östra sida? Det är fokus på miljön kring Stångån, hur ser man på det övriga stadslandskapet? Vi bygger ny kulturmiljö.

Natur och vattenfrågor

Rydsskogen är viktig ur rekreationssynpunkt och behöver lyftas. Hur många spår blir det i tunnelmynningarna? Direkt och indirekta effekter på naturområden ska redovisas.

Miljöfrågor

I befintlig järnvägsutredning var det dåligt underlag avseende buller. Hur är det med tryckljud vid tunnelmynningarna? Finns det risk för höga koncentrationer av partiklar vid ventilationsdonen i markplan? Miljökvalitetsnormen för partiklar 2,5 börjar gälla 2015 och blir en förutsättning i järnvägsplanen. Trafiken till resecentrum kommer att öka. Kommer man behöva pumpa vatten? All typ av pumpning är vattenverksamhet. Det är bra att skaffa sig ett underlag avseende grundvattennivåer för att kunna följa upp i senare skede. Byggtiden behöver lyftas ur ett medborgarperspektiv då vi inte är vana vid den här typen av projekt. Masshanteringen, var ska materialet ta vägen?

Risk- och säkerhetsfrågor

Utrymningsvägar för gods- och persontåg är viktigt. Hur behandlas grundvattnet? Det är en fördel om gods- och persontrafik går i skilda tunnlar. Det är komplicerat med olyckor i tunnel men även med en bro, det finns risk för attentat.

Trafikfrågor

Vad händer med de lokala industrispåren? Mark frigörs vid ett tunnelalternativ. Hur ansluter Ostlänken till södra stambanan, hur fortsätter höghastighetsbanan? Ju längre österut stationen hamnar ju svårare blir det att kollektivtrafikförsörja området. Hur ansluter man Stångådals/Tjustbanan? Markreservation för spårvagnsdepå behövs.

Trafikverkets kommentar

Frågorna besvarades delvis muntligt under mötet (samråd del 2) delvis skriftligt i handlingarna som ställdes ut under del 4 av samrådet.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Arbets- och miljömedicin, Landstinget i Östergötland

Arbets- och miljömedicin har synpunkter på vad miljökonsekvensbeskrivningen och den miljömedicinska bedömningen ska innehålla. Den ska innehålla en beskrivning av exponeringens art, grad och omfattning till följd av projekterat förslag i jämförelse med nollalternativet. I bedömningen ska anges om förändringen av exponeringen medför ohälsa/besvär eller om nollalternativet är sämre ur hälsosynpunkt. För att kunna göra bedömningen är det av stor vikt att beskrivningen innehåller fullständig beskrivning av exponeringskällorna i samtliga alternativ.

Beskrivningen ska även innehålla information om den berörda befolkning, dvs. antal boende i området, åldersstruktur, skolor/förskolor och vårdinrättningar samt topografi och vindförhållanden som kan påverka luftföroreningshalter och bullernivåer.

Risker för kraftig exponering av exempelvis farligt gods bör också beaktas.

I del 4 av samrådet meddelar Arbets- och miljömedicin samma synpunkter som tidigare med tillägget att det är önskvärt att ta med exempel om vilka typer av hälsoeffekter man kan räkna med vid olika exponeringsnivåer.

Trafikverkets kommentar

De miljörisker som är relevanta hanteras i kompletteringsmiljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen i detta utredningsskede fokuserar på alternativavskiljande konsekvenser för de olika korridorerna samt ett nollalternativ. Mer detaljerade bedömningar för att bedöma påverkan ur hälsosynpunkt, som yttrandet föreslår, kan göras först när man valt korridor samt inom korridoren valt sträckning, utformning, byggnadsteknik och eventuella åtgärder osv. Detta sker först i nästa steg i planeringen, i arbetet med järnvägsplan.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Boverket

Boverket avstår från att lämna synpunkter i ärendet i del 1 av samrådet.

Trafikverkets kommentar

Ingen kommentar.

Sammanfattning av yttrande/synpunkterna från De Handikappades Riksförbund Linköping

DHR tar inte ställning till alternativen men påpekar vikten av tillgängligheten för funktionsnedsatta personer. Om tunnelalternativet väljs är det av vikt att det finns tillräckligt med hissar. Generellt är en vanlig brist antalet handikapptaletter. DHR föreslår att handikapptaletter finns nere på perrongen om tunnelalternativet väljs.

Trafikverkets kommentar

Tillgängligheten ska vägas in i målet för bytestider, som ska ske under max 3 minuter. Utformningen av resecentrum hanteras i kommande skede d.v.s. järnvägsplanen.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket hade inget att erinra men påpekar föreskriften ELSÄK-FS 2011:4 om anmälan av kontaktledning vilket kan komma i fråga i detta ärende.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att hantera anmälan av kontaktledningar enligt nämnd föreskrift i det fortsatta arbetet.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Fastighetsägarföreningen Linköping i samverkan med Cityfastighetsägarna Linköping

Fastighetsägarna är en branschorganisation för fastighetsägarföretag som arbetar för en väl fungerande fastighetsmarknad, som sedan lång tid varit starkt engagerad i tillkomsten av Ostlänken i syfte att öka kapaciteten för resande i regionen som utvecklas samt för att minska restiderna.

Organisationerna har tyckt under hela samrådet att stadsutveckling är avgörande i valet av korridoren. Det är viktigt att inte förstöra stadens nuvarande kvalitet samt att förutsättningar ges för att stadskärnan växer. Organisationerna tycker att i ramen för Trafikverkets uppdrag om samhällsutveckling ska Ostlänken bidra till Linköpings utveckling som stad.

I järnvägsutredningen 2010 står det utpekat som mål att resecentrum ska bli en integrerad del av staden och överbygga barriärer. Organisationerna tycker att en bro är svårare att integrera i staden än vad kompletteringen anger.

Alternativ A, B och D saknar marknadsmässiga förutsättningar för en gynnsam stadsutveckling.

Organisationerna tycker att delarna om stads- och landskapsbild i MKB samt icke monetärt värderade effekter måste utvecklas i kompletteringen.

Val av korridoren påverkar Linköpings tillgång till attraktiv boende och näringsliv samt hela regionens framtid, därför är tunnelalternativ lämpligast enligt organisationerna. Alternativet gör Linköping intressant för nya invånare och företag. Den eventuella utbyggnaden av Götalandsbanan, som Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att studera, förstärker nyttan av alternativ C.

Organisationerna ställer sig bakom Linköpings kommun yttrandet som kom in under del 4 av samrådet.

Trafikverkets kommentar

Ett av Ostlänkens ändamål är att bidra till regional utveckling i Östergötland, Södermanland och Mälardalen. Det är Ostlänkens hela dragning som bidrar till dessa effekter. I den här kompletterande utredningen beskrivs samhällsekonomiska nyttor och kostnader mellan korridorerna i Linköping. Den framtagna miljökonsekvensbeskrivningen redovisar alternativavskiljande konsekvenser på bland annat följande aspekter: Stads- och landskapsbild, friluftsliv och rekreation och människors hälsa.

Den framtida stadsstrukturen och gestaltungsfrågorna måste utredas med avseende på riskbedömning. I det fall tunnelalternativet väljs kommer en riskbedömning att krävas för varje enskilt fall för planering av markexploateringen ovanför och intill tunnlarna. Riskbedömningen ska bland annat redogöra för riskbilden avseende tunnelns påverkan på ovanliggande byggnader samt även ovanliggande byggnaders påverkan på tunneln. Riskbedömningen ska även ge förslag på riskreducerande åtgärder och eventuellt skärpta dimensioneringskriterier. I samband med riskbedömningen ska även en analys av risknivåer med föreslagen utformning utföras.

Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet (ASEK) rekommenderar att försiktighet bör iaktas för att inte riskera dubbelräkning vid beräkning av exploateringseffekter på grund av frigörande/ianspråktagande av mark vid större projekt. Sådana beräkningar bör inte ingå i kalkylen som standard, men kan däremot göras som känslighetsanalys. Känslighetsanalys för kompletteringen går att läsa i *kapitel 5.5 till 5.9 i bilaga 1 Samhällsekonomiska differenskalkyler*.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten har inget att erinra i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Ingen kommentar.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Försvarmakten Högkvarteret

Försvarmakten har inget att erinra i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Ingen kommentar.

Sammanfattning av yttrande/synpunkter från Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår att yttra sig.

Trafikverkets kommentar

Ingen kommentar.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen förordar den lösning som innebär att Ostlänken och Södra stambanan dras i tunnel under staden. Hyresgästföreningens uppfattning är att detta alternativ skapar bäst förutsättningar för att utveckla staden.

Trafikverkets kommentar

Ingen kommentar.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Infrastruktorkansliet

Infrastruktorkansliet är mycket positivt till att nya och snabba Ostlänken förverkligas och ser flera nyttor och goda effekter, som förstörade arbetsmarknadsregioner och möjlighet att resa över dagen för möten och studier till och från större städer. För att i framtiden säkra bästa möjliga funktion för resenärerna är det avgörande att Stångådalsbanans spår blir oberoende av Stambanans och Ostlänkens spår. Infrastruktorkansliet anser att spåren vid resecentrum bör ligga i samma plan för att underlätta tågbyte och minimera bytestiderna. Korta väntetider för resenärer söderifrån blir en avgörande del i utvecklingen av tågtrafiken Kalmar-Linköping-Stockholm.

För god spårtillgång önskar Infrastruktorkansliet så kallad avkortad tågväg anordnas på de båda tågspåren som är avsedda för Stångådalsbanan/Tjustbanan samt att förlängningen sker med utdragsspår söderut och ges växelförbindelse. Kansliet har bifogat en skiss på hur detta kan lösas. Vidare förordar Infrastruktorkansliet en omläggning av Stångådalsbanan/Tjustbanans spår till öster om Linköpings flygfält med den goda effekten att planfri korsning med väg 35 uppnås.

Trafikverkets kommentar

I utredningen illustreras en stationslösning med nio plattformsspår (korridorförslag C har 8 plattformsspår), vilket ur kapacitetssynpunkt bedöms tillräckligt för den sammantagna trafiken på Ostlänken, Södra stambanan och Stångådalsbanan/Tjustbanan.

Vid nästa planskede, vid framtagandet av järnvägsplan, kommer växelförbindelser och stationslösning att utformas. Fördjupat samråd kommer att anordnas i detta skede.

I den kompletterande järnvägsutredningen hanteras frågan om hur Stångådalsbanan/Tjustbanan kommer att kunna kopplas till övrigt järnvägssystem. I utredningen förekommer fyra olika alternativ med resecentrum i tunnälläge, tunnälläge och markläge osv. Utredningen tar inte ställning till om Stångådalsbanan/Tjustbanan ska kopplas eller inte till ett framtida järnvägssystem med Ostlänken och Södra Stambanan. Utredningen konstaterar att det är möjligt med en koppling i de olika utredningsalternativen. Utredningen tydliggör dock att en Åtgärdsvalsstudie pågår för stråken Kalmar-Linköping och Västervik-Linköping. Frågan om en ny sträckning av Stångådalsbanan/Tjustbanan i Linköping hanteras inte i den kompletterande järnvägsutredningen utan i en ny separat kommande järnvägsplan.

Angående framtagande av två åtgärdsvalsstudier, en för stråket mellan Kalmar och Linköping och en för stråket Västervik – Linköping kan konstateras följande:

Under åren har många utredningar och studier gjorts på delar av stråken. Utredningarna har försökt att belysa olika aspekter av brister i väg- och järnvägssystemet. Dock saknas ett helhetsperspektiv på stråken, där anspråken från både gods- och persontrafik på både väg och järnväg analyseras med 4-steps principen som utgångspunkt.

Ambitionen med åtgärdsvalsstudien för stråket mellan Kalmar och Linköping är att sätta Stångådalsbanan och väg 23/34 i ett sammanhang. På samma sätt ska studien av stråket Västervik – Linköping sätta Tjustbanan och väg 35 i ett sammanhang.

Åtgärdsvalsstudien är nu inne i ett processkede där olika åtgärdskoncept ska tas fram och ställas mot de tidigare målformuleringar som kommit fram. Dessa åtgärdskoncept ska sedan även genomgå en samhällsekonomisk bedömning. Därefter ska beslut fattas om hur trafikverket ska gå vidare. Vi kan i nuläget inte föregripa processen. Tidplanen för åtgärdsvalsstudien är att den blir klar aug/sep 2014. Resultatet kommer att ha betydelse för om och hur Stångådalsbanan – Tjustbanan ska anslutas till Ostlänken.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Jernhusen

Jernhusen utvecklar, äger och förvaltar ett fastighetsbestånd av stationer, stationsområden, underhållsdepåer och godsterminaler längs den svenska järnvägen och bl.a. i Linköping. Därmed påverkas bolaget, dess kunder och deras verksamhet av vilken dragning av Ostlänken som väljs.

Både i del 1 och 4 av samrådet har Jernhuset påpekat att de fortfarande vill ha en depå i Linköping. Underhåll av fordon är av väsentlig betydelse för att säkerställa punktlighet och en attraktiv ombordmiljö för passagerarna.

Jernhusen ser positivt till att utveckla Linköpings kollektiva resande via ett nytt resecentrum. Den nuvarande station kan inte tillgodose den nya behov som finns med utbyggnation av spårområdet som kompletteringen visar.

Jernhusen instämmer med de punkter som beskrivs som viktiga i materialet, såsom korta bytestider för resenärer, tydlighet i stationen och tillgänglighet till övrig kollektivtrafik, cykel och taxi.

Jernhusen ser fram emot en dialog med Trafikverket i fortsättningen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tillhandahåller uppställningsspår genom tjänst enligt i Järnvägsnätbeskrivning. Järnvägsnätbeskrivningen presenterar förutsättningarna för att bedriva trafik eller ansöka om kapacitet på det svenska järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar. Trafikverket skall ersätta den kapacitet som slopas. Detta görs i dialog med intressenter. I dialogen klarläggs behov av kapacitet för uppställning och vilka funktioner som skall ingå. Intressenter kan ge möjlighet att investera i anläggning för ex städning och fekalietömning.

Trafikverket tillhandahåller inte depå. Dialog skall ske med intressenter om behov av depå.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Kallerstadsgruppen

Kallerstadsgruppen (industriområdet Kallerstads områdesförening) understryker att de frågor som tas upp i del 1 av samrådet har stor framtida betydelse för företagen inom området och även för invånarna i staden. Av de fyra olika alternativen förordar Kallerstadsgruppen alternativ C – Ostlänken och Södra stambanan i tunnel under staden, trots höga kostnader, med följande argument: stadsbilden blir mer sammanhållen, tillgängligheten inom staden ökas radikalt, kommunikationerna förenklas och staden kan utvecklas runt Stångån till skillnad från idag.

Kallerstadgruppen vill uppmärksamma Trafikverket på det stora bergtrum som finns invid dagens stationsområde invid kraftvärmeverket. Tekniska Verken har tidigare använt rummet för oljelagring. Bergtrummet bör ge en del information om förhållanden i bergmaterialet samt eventuellt kunna nyttjas i ett tänkt tunnelalternativ, då dess läge verkar tangera den dragning alternativ C har på kartskissen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har tagit del av synpunkterna inför fortsatt planering. I utredningens miljökonsekvensbeskrivning beskrivs järnvägens konsekvenser på stads- och landskapsbild samt barriäreffekter.

Trafikverket har inhämtat tekniskt underlag om bergtrummet invid kraftvärmeverket.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Lantmäterimyndigheten, Linköpings kommun

Lantmäterimyndigheten hade inga synpunkter under del 1 av samrådet på de olika förslag som presenterades. De olika alternativen berör alla ett stort antal fastigheter.

Lantmäterimyndigheten konstaterar att behovet av utredningar av gränser, fastigheter och rättigheter mm kommer att bli omfattade i järnvägsplaneskedet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar med synpunkterna om fortsatt arbete till nästa planeringsskede.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Luftfartsverket, LfV

LfV har som sakägare av CNS-utrustning (utrustning för kommunikation, navigation och radar) inget att erinra mot någon av utredningskorridorerna A-D men förordar att järnväg i närheten av flygplatser.

LfV har ingen CNS-utrustning i projektområdet. Däremot vill LfV påminna om att både Linköpings flygplats samt Försvarmakten på Malmens flygplats kan ha utrustning som kan påverkas av de olika utredningsalternativen.

LfV har i sitt remissvar inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser eller om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att påverkas. Berörda flygplatser ska därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av etablering. En flygplats avses berörd, om etableringen hamnar inom 60 km från flygplatsen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar med synpunkterna i det fortsatta arbetet med järnvägsutredningen samt till nästa planeringsskede, järnvägsplan.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Motormännen Östergötland

Motormännen Östergötland förordar korridorförslag C då man slipper olika planskilda mötesplatser med tåg och övriga fordonsslag, vilket är trafiksäkert. Vidare menar Motormännen att staden Linköping kan växa på båda sidorna om Stångån samt att man undviker en barriär genom Linköpings tätort.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har tagit del av synpunkterna inför fortsatt planering.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Ingen kommentar

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Naturvårdsverket

Naturvårdsverket förordar utifrån underlag tillgängligt under del 4 av samrådet alternativ C, men vill inte mot bakgrund av de osäkerheter när det gäller tunnelalternativens genomförande och omgivningspåverkan inte helt avfärda något av de studerade alternativen.

Naturvårdsverket har i sina synpunkter utgått från vad som är relevant i ärendet med fokus på en hållbar samhällsutveckling inklusive hållbart resande, klimatpåverkan, användning av mark och vatten, effekter på människors hälsa främst genom buller, luftföroreningar, utsläpp samt en möjlig påverkan på naturvärden och friluftsliv. Både byggnadsfasen men framför allt den långsiktiga driftsfasen måste beaktas.

Naturvårdsverket bedömer att det finns osäkerheter vad gäller de olika alternativens miljöpåverkan; inte minst vad gäller byggnadstekniska förutsättningar samt påverkan på hydrologi, klimat, buller och luftföroreningar, liksom hantering av massöverskottet under byggskedet. Dessa osäkerheter anses störst i tunnelalternativet, Naturvårdsverket kan därför inte avfärda utbyggnad av Ostlänken i ytläge genom Linköping.

Naturvårdsverket vill påpeka att kunskap om geologiska och hydrologiska förhållanden i området för tunneldrivning är en viktig förutsättning för att kunna minska projektets samlade miljöeffekter.

Naturvårdsverket delar uppfattningen att Natura 2000-området Kärna mosse bör vara under fortsatt bevakning i kommande planeringsskeden. Det samma gäller eventuellt påverkan på Rydsskogen.

Naturvårdsverket noterar att tunnelalternativet utmärker sig genom avsevärt större energiåtgång och omgivningspåverkan i byggskedet. I ett långsiktigt perspektiv kan ändå det energikrävande alternativet C vara attraktivt med avseende på människornas mindre exponering för buller och möjligheter till att låta staden växa och utveckla en attraktiv

kollektivtrafik. Tunnel genom dagens centrala Linköping bör ge förutsättningar för både bättre boendemiljö och en möjlig långsiktig utveckling av stadens framtida tillväxt och förtätning skapas goda förutsättningar för utveckling av kollektivt resande i regionen. Dessa långsiktiga dynamiska konsekvenser är i stor utsträckning beroende på de val som görs i den kommunala fysiska planeringen och är därmed svåra att kvantifiera. Även om osäkerheterna är stora anser Naturvårdsverket att sådana sekundära positiva effekter bör tillmätas stor betydelse vid utvärderingen av alternativ.

Naturvårdsverket anser att alternativen för utbyggnad av Ostlänken genom Linköping måste utvärderas mot bakgrund av deras påverkan på kollektivtrafikens attraktivitet ur ett helhetsperspektiv. Möjligheten till snabba byten mellan olika kollektiva transportslag är i detta perspektiv mycket viktiga. Restider vid byten från tåg till t.ex. lokalbuss påverkas med olika alternativ för utbyggnad av Ostlänken vilket måste adresseras. Även om detta i hög grad ligger utanför Trafikverkets rådighet är frågan av sådan betydelse att detta borde kompletteras så att eventuella alternativskiljande aspekter går att utläsa.

Trafikverkets kommentar

I kommande planskede genomförs omfattande geologiska och hydrologiska undersökningar för att minska osäkerheter kring valt alternativ.

Bedömning av effekterna på boendemiljön samt stadsutveckling ingår i den samlade bedömningen av miljökonsekvenserna. Målet om bytespunkternas funktion innehåller krav på väl fungerande kollektivtrafik. Målet är att byten mellan olika kollektivtrafikslag görs under max 3 minuter. Alternativskiljande bedömningen läses i tabellen 6.1 i huvudrapporten.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Polismyndigheten i Östergötland

Polismyndigheten i Östergötland har inga synpunkter på de olika korridorförslagen.

Trafikverkets kommentar

Ingen kommentar.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Regionförbundet Jönköpings län

Regionförbundet i Jönköpings län avstår från att specifikt förorda något av de studerade alternativen. Däremot bör den valda lösningen klara av att tillfredsställa behoven hos genomgående trafik samt trafik som har Linköping som mål, inte minst godstrafiken. Kostnaderna för den valda lösningen skall fördelas och konsekvenserna för detta bör analyseras noggrant. Regionförbundet anser att hela Götalandsbanan bör färdigställas så snart som möjligt. Hur resecentrumen längs vägen utformas och finansieras i Ostlänken kommer vara normerande för hela Götalandsbanan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har mottagit synpunkterna och beaktar dessa i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Regionförbundet i Kalmar län

Regionförbundet i Kalmar län tycker att anslutningen av Tjust-/Stångådalsbanan måste ingå i planeringen och utbyggnaden av Ostlänken genom Linköping då åtgärdsvalsstudien som pågår varken behandlar anslutningar med Södra stambanan eller Ostlänken. Följande aspekter måste studeras vidare i kompletteringen:

- läget för en ny dragning av Tjust-/Stångådalsbanan: Linköpings kommun har reserverat i sin översiktsplan för en ny dragning med anslutning till flygplatsen som bör prövas mot de fyra alternativen i kompletteringen
- transporter över Östersjön
- förutsättningar för tågtrafiken på Tjust-/Stångådalsbanan: kompletteringen beskriver inga förändringar mot dagens förutsättningar d.v.s. med dieseldrivna tåg som vänder i Linköping. Detta ser inte Regionförbundet som ett rimligt alternativ för att förbinda sydöstra Sverige med Stockholmsområdet när höghastighetsbanan står klart.

För övrigt ställer sig Regionförbundet bakom målet med max tre minuters bytestid i Linköping och förutsätter att alla fyra alternativ uppfyller målet. Linköping kommer att bli en viktig knutpunkt för resande till och från Småland och Blekinge.

Trafikverkets kommentar

I den kompletterande järnvägsutredningen hanteras frågan om hur Stångådalsbanan/Tjustbanan kommer att kunna kopplas till övrigt järnvägssystem. I utredningen förekommer fyra olika alternativ med resecentrum i tunnälläge, tunnälläge och markläge osv. Utredningen tar inte ställning till om Stångådalsbanan/Tjustbanan ska kopplas eller inte till ett framtida järnvägssystem med Ostlänken och Södra Stambanan. Utredningen konstaterar att det är möjligt med en koppling i de olika utredningsalternativen. Utredningen tydliggör dock att en Åtgärdsvalsstudie pågår för stråken Kalmar-Linköping och Västervik-Linköping. Frågan om en ny sträckning av Stångådalsbanan/Tjustbanan i Linköping hanteras inte i den kompletterande järnvägsutredningen utan i en ny separat kommande järnvägsplan.

Angående framtagande av två åtgärdsvalsstudier, en för stråket mellan Kalmar och Linköping och en för stråket Västervik – Linköping kan konstateras följande:

Under åren har många utredningar och studier gjorts på delar av stråken. Utredningarna har försökt att belysa olika aspekter av brister i väg- och järnvägssystemet. Dock saknas ett helhetsperspektiv på stråken, där anspråken från både gods- och persontrafik på både väg och järnväg analyseras med 4-steps principen som utgångspunkt.

Ambitionen med åtgärdsvalsstudien för stråket mellan Kalmar och Linköping är att sätta Stångådalsbanan och väg 23/34 i ett sammanhang. På samma sätt ska studien av stråket Västervik – Linköping sätta Tjustbanan och väg 35 i ett sammanhang.

Åtgärdsvalsstudien är nu inne i ett processkede där olika åtgärdskoncept ska tas fram och ställas mot de tidigare målformuleringar som kommit fram. Dessa åtgärdskoncept ska sedan även genomgå en samhällsekonomisk bedömning. Därefter ska beslut fattas om hur trafikverket ska gå vidare. Vi kan i nuläget inte föregripa processen. Tidplanen för åtgärdsvalsstudien är att den blir klar aug/sep 2014. Resultatet kommer att ha betydelse för om och hur Stångådalsbanan – Tjustbanan ska anslutas till Ostlänken.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Regionförbundet i Sörmland

Regionförbundet i Sörmland avger inga synpunkter på själva utformningen av banan eller resecentrum i Linköping. Dock vill Regionförbundet framhålla vikten av att kompletteringen inte försenar eller fördyrar Ostlänken.

Regionförbundet föreslår att kompletteringen frikopplas från Ostlänken om Linköpings kommun och Trafikverket inte kommer överens, med en fysisk avgränsning för Ostlänken utanför Linköpings centrum.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket upprättar löpande uppföljningar gällande tidplanen och ekonomi i projektet och avvikelser hanteras med berörda beslutande parter. Byggstart för Ostlänken är 2017 och den ska stå klar för användning 2028.

Trafikverket noterar Regionförbundets förslag om frikoppling av Linköping från Ostlänken om risk föreligger för förseningar och kostnadsökningar.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Regionförbundet Östsam

Regionförbundet Östsam tycker att det är bra att järnvägsutredningen kompletteras med ett mer genomarbetat material om tunnelalternativ. Regionförbundet delar Trafikverkets bedömning att Linköpingsresecentrum placering är strategisk för en positiv resandeutveckling för kollektivtrafiken inklusive Ostlänken. Snabba byten är viktiga. Framkomligheten till övrig kollektivtrafik och kvaliteten av lösningarna är också mycket viktigt. Plattformarna måste även kunna nås från västra sidan av Stångån.

Regionförbundet ser ett problem med en djup station, med tanke på målet för byten inom max 3 minuter.

Servicedepåer, uppställningsspår samt hur man tar sig till och från anläggningarna måste beskrivas av utredningen anser Regionförbundet.

Regionförbundet tar inte ställning till valet av korridor men anser att valet står mellan alternativ B och C.

Regionförbundet förväntar sig även i fortsättningen vara en samrådspartner kring dessa frågor, då de har avsatt 200Mkr i Länstransportsplanen för medfinansiering till två nya resecentrum i Linköping och Norrköping.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tillhandahåller uppställningsspår genom tjänst enligt i Järnvägsnätbeskrivning. Järnvägsnätbeskrivningen presenterar förutsättningarna för att bedriva trafik eller ansöka om kapacitet på det svenska järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar. Trafikverket skall ersätta den kapacitet som slopas. Detta görs i dialog med intressenter. I dialogen klarläggs behov av kapacitet för uppställning och vilka funktioner som skall ingå. Intressenter kan ge möjlighet att investera i anläggning för ex städning och fekalietömning.

Trafikverket tillhandahåller inte depå. Dialog skall ske med intressenter om behov av depå.

Ostlänkens projektmål är att bytespunkter ska planeras så att en förflyttningstid mellan olika trafikslag kan ske på högst tre minuter. Förutsättningar för att skapa ett väl fungerande resecentrum med avseende på byten mellan lokal och regional resefunktioner studeras och jämförs för de olika korridorerna i denna komplettering. I nästa planskede, framtagandet av järnvägsplan, kommer bytespunkten att utformas.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkter från Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet anser att alternativ C ökar möjligheterna att få järnvägen i samspel med staden, något som anses vara huvudproblematiken i Linköping, samt tillgodoser intresseområdenas värden

Riksantikvarieämbetet saknar en tydlig redogörelse för hur värdena i riksintresset Linköpings innerstad och Kinda kanal kan tillgodoses. Enligt Riksantikvarieämbetet saknas beskrivning av på vilket sätt befintliga stationsläge och – hus kan användas när Ostlänken har tagits i bruk. Gestaltungsprogrammet måste fördjupas i samråd med första hand Länsstyrelsen och Linköpings stad.

Trafikverkets kommentar

Påverkan på riksintresse för kulturmiljö och byggnadsminnet, nuvarande järnvägsstation, behandlas översiktligt i miljökonsekvensbeskrivningen utifrån alternativavskiljande aspekter mellan korridorerna och dess föreslagna utformning. Alla alternativ ger möjlighet till att stationsbyggnaden används även i fortsättningen men framtida funktion för stationen är en fråga som huvudsakligen löses av fastighetsägaren tillsammans med kommunen.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från SAAB

Saab driver verksamhet på flera ställen i Linköpings kommun, bland annat i Malmslätt och Tannefors. Dessa båda platser berörs av kompletteringen. Saab förordar alternativ C eller D då tunnel kan minimera vissa risker nämnda nedan. Saab har generellt inga invändningar mot något av de, i utredningen föreslagna, korridorerna. Saab påpekar dock följande:

- starkström bör inte finnas inom en radie av 4km från flygplatsen
- viss hinderfrihet runt flygplatsen (in- och utflygningssvägar, och rullbanan) måste beaktas och viss utrustning (kommunikation, navigation, övervakning) får ej störas.
- risk för tredje man som en flygplats innebär måste vägas in i projektet
- den nya sträckningen får inte omöjliggöra utbyggnaden av en ny flygterminal på den nordöstra sidan av rullbanan och inte heller ombyggnaden av Stångådalsbanan öster om Saabs anläggning i Tannefors
- vibrationer måste utredas eftersom känslig verksamhet på Saab kan påverkas av det
- möjligheterna att koppla Kärnavägen med motorvägen E4 norrut måste studeras

Saab förutsätter att både person och godstransport till och från anläggningen kan fortsättningsvis ske på ett effektivt sätt och vill vara med i dialogen om någon fråga rör Saabs verksamhet i framtiden.

Trafikverkets kommentar

I den kommande järnvägsplanen kommer trafikverket samarbeta med Saab i tekniska frågor så de olika tekniska systemen inte stör varandra.

Frågan om ny anslutning till motorvägen E4 hanteras inte av projekt Ostlänken. Önskemålet lämnas vidare till trafikverkets samhällsplanering.

I den kompletterande järnvägsutredningen hanteras frågan om hur Stångådalsbanan/Tjustbanan kommer att kunna kopplas till övrigt järnvägssystem. I utredningen förekommer fyra olika alternativ med resecentrum i tunnelläge, tunnelläge och markläge osv. Utredningen tar inte ställning till om Stångådalsbanan/Tjustbanan ska kopplas eller inte till ett framtida järnvägssystem med Ostlänken och Södra Stambanan. Utredningen konstaterar att det är möjligt med en koppling i de olika utredningsalternativen. Utredningen tydliggör dock att en Åtgärdsvalsstudie pågår för stråken Kalmar-Linköping och Västervik-Linköping. Frågan om en ny sträckning av Stångådalsbanan/Tjustbanan i Linköping hanteras inte i den kompletterande utredningen utan i en ny separat kommande järnvägsplan.

Angående framtagande av två åtgärdsvalsstudier, en för stråket mellan Kalmar och Linköping och en för stråket Västervik – Linköping kan konstateras följande:

Under åren har många utredningar och studier gjorts på delar av stråken. Utredningarna har försökt att belysa olika aspekter av brister i väg- och järnvägssystemet. Dock saknas ett helhetsperspektiv på stråken, där anspråken från både gods- och persontrafik på både väg och järnväg analyseras med 4-stegs principen som utgångspunkt.

Ambitionen med åtgärdsvalsstudien för stråket mellan Kalmar och Linköping är att sätta Stångådalsbanan och väg 23/34 i ett sammanhang. På samma sätt ska studien av stråket Västervik – Linköping sätta Tjustbanan och väg 35 i ett sammanhang.

Åtgärdsvalsstudien är nu inne i ett processkede där olika åtgärdskoncept ska tas fram och ställas mot de tidigare målformuleringar som kommit fram. Dessa åtgärdskoncept ska sedan även genomgå en samhällsekonomisk bedömning. Därefter ska beslut fattas om hur trafikverket ska gå vidare. Vi kan i nuläget inte föregripa processen. Tidplanen för åtgärdsvalsstudien är att den blir klar aug/sep 2014. Resultatet kommer att ha betydelse för om och hur Stångådalsbanan – Tjustbanan ska anslutas till Ostlänken.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Socialstyrelsen

Socialstyrelsen meddelar under del 4 av samrådet att de inte hanterar sådana ärende utan hänvisar till Folkhälsomyndigheten (ny myndighet sedan 1 januari 2014).

Trafikverkets kommentar

Folkhälsomyndigheten läggs till i samrådsretsen.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkter från SJ AB

SJ tycker att kompletteringen är väl utförd men det är en brist att aspekter kring uppställning av tåg och depåtjänster inte tas upp: En bibehållen regional aktivitet kräver samma spårkapacitet för sådana tjänster. Möjligheter att med utveckla sidospåren måste finnas om trafikmängden skulle öka i framtiden.

SJ påpekar att minskad uppställningskapacitet i Linköping i förhållande till trafikmängden i förlängningen påverkar utvecklingen av den kommersiella trafiken Stockholm-Linköping negativt.

Utöver samordning av trafiken och anpassad infrastruktur som utredningen beskriver tycker SJ att samordningen måste också ske rationellt och att snabba tåg prioriteras före långsammare för att få bäst effekt på åtgärderna.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tillhandahåller uppställningsspår genom tjänst enligt i Järnvägsnätbeskrivning. Järnvägsnätbeskrivningen presenterar förutsättningarna för att bedriva trafik eller ansöka om kapacitet på det svenska järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar. Trafikverket skall ersätta den kapacitet som slopas. Detta görs i dialog med intressenter. I dialogen klarläggs behov av kapacitet för uppställning och vilka funktioner som skall ingå. Intressenter kan ge möjlighet att investera i anläggning för ex städning och fekalietömning.

Trafikverket tillhandahåller inte depå. Dialog skall ske med intressenter om behov av depå.

Planering och prioritering av tågtrafik ingår inte i denna kompletterande utredning.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Sjöfartsverket

Sjöfartsverket gör bedömningen att planen inte kommer att påverka sjöfarten negativt och har inget att erinra.

Trafikverkets kommentar

Ingen kommentar.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Skogsstyrelsen i Östergötlands distrikt

Skogsstyrelsen konstaterar att påverkan på skogliga värden är liten i de olika korridorförslagen. Gemensamt för alla alternativ är att de berör ett skogsområde med fornminnen på fastigheten Tannefors 1:3 norr om flygplatsens landsbana. Den största påverkan på skogbevuxen mark återfinns i korridorförslag B vid det västra/södra avslutet av Ostlänken. Söder om befintlig stambana berör förslaget norra delen av Rydskogen som är ett mycket välfrekventerat rekreationsområde med cykelbanor, motionsspår och andra stigar. I området finns det ett antal fornlämningar.

Avslutningsvis anser Skogsstyrelsen att norra delen av Rydskogen i möjligaste mån bör undantas vid den framtida byggnationen av Ostlänken.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar med synpunkterna i det fortsatta arbetet med järnvägsutredningen samt till nästa planeringsskede.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Statens fastighetsverk (SFV)

SFV representerar staten som markägare och förvaltare av det statliga byggnadsminnet, bland annat Linköpings slott och Linköpings Innerstaden. Det statliga byggnadsminnet ligger inom Linköpings centrum som är riksintresseområde för kulturmiljö. SFV påpekar att uppgifter om dessa byggnader saknas i handlingarna.

SFV tycker att de projektspecifika målen för kulturmiljön som har utvecklats i projektet är bra och ska följas. Ett nytt resecentrum öster om Stångån kommer att försvaga Linköpings framvuxna karaktär genom bl.a. att den befintliga stationen förlorar sin ursprungliga funktion. SFV skriver även att påverkan på grundvatten måste redovisas för att kunna vidta åtgärder så att kulturhistoriskt värdefulla värden inte skadas.

SFV tycker att alternativ A och B skapar en stor visuell barriär med en bred bro. Med alternativ C är negativt ur kulturmiljösynpunkt då järnvägsområdet i centrala Linköping tappas sin funktion. SFV förordar ett alternativ med det nya resecentrumet nära den befintliga stationsbyggnaden, Ostlänken ner i tunneln under staden och den övriga tågtrafiken på befintliga bana ovan mark. På så sätt skulle de väsentliga historiska och visuella sambanden i Linköpings stad behållas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna och i nästa skede med järnvägsplanen kommer hydrogeologiska undersökningar mm att genomföras.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Sveriges Geologiska Undersökning, SGU

SGU hänvisade till sitt tidigare remissvar i samband med järnvägsutredningen 2010. Då inget nytt hade framkommit under del 1 av samrådet angående berggrunden i de föreslagna tunnellägena hade SGU för närvarande inget att tillägga.

SGU har framfört följande under del 4 av samrådet: för att kunna göra säkra bedömningar i de olika alternativens konsekvenser krävs det mer ingående undersökningar av geologiska och hydrogeologiska förutsättningar. Detta gäller framför allt passagen av Stångån, både i underjordsläge och i ytläge.

För alternativ som innebär en tunnel ger tunnellägena ger en svår bedömd risk för grundvattensänkning genom inläckage, vars konsekvenser är mycket kostsamma. Störst risk finns vid passagen under Stångån och den där belägna förkastningszonen. Det finns en möjlig hydraulisk kontakt mellan sprickzoner i berget och Stångån. Permanent grundvattensänkning medför behov av kontinuerlig framtida skyddsinfiltation, vilket knappast är önskvärt i driftskedet.

Vid passagen av vattenverket vid Berggården-Ljung måste största möjliga försiktighet iaktas för att undvika negativ påverkan på vattenförsörjningen.

På grund av de ovan angivna riskerna förordar SGU alternativ A eller B på sträckan Malmskogen-Glyttinge.

Trafikverkets kommentar

Remissvaret från 2010 berör inte den nu aktuella sträckan Malmskogen – Glyttinge.

Ytterligare undersökningar gällande geologi och hydrologi kommer att genomföras utifrån valt alternativ i den kommande planprocessen för att klargöra bl.a. grundvattenförhållanden, bergnivåer osv.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Statens geotekniska institut, SGI

SGI har tagit del av samrådsmaterialet både under del 1 och del 3 av samrådet. SIG har även, efter överenskommelse med Länsstyrelsen i Östergötland, deltagit i möte med Trafikverket där miljökonsekvensbeskrivningens upplägg diskuterades.

Under del 4 av samrådet finner SGI att de geotekniska och miljögeotekniska frågeställningarna är redovisade på ett översiktligt underlag. Med de undersökningarna som har gjorts är det svårt enligt SGI att förutsäga risken för grundvattenläckage. Svårigheterna är i sig välkända och medför att man måste ha beredskap för följande:

- tätning av tunneln till ett visst flöde
- infiltration där grundvattennivån i förekommande övre grundvattenmagasin sänks
- grundförstärkningar där byggnader och anläggningar skadas av grundvattensänkning.

Kompletteringen beskriver också en osäkerhet gällande tillräcklig bergtäckning för borrning och sprängning. SGI hade önskat ett mer omfattande underlag innan beslut om korridor för att reducera kostnadsintervallen som är breda för alternativ C och D.

SGI bedömer att de hydrogeologiska svårigheterna är välbeskrivna i kompletteringen och kan mötas med känd teknik. Uppföljningarna av grundvattennivåer, sättning och inläckage bör ske med larmnivåer i två steg, med insatser för varje nivå.

SGI har från miljögeoteknisk synpunkt inget att invända mot beskrivningen av t.ex. grundvattenresurser, byggande i vatten och förorenad mark.

SGIs samlade bedömning är att samtliga alternativ är genomförbara från geoteknisk och miljögeoteknisk synpunkt. Det kvarstår dock osäkerheter för tunnelalternativ som kan innebära stora kostnadsosäkerheter och eventuell omgivningspåverkan.

Trafikverkets kommentar

Fördjupning av de geotekniska och miljögeotekniska förutsättningarna kommer att ske i nästa planeringsskede, i järnvägsplanen. Inventering av objekt beroende av grundvattennivåer planeras att påbörjas under nästa skede.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

VTI avstår från att lämna synpunkter.

Trafikverkets kommentar

Ingen kommentar.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Strålsäkerhetsmyndigheten, SSM

Strålsäkerhetsmyndigheten skriver att den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring järnväg. Detta är viktigt att beakta och att *"Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält"* (1996) tillämpas vid arbetet med järnvägsutredningen (se Arbetsmiljöverkets broschyr ADI 477). SSM har noterat att detta beskrivs i miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer den elektromagnetiska strålmiljön enligt nämnd föreskrift i det fortsatta arbetet.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har inget att erinra mot upprättat förslag och bedömer ärendet avslutat från sin sida, så länge planområdet inte förändras.

Trafikverkets kommentar

Ingen kommentar.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Sveriges metrologiska och hydrologiska institut, SMHI

SMHI menar att vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Lufttemperaturen förväntas stiga, risken för skyfall ökar och flödena i våra vattendrag förändras och havsvattennivåerna stiger. De förändrade riskerna för översvämning bör tas hänsyn till. SMHI visar på att det finns mer information på www.smhi.se och www.klimatanpassning.se avseende det framtida klimatet och klimatanpassning.

SMHI förmodar att alla fyra korridorförslag innebär en miljövinst jämfört med nollalternativet och undrar vilket förslag som ger störst miljövinst. Vidare menar SMHI att en emissionsinventering bör göras och att det bör framgå hur stora de totala utsläppen av växthusgaser och av luftföroreningar kommer att vara i området för del olika förslagen i förhållande till nollalternativet. Gällande miljö kvalitetsnormer för exempelvis partiklar och gällande bullernormer måste klaras för boende i området för det korridorförslag som väljs.

Oavsett val av alternativ måste utformningen av anläggningen kunna klara både dagens och framtidens nederbörd.

Om tunnelalternativ väljs måste det framgå av kommande utredningar hur tunneln påverkar ytvatten i Stångån.

Trafikverkets kommentar

I Bilaga 5, *Energi och Klimat*, beskrivs påverkan på klimatet och en jämförelse görs mellan de olika korridorerna. Klimatrisker, utsläpp av partiklar, miljö kvalitetsnormer för luftmiljö och störningar från buller finns översiktligt beskrivet i miljökonsekvensbeskrivningen kapitel 4. I detta planeringsskede görs dock inga detaljerade uträkningar, detta görs först i nästa skede i järnvägsplanen. I miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 8 görs även en samlad jämförelse mellan korridorerna utifrån olika miljöaspekter.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Tjänstemännens centralorganisation, TCO

TCO avstod från att yttra sig.

Trafikverkets kommentar

Ingen kommentar.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Transportstyrelsen

Transportstyrelsen tackar för möjligheten att kommentera men lämnar inga synpunkter i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Ingen kommentar.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Östergötlands museum

Östergötlands museum har tagit del av remisshandlingen, deltagit vid informationsmöte den 29 oktober 2013 och yttrat sig under del 4 av samrådet. Östergötlands museum deltog även när framtagande av den rådande utredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (2010) utarbetades och har kommenterat den direkta och indirekta påverkan av korridorförslag A.

En kombination av både bro och tunnel skulle innebära att dagens spår finns kvar och den visuella aspekten kring stadsmiljön kvarstår som idag. Spår ovan mark innebär omfattande visuell påverkan och konsekvenserna blir en synbar uppdelning av landskap och stadsmiljö. Ett broalternativ blir ett dominerande inslag i stadsbilden vilket ställer krav på dess utformning.

Östergötlands museum anser att en förlängning av spåren västerut ger en direkt påverkan på områdena kring Skäggetorp och Ryd. Här är det viktigt att ta hänsyn till utförandet så att bostadsområden, grönområden och rekreationsområdet inte blir omgärdade av kommunikationsleder som skapar barriärer. En förlängning av spåren västerut innebär också ingrepp i områden som är mindre utredda än de östra delarna (åt Malmskogen) ur kulturmiljösynpunkt avseende byggnadsantikvariska, kulturlandskapsmässiga och arkeologiska aspekter.

Avslutningsvis menar Östergötlands museum att ett tunnelalternativ kan påverka grundvattennivån både under byggprocessen men även under drift. Konsekvenserna av detta behöver utredas och om detta inverkar negativt på kulturlager och bebyggelse.

I del 4 av samrådet delar Östergötlands museum bedömningen i MKB, att en ny järnväg inom korridor A och B riskerar medföra stora negativa konsekvenser för de riksintressanta kulturmiljöerna kring Kinda kanal och Linköpings stad. Samt att brolösningarna (korridorerna A, B och D) bedöms ge stor påverkan på riksintressena kulturmiljövård genom risk att skada riksintressena värdegrunder (korridorerna A och B). ÖM anser att korridor C kommer att innebära en omfattande nybyggnation i området kring nuvarande stationsområde med befintlig stationsbyggnad. Det medför stora krav på planeringen, utformning och gestaltning av området, eftersom det är stor risk att de visuella sambanden i området försämras. Det kommer att krävas en medveten utformning och gestaltning av den frilagda järnvägsmarken så att kulturmiljön behåller sin läsbarhet.

Östergötlands museum anser att redovisningen av kulturhistoriska värdefulla byggnader, behöver kompletteras med stadens ytterområden eftersom de förekommer värdefull bebyggelse i dessa områden.

Östergötlands museum anser att det är av största vikt att tydligare beskrivna risken för påverkan på stadens medeltida kulturlager (RAÄ 153) genom byggandet av något tunnelalternativen (C och D). Linköpings stads medeltida kulturlager är mycket känsliga för förändringar av grundvattenflöden. Förändringar i grundvattenflöden i samband med tunnelbyggande kan komma att påverka kulturlagrens bevarandeförhållanden negativt, något som måste utredas vidare i fördjupade studier.

Trafikverkets kommentar

Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver övergripande konsekvenser på grundvatten, både under byggprocessen och under drifttid. Miljökonsekvenser under byggprocessen kommer beskrivas i detalj när järnvägsplaner utarbetas. Den byggnadsantikvariska, kulturlandskapsmässiga och arkeologiska kunskapen om de västra delarna av utredningsområdet har delvis fördjupats under arbetet med den kompletterande järnvägsutredningen. Trafikverket kommer att i det fortsatta arbetet med planläggningen fördjupa kunskapsunderlaget och analysen av påverkan på kulturmiljön i Linköping. Det gäller alla delar av kulturmiljön, såväl riksintresseområden, som värdefulla kulturhistoriska byggnader och miljöer, samt fornlämningsområden. Kunskapsunderlaget behöver kompletteras och analyser ska genomföras som visar hur kulturmiljöns värden ska tillvaratas och utvecklas.

Risken att påverka och skada medeltida kulturlager och kulturhistoriskt värdefulla byggnader är stor i korridor C och D. Hur stadsområdet ska skyddas för att förhindra skada av t ex grundvattensänkning, vibrations- eller sättningsskador måste detaljstuderas. Åtgärdsprogram till skydd för kulturmiljön och kulturhistoriska byggnader behöver upprättas.

Trafikverket kommer arbeta med en fördjupad analys av hur riksintresseområdena för kulturmiljövård ska tas tillvara och utvecklas. En viktig del av arbetet är att i samråd med berörda parter som Linköpings stad, Länsstyrelsen Östergötland och Riksantikvarieämbetet arbeta fram en gemensam syn kring gestaltning och utveckling av områdena.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Landstinget i Östergötland genom/ AB Östgötatrafiken

AB Östgötatrafiken lämnar synpunkter på uppdrag av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Landstinget i Östergötland. Östgötatrafiken välkomnar att en fördjupning av järnvägsutredningen genomförs. Det utökade planområdet öppnar för möjligheter att hantera frågeställningar som tidigare utredning ställt utanför.

Östgötatrafiken tycker att placeringen av resecentrumet har en strategisk betydelse på resandets utveckling i regionen. Viktigare än placeringen av resecentrumet är för Östgötatrafiken tillgängligheten både från öster och väster om Stångån, oavsett om det blir en bro eller tunnel. Skulle resecentrumet enbart vara tillgängligt för resenärerna från östra sidan av Stångån måste framkomligheten för övrigt kollektivtrafik säkerställas. Detta sker bäst genom reserverade förbindelser mellan nuvarande stadskärna och resecentrumet.

Linköping är ett nav i kollektivtrafiksystem i regionen därför kräver det stora anläggningsmöjligheter för bussarna, oavsett om resecentrumet läggs i tunneln eller på en bro. Östgötatrafiken tycker att detta borde ha beskrivits i kompletteringen för att väga in för- och nackdelar i bedömningen.

Östgötatrafiken påstår att korta restider är en avgörande faktor när en resenärer gör sitt val att åka kollektivt eller inte. Därför delar Östgötatrafiken Trafikverkets bedömning om att korta bytestider är en viktig planeringsförutsättning för utformningen av Linköpings resecentrum. Östgötatrafiken tycker att Trafikverkets mål om tre minuters maximal bytestid borde vara ett krav, mer än ett mål. Östgötatrafiken tror att byten som kommer att ske oftast kommer att vara mellan transporter som sker på Södra Stambanan och den lokala kollektivtrafiken.

Med tanke på kraven på korta bytestider är enligt Östgötatrafiken alternativ D inte ett fungerande alternativ.

Östgötatrafiken tycker även att utredningen borde belysa behov av uppställningsspår och servicedepåer samt lägga större vikt att beskriva lämplig lokalisering av den typen av funktionen, vilket styrs bland annat av trafikflödena till och från sådana anläggningar.

Trots att frågan är mest av kommunal karaktär påpekar Östgötatrafiken att utredningen borde ta hänsyn till eventuell lokal spårbunden kollektivtrafik och dess behov av depåer och anslutning till resecentrum.

Trafikverkets kommentar

Förutsättningar för att skapa ett väl fungerande resecentrum med avseende på byten mellan lokala och regionala resefunktioner studeras för de olika korridorerna. I nästa planskede, järnvägsplan, kommer bytespunkten att utformas. Ostlänkens projektmål är att bytespunkter bör planeras så att en förflyttningstid mellan olika trafikslag kan ske på högst tre minuter.

Trafikverket tillhandahåller uppställningsspår genom tjänst enligt i Järnvägsnätbeskrivning. Järnvägsnätbeskrivningen presenterar förutsättningarna för att bedriva trafik eller ansöka om kapacitet på det svenska järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar. Trafikverket skall ersätta den kapacitet som slopas. Detta görs i dialog med intressenter. I dialogen klarläggs

behov av kapacitet för uppställning och vilka funktioner som skall ingå. Intressenter kan ge möjlighet att investera i anläggning för ex städning och fekalietömning.

Trafikverket tillhandahåller inte depå. Dialog skall ske med intressenter om behov av depå.

6.4 Samråd med allmänheten samt andra som har underrättats via annons

Vissa organisationer har underrättats genom annonser i tidningar på samma sätt som allmänheten, därför redovisas dessa yttranden i detta kapitel.

Synpunkter från organisation och associationer som har underrättats via annons

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Arbetsgruppen för moderna transporter

Inget av de föreslagna alternativen är godtagbart tyckte arbetsgruppen för moderna transporter under del 1 av samrådet. Eftersom Ostlänken ska fortsätta söderut som Götalandsbanan borde hela passagen av centralorten studeras. Slutpunkt för utredningen måste ligga mellan Malmslätt och Vikingstad.

Förslag B, C, och D innebär orimliga störningar för Barhäll/Skäggetorp, Ryd och Malmslätt. Förslag A och B innebär en så stor barriäreffekt för centrala Linköping att det svårigen kan accepteras.

Förslag A är bra om det genomförs som ett tunnelalternativ. Det skulle påverka Linköping minst, både i centrum och i de västra stadsdelarna. Tunneln måste dock fortsätta under Tornby, för att mynna i närheten av E4.

Gruppen förordar alltså alternativ Grön/Röd A enligt Förstudien Linköping C – Mantorp. För att minska bullret i Linköping bör en förbifart för gods byggas vid E4. Det är viktigt med tanke på att mer farligt gods kommer att transporteras på järnväg.

Vid samrådsmötet 4 november diskuterades inte kostnader, vilket är en brist. Om tunneln inte är genomförbar av ekonomiska skäl bör resecentrum bli kvar på nuvarande plats. Ett par alternativ för detta presenterades på mötet. Det ena var mycket bra.

Arbetsgruppen vill återigen visa ett alternativ för "angöring" av Linköping som tidigare har presenterats för Banverket och Linköpings kommun. Förslaget innebär att Ostlänken fortsätter genom Tornby upp mot E4 för att sedan vika söderut igen för att tangera Malmens flygplats där en tågstation placeras för att fortsätta med Götalandsbanan. Notera att stationen ligger nära Mjärdevi med alla framtidsföretag och Linköpings universitet.

Trafikverkets kommentar

Kompletteringen görs inom ramen för tidigare studier för ny höghastighetsjärnväg på sträckan Stockholm och Linköping, och en eventuell förlängning mot Göteborg.

Utredningsområdet ansluter i väster till Förstudien Linköping - Borås och i öster till Järnvägsutredning Ostlänken från 2010. Syftet med kompletteringen är att studera Ostlänkens passage genom Linköpings tätort. Kompletteringen behandlar inte ny järnvägssträckning för godstrafik, utan alla trafikslag ska rymmas inom de korridorer som studeras.

Ostlänkens ändamål innebär att bytespunkterna behöver lokaliseras så att läget attraherar så många som möjligt att resa med tåget. Inför beslut om stationsläge i järnvägsutredningen 2010 genomfördes tillgänglighetsanalyser utifrån markanvändning. Bäst tillgänglighet fås med en central placering av stationerna.

Kostnader och samhällsekonomiska nyttor av korridorerna finns nu redovisade Bilaga 1, *Samhällsekonomisk differentialkalkyl*.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Barhälls egnahemsförening

Inget av de föreslagna alternativen är godtagbart. Eftersom Ostlänken ska fortsätta söderut som Götalandsbanan borde hela passagen av centralorten studeras. Slutpunkt för utredningen måste ligga mellan Malmslätt och Vikingstad.

Förslag B, C, och D innebär orimliga störningar för Barhäll/Skäggetorp, Ryd och Malmslätt. Förslag A och B innebär en så stor barriäreffekt för centrala Linköping att det svårligen kan accepteras.

Förslag A är bra om det genomförs som ett tunnelalternativ, det skulle påverka Linköping minst, både i centrum och i de västra stadsdelarna. Fortsättningen av tunneln måste dock ske under Tornby, för att mynna i närheten av E4.

Föreningen har kommenterat förstudien för Götalandsbanan, Linköping- Mantorp redan 2006. Föreningen vill även denna gång visa ett alternativ framtaget av en av de boende i Barhäll. Förslaget innebär att Ostlänken dras genom Tornby upp mot E4 för att sedan vika söderut igen för att tangera Malmens flygplats där en tågstation placeras. Det är det bästa alternativet för Götalandsbanan, enligt en forskare på VTI som sett förslaget.

Trafikverkets kommentar

Kompletteringen görs inom ramen för tidigare studier för ny höghastighetsjärnväg på sträckan Stockholm och Linköping, och en eventuell förlängning mot Göteborg. Utredningsområdet ansluter i väster till Förstudien Linköping - Borås och i öster till Järnvägsutredning Ostlänken från 2010.

Ostlänkens ändamål innebär att bytespunkterna behöver lokaliseras så att läget attraherar så många som möjligt att resa med tåget. Inför beslut om stationsläge i järnvägsutredningen från 2010 genomfördes tillgänglighetsanalyser utifrån markanvändning. Bäst tillgänglighet fås med en central placering av stationerna.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från bostadsrättsföreningen Svea, fastigheten Bangården 1

Föreningen förordar tunnelalternativ C eftersom Ostlänken i plan eller bro skulle innebära stora störningar för föreningens fastighet och de boende. Tunnelalternativet C skulle å andra sidan ge stora fördelar för Linköping och möjliggöra exploatering ner mot Stångån.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har tagit del av synpunkterna inför fortsatt planering.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Cityfastighetsägarna

Cityfastighetsägarna yttrande sig tillsammans med Fastighetsägarna GFR Linköpingskretsen, se denna sammanfattning och Trafikverkets kommentarer under *kapitel 6.3*.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Järnvägsfrämjandets lokalavdelning öst

Järnvägsfrämjandet anser att befintligt resecentrum är ett bättre alternativ än både bro- och tunnelalternativen, både ur följande perspektiv:

- kostnader för tunnelalternativ är för höga mot nyttan alternativet skulle ge för stadsutvecklingen och järnvägssystemet
- en ny depå och verkstad krävs någon annanstans utanför Linköping vid val av tunnelalternativ
- resenärsupplevelsen blir otrevlig när man förflyttar sig under jorden till och från perrongerna
- om Ostlänken ska köras 320 km/timmen förbi Linköping kan det lika väl göra det på ett förbispår som följer motorvägen

Trafikverkets kommentar

Kostnader och samhällsekonomiska nyttor av korridorerna studeras och beskrivs i kompletteringsutredningens *Bilaga 1, Samhällsekonomisk differentialekalkyl*.

Trafikverket tillhandahåller uppställningsspår genom tjänst enligt i Järnvägsnätbeskrivning. Järnvägsnätbeskrivningen presenterar förutsättningarna för att bedriva trafik eller ansöka om kapacitet på det svenska järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar. Trafikverket skall ersätta den kapacitet som slopas. Detta görs i dialog med intressenter. I dialogen klarläggs behov av kapacitet för uppställning och vilka funktioner som skall ingå. Intressenter kan ge möjlighet att investera i anläggning för ex städning o fekalietömning.

Trafikverket tillhandahåller inte depå. Dialog skall ske med intressenter om behov av depå.

Kompletteringen görs inom ramen för tidigare studier för ny höghastighetsjärnväg på sträckan Stockholm och Linköping, och en eventuell förlängning mot Göteborg. Utredningsområdet ansluter i väster till Förstudien Linköping - Borås och i öster till Järnvägsutredning Ostlänken från 2010. Syftet med kompletteringen är att studera Ostlänkens passage genom Linköpings tätort. Kompletteringen behandlar inte ny järnvägssträckning för godstrafik utan alla trafikslag ska rymmas inom de korridorer som studeras.

Kompletteringen görs inom ramen för tidigare studier för ny höghastighetsjärnväg på sträckan Stockholm och Linköping, och en eventuell förlängning mot Göteborg. Utredningsområdet ansluter i väster till Förstudien Linköping - Borås och i öster till Järnvägsutredning Ostlänken från 2010. Syftet med kompletteringen är att studera Ostlänkens passage genom Linköpings tätort. Kompletteringen behandlar inte ny järnvägssträckning för godstrafik utan alla trafikslag ska rymmas inom de korridorer som studeras.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Storstad Linköping

Storstad Linköping har lämnat in ett yttrande med argument och slutsatser både under del 1 och del 4 av samrådet.

Storstad Linköping menar att det finns fler alternativ än de som angivits och tycker att Ostlänken ska gå upphöjd på prefabricerade betongpelare genom hela Östergötland och Linköping. Enligt organisationen vore kostnader lägre, spårgeometrin enklare och ingrepp i stadsbilden mindre. Resecentrum borde också vara i upphöjt läge och godstrafiken ledas förbi Linköping via en förbifart längs E4. Anslutning av Stångådalsbanan kunde vara upphöjd, men detta är inget nödvändigt för helheten tyckte Storstad Linköping. Med detta upphöjda läge borde resecentrum placeras på östra sidan av Stångån och områden i Stångebro och Kallerstad utvecklas menar Storstad Linköping. Ett sådant läge kommer att knyta samman den framtida staden.

Storstad Linköping menar att en tunnel oavsett teknik blir mer osäker och dyrare än en bro. I del 1 av samrådet nämnde även Storstad Linköping att en tunnel blir en visuell barriär ur resenärens perspektiv, då synfältet klipps av under resandet genom tunneln. I del 1 av samrådet undrade Storstads Linköping hur luften blir och om dyra anordningar behövs för att få en godtagbar luftkvalitet. Organisationen nämnde även att byggnadsrestriktioner ovanpå tunnlar kan skapa en byggnadsmässig barriäreffekt.

I del 1 av samrådet nämnde Storstad Linköping att byten blir enklare för resenärerna med ett resecentrum ovan mark. En underjordisk anläggning känns otrevligt att vistas i för resenärerna.

I del 1 av samrådet såg Storstad Linköping en risk i att föredra alternativ C då regeringen kan svara med att försena Ostlänken med flera år, eller att Ostlänken får sluta i Norrköping tills vidare.

Storstaden Linköping föredrar alternativ med en bro, dock genom hela Östergötland och Linköping. Bägge bro- och tunnelalternativ fungerar tekniskt och stadsbyggnadsmässigt men kostnaderna för den första är betydligt lägre. Storstad Linköping ifrågasätter varför staten och Linköpings kommun och dess skattebetalare ska satsa extra resurser på en tunnel och trycker på att den valda lösningen måste vara kostnadseffektiv. Beslut om alternativ måste tas med ett långt tidsperspektiv.

Trafikverkets kommentar

Syftet med den kompletterande järnvägsutredningen är att belysa vilka för- och nackdelar respektive korridor medför och utgöra underlag för beslut om lämpligaste korridor. I ett utredningsskede studeras korridorer, där varje korridor inrymmer flera möjliga dragningar och tekniska utformningar. Teknikval görs i nästa planeringsskede, i arbetet med järnvägsplan. Landbro, istället för bank, är en teknisk lösning som kommer studeras under framtagandet av järnvägsplan.

Kostnader och samhällsekonomiska nyttor av korridorerna studeras och beskrivs i *Bilaga 1, Samhällsekonomisk differentialkalkyl*. *Bilaga 4, Övergripande gestaltningsprogram*, beskriver de gestaltningsmässiga utmaningarna som respektive korridor medför, samt ger

rekommendation på hur de ska hanteras. I miljökonsekvensbeskrivningen studeras bland annat hur en ny järnväg påverkar stads- och landskapsbild samt kulturmiljö.

Kompletteringen görs inom ramen för tidigare studier för ny höghastighetsjärnväg på sträckan Stockholm och Linköping, och en eventuell förlängning mot Göteborg. Utredningsområdet ansluter i väster till Förstudien Linköping - Borås och i öster till Järnvägsutredning Ostlänken från 2010. Syftet med kompletteringen är att studera Ostlänkens passage genom Linköpings tätort. Kompletteringen behandlar inte ny järnvägssträckning för godstrafik, utan alla trafikslag ska rymmas inom de korridorer som studeras.

Ett övergripande ändamål med Ostlänken är att möjliggöra korta restider mellan Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö. Utifrån den övergripande målsättningen ska det inte ta mer än 10 minuter för genomgående höghastighetståg på sträckan mellan Norrköping och Linköping. Med detta ändamål måste tåg kunna passera Linköping med minst 160 km/h.

Byggstart för Ostlänken är 2017 och den ska stå klar för användning 2028.

Trafikverket noterar att yttrandet även berör den kommunala planeringen runt resecentrum och vidarebefordrar därför yttrandet till Linköpings kommun.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna från Linköpings Byggförening genom Sveriges Byggindustrier

Linköpings Byggförening förordar tunnelalternativet eftersom det kommer att frigöra attraktiv mark för byggnation och öka stadens attraktivitet. Tunnelalternativet minskar järnvägens negativa effekter vid passagen genom staden och skapar bättre förutsättningar för att stadens kärna ska kunna utvecklas på ett positivt sätt och dra nytta av alla del fördelar som Ostlänken ger.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har tagit del av synpunkterna inför fortsatt planering.

Synpunkter av privatpersoner, ordnade efter tema

I del 1 av samrådet kom in ca 35 yttranden från privatpersoner.

Del 3 av samrådet, som var ett samrådstillfälle med allmänheten, inleddes med en presentation av Trafikverket om kompletteringen av järnvägsutredningen, som följdes av allmänna frågor och synpunkter. Mötet avslutades med mingel vid stationer där Trafikverket och konsulter besvarade allmänhetens frågor och tog emot synpunkter. Teman som behandlades var bl.a. allmänt om Ostlänken, komplettering till järnvägsutredning genom centrala Linköping, miljöfrågor, resecentrum samt arkitekttävlingen "Staden växer över ån" (frågor på denna station besvarades av tjänstemän från Linköpings kommun). Synpunkterna som kom i del 3 av samrådet redovisas nedan.

I del 4 av samrådet kom in 35 yttranden från privatpersoner.

Nedan finns en sammanfattning av alla inkomna synpunkter från privata personer och andra som har underrättats om samråd via annons. Synpunkterna är ordnade per tema. Flera personer vill försäkra sig att sina synpunkter under samrådet har kommit in till Trafikverket och hanterats. Alla inkomna synpunkter finns diarieförda under diarienummer 2013:73929.

Allmänt

Flera personer tyckte att det var positivt att järnvägsutredningen kompletteras och att tunnelalternativ utreds.

Under del 3 av samrådet pratade man om vem som hade initierat kompletteringen, undrade flera varför man har valt just den där korridorerna, för- och nackdelar av de olika alternativ, barriäreffekt.

Många påpekar vikten att ta ett långsiktigt beslut, då det kommer att påverka staden under en lång tid. En person tycker dock att detta är något felaktigt då det alltid sker förändring i transportteknik, resebehov och stadsutveckling.

En person tyckte att det är nödvändigt att göra tågtrafiken så attraktiv och smidig som möjligt för att både person- och godstrafiken förflyttas från vägar till järnvägarna för att minska påverkan på miljön.

En privatperson tyckte att beslutet måste tas med flera aspekter än bara Linköpings stadsutveckling.

Trafikverkets kommentar

Korridorerna är lagda utifrån de kvarvarande alternativen som ansetts möjliga i de förstudier som genomförts, se *kapitel 3 studerade korridorer* i huvudrapporter.

Ostlänken ska uppfylla det transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den dimensionerade trafiken utgår ifrån prognos i den nationella transportplanen, som har 2030 som prognosår. Stadsutveckling är av den olika aspekter som jämförs för de olika alternativen. Andra aspekter som restid, bytespunkt, miljö, risker, kapacitet, hälsa mm bedöms också, se *kapitel 6 samlad bedömning* i huvudrapporten.

Broalternativ (gemensamt till alternativ A och B)

Flera personer tyckte att broalternativet hade följande fördelar:

- Billigare än tunnel
- med en bra utformning kan stadsbilden påverkas positivt (återkom flera gånger, Berlin nämndes som exempel)
- skapar samband och synliggör samhörighet som t.ex. i Årsta, Öresund, San Francisco och Motala där storslagna byggnadsverk ger en vision av storslagna idéer
- ger tågpassagerarna skulle få en bild av en levande och vacker Linköping
- bättre möjligheter än med tunnelalternativ för att hantera uppställning av tåg
- bättre ur jämställdhets- och trygghetsperspektiv.

Broalternativ tycktes vara olämpligt av flera skäl:

- Olämplig anläggning vid en känslig miljö som Stångån
- större barriäreffekt än med tunnelalternativ (återkom flera gånger)
- begränsar möjligheterna att utveckla de centrala områdena kring Stångån (hänvisning till en insändare i Östgöta Correspondenten 2013-11-14 undertecknad av 42 personer)
- tar attraktiv mark i anspråk
- dominerande inslag i stadsbilden, storskalig anläggning

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna.

Tunnelalternativ (Alternativ C)

Drygt ett 10-tal privatpersoner föredrog tunnelalternativet av flera skäl:

- lägre bullernivå (flera personer tyckte så)
- mindre barriäreffekt och negativ miljöpåverkan än för broalternativ (återkom flera gånger)
- Större frigjorda arealer för utveckling av staden (återkom flera gånger)
- Tar mindre mark i anspråk än en stor bro
- Bättre möjlighet att för framtiden kunna bygga en sammanhållen större stadskärna, med god anknytning till Stångån från bägge sidor
- underjordiska perronger ger möjlighet till med uppgångar åt flera håll
- bevarar mer gröna områden kring Stångån
- läger ljudstörningar
- höga investeringskostnader som kommer att vägas upp långsiktigt med nya möjligheter till byggnation i attraktiva lägen, förbättrad visuell miljö samt lägre bullernivåer
- långsiktig och hållbar stadsutveckling

Tunnelalternativ bedömdes vara olämpligt av flera skäl:

- dyrt och inte samhällsekonomiskt (återkom flera gånger)
- orimliga kostnader på alla krav som en station i tunnel ställer
- sämre säkerhet vid brand, stopp av tåg, behov av evakuering, tågolycka mm
- dålig upplevelse för resenärer genom Linköping
- för lite nytta för boende i Linköpings kommun som inte bor i staden
- dåliga geologiska förutsättningar
- stora logistiska problem vid hantering av gods
- vattenläckage kan uppkomma från Stångån

- kräver ändå ytor på marken för övrig kollektivtrafik, cykelparkering mm
- påfrestningar under byggtider i form av sprängningar, jordtransporter mm
- sämre ur ett jämställdhetsperspektiv då kvinnor och unga tjejer inte vill resa under jord

Vid val av alternativ C tyckte en privatperson att alla befintliga anläggningar (spår mm) måste rivas och tas bort.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna.

Alternativ D

En privatperson förordar alternativ D.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

Ekonomi

En privatperson tycker att kalkylerna för projektet verkar mycket osäkra.

En privat person ifrågasätter att genomfarten får kosta mellan 11 och 16 % av hela uppskattade kostnaderna för snabbtågsbanorna mellan Sveriges tre storstäder.

En privatperson tycker att ur ett hållbarhetsperspektiv att de ekonomiska aspekterna i en fördyring bör vara tydligare. Kostnader för hela Ostlänken får inte stiga så mycket att samhällsbyggnadsperspektivet blir underordnad i jämförelse med Linköpings stadsutveckling.

Trafikverkets kommentar

Kostnader och samhällsekonomiska nyttor av korridorerna studeras och beskrivs i kompletteringsutredningens *Bilaga 1, Samhällsekonomisk differentialkalkyl*. Osäkerheterna i anläggningskostnader kommer att minska genom nya kunskaper under projektets framdrift.

Ett av Ostlänkens ändamål är att bidra till regional utveckling i Östergötland, Södermanland och Mälardalen. Det är Ostlänkens hela dragning som bidrar till dessa effekter. I den här kompletterande utredningen beskrivs samhällsekonomiska nyttor och kostnader mellan korridorerna i Linköping.

Placering av resecentrum

En privatperson tycker att placering för stationen över Stångån låser stadsutvecklingen i Linköping.

Flera personer förespråkar en centralt placerad station för att uppnå en god tillgänglighet för gående och till och från övrig kollektivtrafik, med snabba bytestider.

En person föreslog placering av en ny station för Ostlänken norr om brandstationen i Kallerstad. Ostlänken skulle avvika från stambanan söder om Correns tryckeri, mot Gärstadverket, längs E4 och ansluta sig till stambanan väster om staden. Den placeringen utanför staden skulle ha fördelar avseende bullernivåer samt barriäreffekten och användning av marken i innerstaden. Den nya stationen skulle förbindas till övrig kollektivtrafik med hjälp av spårtaxi som i Heathrow, Abu Dabi och i Korea (idén av spårtaxi återkom flera gånger). En annan person som föreslog detta läge kompletterade resecentrumet med en avfart och övervakad rastplats från E4 (hela yttrandet hittas under diarienummer 2013/73929 nr 172).

Flera privatpersoner tyckte i liknande termer att resecentrum skulle kunna ligga i Kallerstad, med en sträckning av Ostlänken längs E4. Denna placering skulle bl.a. ge miljövinster till innerstaden samt vara bättre ekonomiskt sett. Resecentrum skulle kunna nås från innerstaden med miljövänliga fordon.

En person föreslår att resecentrumet ska i första hand ligga 500 meter nordväst om nuvarande station för att kunna utveckla en ny attraktiv stadsdel på kraftvärmeverksområdet när verksamheten flyttar, som ligger lika långt från Stora Torget som ett beslutade läget för resecentrum öster om Stångån. I andra hand föreslås ett läge för resecentrum ca 1000 meter öster om Stångån med enklare omstigning till flyg. Båda dessa förslag ligger nära ringled.

En person tyckte att placeringen av resecentrum från järnvägsutredning från 2010 borde ifrågasättas då förutsättningarna har ändrats.

En annan person tyckte att om Ostlänken inte läggs i tunneln måste resecentrum ligga kvar på nuvarande läge.

En person under del 1 av samrådet ifrågasatt arkitekttävlingen "Staden växer över ån" gällande tävlingsuppläget samt låsningarna kring placering av stationen. Personer föreslog att resecentrum flyttas längs Kallerstadleden.

Placering av resecentrum diskuterades också under del 3 av samrådet.

En privatperson skriver om Norrköpings och Linköpings kommun långsiktiga ambition att kanske skapa en gemensam flygplats för både städerna. Resecentrumet borde då lokaliseras i anslutning till denna, troligen någonstans mittemellan bägge städerna.

En privatperson redovisade i ett detaljerat förslag att hela anläggningen skulle flyttas västerut mot Kallerstad, se hela yttrande under diarienummer 2013/73929 nr 155.

Trafikverkets kommentar

Korridorerna är lagda utifrån de kvarvarande alternativen som ansetts möjliga i de förstudier som genomförts. I juni 2010 antog Linköpings kommunfullmäktige även en översiktsplan för Kallerstad och ett nytt resecentrum. I ramen för arbetet med denna översiktsplan tog kommunfullmäktige beslutet om val av läge för resecentrum 2007-03-28. Det beslutet lyder: "Framtidens resecentrum föreslås lokaliseras öster om Stångån och utformas så att det tar tillvara den möjliga kontakten med Stångån och med centrum via Storgatan."

Ostlänkens mål förutsätter att bytespunkterna lokaliseras så att läget attraherar så många som möjligt att resa med tåget. Inför beslut om stationsläge i järnvägsutredningen från 2010 genomfördes tillgänglighetsanalyser utifrån markanvändning. Bäst tillgänglighet fås med en central placering av stationerna. Ett annat av Ostlänkens projektmål är att bytespunkten bör planeras så att en förflyttningstid mellan olika trafikslag kan ske på högst tre minuter. Med en restid på tre minuter med spårtaxi kan inte detta uppnås.

Arkitekttävlingen "Staden växer över ån" genomfördes av Linköpings kommun och synpunkten om tävlingen har vidarebefordrats till kommunen.

Utformning av resecentrum

En privatperson föreslår att resecentrum ska utformas som en jordglob.

En privatperson lämnar en skiss på en lösning på station i flera plan som skulle göra byten enklare och snabbare (se yttranden nr 54 och nr 58 under diarienummer 2013/73929).

Flera personer är positiva till alternativ C men önskar att stationen läggs i markplan för att underlätta framkomligheten till och från stationen och perrongerna, med tillgångar till resecentrum både från öster och väster. En annan person bedömde detta alternativ med att nå resecentrum från bägge sidorna av ån var omöjligt att realisera i verkligheten med tanke på alla andra angöringarna som ska samplaneras (t.ex. övrig kollektivtrafik, cykelparkeringar mm) och med tanke på målet med max 3 minuters bytestid.

Hissar och rulltrappor måste utformas så att bytena är smidiga och snabba. Flera personer tycker att det är oattraktivt att behöva åka hiss djupt i marken för att nå perrongerna och att bytestiden skulle vara för stor.

Tillgänglighet till övrig kollektivtrafik måste vara god, bekväm och smidig.

Utformning av resecentrum måste väljas senare i planeringen utifrån anläggningskostnaderna tyckte en privatperson.

Trafikverkets kommentar

I den här utredningen utreds korridorer i vilka en järnväg kan inrymmas. Den slutliga utformningen av resecentrum. De tekniska lösningarna för t.ex. hissar, utformning av stationen mm bestäms först i nästa planeringsskede utifrån val av korridoren, i arbetet med att ta fram järnvägsplanen. Ett av Ostlänkens projektmål är att bytespunkten bör planeras så att en förflyttningstid mellan olika trafikslag kan ske på högst tre minuter. Utformning av resecentrumet ska ta hänsyn till detta.

Lokalisering och utformning av spåranläggning

En privatperson föreslår att det höghastighetsspåret anläggs på en bro med två nivåer, den ena reserverad för tåg som stannar i Linköping och den andra för tågen som åker förbi, inklusive effektiva bullerskyddsåtgärder.

En person föreslår att separera tunneldragningarna för stambanan och Ostlänken genom staden.

En person förordar att två spår för Ostlänken byggs intill nuvarande spår mellan Malmskogen och Glyttinge samt en ny bro över Stångån med två spår intill och i samma nivå som den gamla bron.

En annan person vill att befintlig bana kompletteras med två nya spår i befintligt läge.

En privatperson tycker att spår 4 och 5 i nuvarande stationsläget skulle lämpa sig bäst för trafiken från Ostlänken. Befintlig station skulle bara behövas kompletteras med en brygga över spåren, i samma stil som i Nässjö.

En annan privatperson föreslår med ett detaljerat förslag för att bygga om nuvarande resecentrum då alternativ med bro blir ett för dominerande inslag i stadsbilden och tunnelalternativen blir orimligt dyra. Personens förslag innehåller en omfattande beskrivning av spårlösning för både södra stambanan, Ostlänken och Stångådalsbanan. Utöver dessa synpunkter har personen lämnat in förslag på möjlig dragning av Ostlänken mellan Malmskogen och Loddby (Norrköping).

En privat person ifrågasätter att en spåranläggning planerad för trafik med hastighet 320km/h får plats inom den föreslagna korridorerna och uppfyller tekniska krav om radier.

En person undrar vad ett ”tråg” är för något.

En privatperson tycker att man ska komplettera järnvägens sträckning med industrispår till stadens industriområden.

En privatperson tycker att Ostlänken ska passera Linköping i en kort grund tunnel genom centrum, med resecentrum som anläggs i betongtunnel på botten av Stångån, med inglasade naturliga ljusschakt på ömse sidor om kajerna. Denna lösning skulle även bespara energi då det förbrukar mindre än att bygga en djup tunnel.

Trafikverkets kommentar

I den här utredningen utreds korridorerna i vilka en järnväg kan inrymmas. Den slutliga utformningen av de tekniska lösningarna bestäms först i nästa planeringsskede, i arbetet med att ta fram järnvägsplan.

Ett övergripande ändamål med Ostlänken är att möjliggöra korta restider mellan Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö. Utifrån den övergripande målsättningen ska det inte ta mer än 10 minuter för genomgående höghastighetståg på sträckan mellan Norrköping och Linköping. Med detta ändamål måste tåg kunna passera Linköping med minst 160 km/h,

vilket i sin tur ställer krav på järnvägens kurvradier. Den befintliga järnvägsbron över Stångån klarar inte de geometriska kraven.

I utredningen illustreras en stationslösning med nio plattformsspår (korridorförslag C har 8 plattformsspår), vilket ur kapacitetssynpunkt bedöms tillräckligt för den sammantagna trafiken på Ostlänken, Södra stambanan och Stångådalsbanan/Tjustbanan.

Angivna restidsmål för Götalandsbanan har brutits ned på Ostlänkens delsträckor. För Linköping innebär detta att hastigheten inte bör underskrida 160 km/h. Detta beslut ger en möjlighet till att sänka hastigheten för tågen på Ostlänken genom Linköping och härmed klara andra krav på spårradie och spårgeometri och få plats inom föreslagna korridorer. Korridorerna är lagda utifrån de kvarvarande alternativen som ansetts möjliga i de förstudier som genomförts.

Ett tråg är en öppen sträcka där järnvägen ligger försänkt, med betongväggar på ömse sidor.

Planering och genomförande av industrispår till stadens industriområden är en kommunal planeringsfråga. Synpunkten vidarebefordras till Linköpings kommun.

Ett inglasat resecentrum innebär att betongtunneln måste grundläggas på botten av Stångån. Detta innebär att de anslutande bergtunnlarna ej kommer att ha tillräckligt med bergtäckning ovan sig för att den lösningen skall vara lönsam. I bergets överkant är också berget sämre än några meter ner i berget varför ytberget kan innehålla sprickor och liknande vilket gör att tunneln kan bli omöjlig att få tät i framtiden. Vidare uppstår problem där betongtunneln skall in i berget med att anslutningen mellan Stångån och berget måste vara tät. Därför anläggs tunnlar på ett visst djup för att dels ta del av ett bättre berg och mindre risk för inläckage i tunneln.

Miljöbelastning: luftmiljön, buller, vibrationer

Flera privata personer framhåller att påverkan av miljöbelastningar såsom buller och särskilt partiklar måste belysas bättre, jämföras med nollalternativ och aktas i kommande utredningen.

En person störs av buller från järnvägen redan idag.

Under del 3 av samrådet diskuterades frågan om vibrationer vid tunnelalternativ.

En privatperson tyckte att järnvägen i sig är inget problem för bostadsmiljön längs spåren, så länge bostäderna är planerade med trapphus, kök och badrum på sidan mot järnvägen och vardagsrum och sovrum mot den tysta sidan.

En grupp av miljömedvetna personer påpekar att luften i Linköping är av dålig kvalitet och bifogade en mindre utredning med sitt yttrande under del 4 av samrådet. Innebörden av yttrandet var framför allt riktat mot den kommunala planeringen och handlade om bland annat att åtgärdsprogrammet i Översiktsplanen från 2010 måste ses över och att Linköpings kommun måste jobba mer aktivt för att nå miljömålet för frisk luft. Hela yttrandet finns att hitta under diarienummer 2013/73929 nr 159.

Trafikverkets kommentar

Kapitel 4.8 *Hälsa och boendemiljö* i utredningens miljökonsekvensbeskrivning beskriver konsekvenser på luftmiljön och buller. Här jämförs alternativen med ett nollalternativ. Mer detaljerade bedömningar ur hälsosynpunkt, som yttrandet föreslår, kan genomföras först när man valt korridor samt inom korridoren valt en sträckning, utformning, byggnadsteknik och eventuella åtgärder osv. Detta sker först i nästa steg i planeringen, i arbetet med att ta fram järnvägsplaner.

Synpunkterna som berör den kommunala planeringen vidarebefordrades till Linköpings kommun.

Restid

En person undrar varför det ska ta över en timme att åka till Stockholm med tanke på att tågen ska gå i över 300km/h och att avståndet mellan Linköping och Stockholm är ca 200km?

En privatperson skriver att restiden som anges borde ha inräknat en förseningsmarginal, för att resenärer kan planera sin resa på ett bättre sätt.

Trafikverkets kommentar

Ostlänken dimensioneras för en högsta tillåten hastighet på 320 km/h. i JU 2010 gjordes ett avsteg från hastighetskravet genom Linköping C med en hastighetsnedsänkning till 160 km/h. Tågen ska dessutom stanna på vissa stationer längs vägen, dessa stop måste räknas in i restiden.

Att kunna planera sin resa eller transport och veta att tåget kommer fram i tid är en grundförutsättning för förtroendet för järnvägen. Det är också helt avgörande för kundnöjdheten. Trafikverket tillsammans med aktörer i järnvägsbranschen arbetar på det men detta arbete ligger utanför denna komplettering för järnvägsutredningen för Ostlänken.

Fastigheter inom korridoren

En fastighetsägare undrar vad kommer att hända med sitt hus eftersom det sannolikt ligger inom korridoren?

Trafikverkets kommentar

När vi arbetar fram järnvägsplanen utför vi samrådsmöten med berörda markägare. Det är först då det är möjligt att presentera hur enskilda fastigheter kan beröras av Ostlänken. Det är vid dessa möten du som markägare kan framföra synpunkter på utformning och lokalisering av järnvägen. Efter samråden arbetar vi in inkomna synpunkter i handlingarna. Järnvägsplanen ställs sedan ut och det är då möjligt att lämna synpunkter igen. Efter utställelsen revideras järnvägsplanen utifrån inkomna synpunkter innan den fastställs. När den fastställda järnvägsplanen vinner laga kraft får Trafikverket börja förhandla om markåtkomst med mera och har en direkt dialog med berörda markägare. Exempel på åtgärder kan vara: intrångsersättning, köp/byte av mark, bullerskydd med mera. Det är vår ambition att berörda markägare inte ska lida någon ekonomisk förlust i samband med byggnationen av Ostlänken.

Påverkan på Kärna mosse

Planera för Ostlänkens "utfart" från Linköping i ett läge som möjliggör framtida spårpassage norr om såväl Kärna mosse som Malmslätt.

Trafikverkets kommentar

Vad avser synpunkten om Ostlänken "utfart" ur Linköping, möjliggör alla korridoralternativ en fortsättning med höghastighetsbana längs befintlig Södra stambana eller längs E4.

Säkerhet och trygghet

Flera personer förordar broalternativet främst ur säkerhets- och serviceperspektiv. Vid ett tågstopp upplever många som en fasa att sitta i en tunnel, evakuering försvåras också. Service och underhåll underlättas om spåranläggningen ligger i fria luften.

En person tycker att ljussättningen av anläggningen är viktigt för att skapa en trygg miljö för människorna, oavsett om den valda lösningen blir en bro eller en station under mark. En person anger citytunneln i Malmö som referens för tunnelalternativ.

En privatperson undrar hur snabbt ett snabbtåg stanna vid nödbromsning samt om det finns anordningar för att undvika olyckor med djur mm.

Trafikverkets kommentar

Säkerhetsaspekten är en del i underlaget för beslut om korridor och Trafikverket informerar att säkerheten i de olika korridorförslagen belyses i utredningens andra bilaga, Bilaga 2 *Risk och säkerhet*.

Det är först i nästa planeringsskede som järnvägen och järnvägsstationen utformas och gestaltas. Möjlighet till samråd finns även då. Trygghetsaspekten är viktig.

Bromssträckan är beroende på tågets egenskaper. Generellt kan man anta en bromssträcka när det gäller X2000 som kör i 200 till någonstans mellan 1000-2000 m. Motsvarigt för godståg i 100 km är knappt 1000 m. Viltstängsel kommer att sättas upp längs hela sträckan och härmed minska risker för kollisioner mellan tåg och djur.

Jämställdhet och hållbarhet

En privatperson uttrycker att Trafikverket ska väga in jämställdhetsperspektivet i val av alternativ. Resandet ska vara för alla målgrupper.

Trafikverkets kommentar

Ostlänken ska uppfylla funktionsmålet som bland annat tar upp att transportsystemet ska vara jämställt, d.v.s. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Götalandsbanan

En privatperson vill börja diskutera fortsättningen av sträckan via Götalandsbanan och nytt resecentrum. En annan person ser behov av en snabbare järnvägsförbindelse mellan Linköping och Göteborg.

Trafikverkets kommentar

Kompletteringen görs inom ramen för tidigare studier för ny höghastighetsjärnväg på sträckan Stockholm och Linköping, och en eventuell förlängning mot Göteborg. Utredningsområdet ansluter i väster till förstudien Linköping – Borås, och i öster med Järnvägsutredning Ostlänken från 2010.

Stångådalsbanan

En privatperson vill att man utreder möjligheten att dra Stångådalsbanan väster om Linköping, med anslutning till Stambanan väster om Ryd och med anknätningsmöjligheter till Mjärdevi, Linköpings universitet och stadens södra stadsdelar, trots en längre och dyrare linje. Personen pratar även om att knyta ihop Stambanan med Stångådalsbanan via Linköpings universitet och andra södra delar av Linköping. Anslutningen till SAAB bör då hanteras genom en station underjord vid flygplatsen och anslutning mellan sydöstra delarna av Linköping hanteras genom en ombyggnation av nuvarande Stångådalsbanan.

En annan privatperson förordar att Ostlänken dras på norra sidan av Södra stambanan vilket möjliggör en anslutning av Tjust/Stångådalsbanan till stambanan mellan Hackefors och Hjulsbro.

En tredje privatperson föreslår att Stångådalsbanan ligger kvar i nuvarande spår och att ett triangelspår anläggs för att godstrafiken från Stångådalsbanan kan fortsätta mot Norrköping.

Trafikverkets kommentar

I den kompletterande järnvägsutredningen hanteras frågan om hur Stångådalsbanan/Tjustbanan kommer att kunna kopplas till övrigt järnvägssystem. I utredningen förekommer fyra olika alternativ med resecentrum i tunnälläge, tunnälläge och markälläge osv. Utredningen tar inte ställning till om Stångådalsbanan/Tjustbanan ska kopplas eller inte till ett framtida järnvägssystem med Ostlänken och Södra Stambanan. Utredningen konstaterar att det är möjligt med en koppling i de olika utredningsalternativen. Utredningen tydliggör dock att en Åtgärdsvalsstudie pågår för stråken Kalmar-Linköping och Västervik-Linköping. Frågan om en ny sträckning av Stångådalsbanan/Tjustbanan i Linköping hanteras inte i den kompletterande utredningen utan i en ny separat kommande järnvägsplan.

Angående framtagande av två åtgärdsvalsstudier, en för stråket mellan Kalmar och Linköping och en för stråket Västervik – Linköping kan konstateras följande:

Under åren har många utredningar och studier gjorts på delar av stråken. Utredningarna har försökt att belysa olika aspekter av brister i väg- och järnvägssystemet. Dock saknas ett helhetsperspektiv på stråken, där anspråken från både gods- och persontrafik på både väg och järnväg analyseras med 4-steps principen som utgångspunkt.

Ambitionen med åtgärdsvalsstudien för stråket mellan Kalmar och Linköping är att sätta Stångådalsbanan och väg 23/34 i ett sammanhang. På samma sätt ska studien av stråket Västervik – Linköping sätta Tjustbanan och väg 35 i ett sammanhang.

Åtgärdsvalsstudien är nu inne i ett processkede där olika åtgärdskoncept ska tas fram och ställas mot de tidigare målformuleringar som kommit fram. Dessa åtgärdskoncept ska sedan även genomgå en samhällsekonomisk bedömning. Därefter ska beslut fattas om hur trafikverket ska gå vidare. Vi kan i nuläget inte föregripa processen. Tidplanen för åtgärdsvalsstudien är att den blir klar aug/sep 2014. Resultatet kommer att ha betydelse för om och hur Stångådalsbanan – Tjustbanan ska anslutas till Ostlänken.

Spåranknytning mellan Norrköping, Norrköpingsvägen och Universitet mm

Flera personer föreslår att bygga en tunnel mellan Norrköpingsvägen och Lambohovsleden med pendeltågstationer vid Universitetssjukhus/Garnisonen och Universitet/Mjärdevi. Det kommer att ge restidsförkortningar samt bra anslutning till ny stadsdel LinköpingBo2016 och bidrar till byggande av en fjärde storstadsregion.

En annan föreslog liknande lösning med kopplingen mellan Tornby och Universitet/Mjärdevi, med en station norr om IKEA.

En tredje person utvecklade föregående tankar med förbindelse med train-tram-nät (nät som trafikeras av fordon som kan såväl köras på spårväg som på järnväg) i Linköping mellan Skäggetorp/Ryd, Mjärdevi/Universitet samt Ullstämman och söder om Linköping (hela förslaget finns under diarienummer 2013/73929 nr 141).

Trafikverkets kommentar

Mycket av den frågeställningen berör den kommunala stadsplaneringen. Yttrandet har vidarebefordrats till Linköpings kommun.

Pendel- och regionala tågtrafik

En privatperson önskar att stambanan används exklusivt för pendeltågstrafik.

En annan privatperson föreslår ett nytt parallellt spår längs Stambanan för den regionala tågtrafiken mellan Norrköping och Mjölby, skissen för förslaget hittas i diariet 2013:73929 nr 64.

Trafikverkets kommentar

Kompletteringen görs inom ramen för tidigare studier för ny höghastighetsjärnväg på sträckan Stockholm och Linköping, och en eventuell förlängning mot Göteborg. Utredningsområdet ansluter i väster till förstudien Linköping – Borås, och i öster med Järnvägsutredning Ostlänken från 2010. Hur stambanan kommer att användas i framtiden ingår därför inte i denna komplettering.

Godstrafiken

Flera personer tyckte att det finns ett stort behov av ett separat godsspår förbi Linköping längs E4 och utnyttja godspårsreservatet som finns i översiktsplanen. Ett av skälen är för att minska inom staden bullerstörningar som godstrafiken orsakar. Ett annat skäl är att tunnelalternativet inte skulle behöva lika många spår under jorden och härmed skulle kostnaden minska.

Frågan om godstrafiken diskuterades även under del 3 av samrådet.

En privatperson tycker att man ska komplettera utredningen med uppställningsbangård.

Trafikverkets kommentar

Kompletteringen görs inom ramen för tidigare studier för ny höghastighetsjärnväg på sträckan Stockholm och Linköping, och en eventuell förlängning mot Göteborg. Utredningsområdet ansluter i väster till Förstudien Linköping - Borås och i öster till Järnvägsutredning Ostlänken från 2010. Syftet med kompletteringen är att studera Ostlänkens passage genom Linköpings tätort. Kompletteringen behandlar inte ny järnvägssträckning för godstrafik utan alla trafikslag ska rymmas inom de korridorer som studeras.

Uppställningsplatser

En privatperson påpekade att en rangerbangård och klargöringsverkstad behövs väster om Linköping, för bland annat nattuppställning för persontåg som utgår från Linköping

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tillhandahåller uppställningsspår genom tjänst enligt i Järnvägsnätbeskrivning. Järnvägsnätbeskrivningen presenterar förutsättningarna för att bedriva trafik eller ansöka om kapacitet på det svenska järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar. Trafikverket skall ersätta den kapacitet som slopas. Detta görs i dialog med intressenter. I dialogen klarläggs behov av kapacitet för uppställning och vilka funktioner som skall ingå. Intressenter kan ge möjlighet att investera i anläggning för ex städning och fekalietömning.

Trafikverket tillhandahåller inte depå. Dialog skall ske med intressenter om behov av depå.

Avgränsning av utredningsområdet

En privatperson ifrågasätter den västra gränsen för utredningsområdet och önskar att kompletteringen skulle innehålla Malmslätt, på samma sätt som det redovisas i *"Flygbuller från SAAB och Malmen – förslag till tillämpning av riktvärden"*, dvs. någon kilometer väster om Malmslätt. Personen begär vidare att södra stambanan väljs som korridoralternativ (i första hand) såsom det alternativet redovisas i *ÖP Staden Linköping mark och vattenanvändning*, utställning dec 2009. I den mån det alternativet inte uppfyller rimliga krav bör de efter 2009 eventuellt tillkomna kraven och eventuellt relevanta invändningar redovisas för att möjliggöra en rationell analys och förslag till eventuella åtgärder för avhjälpan av bristerna.

En annan person tycker att slutpunkten för utredningen måste ligga mellan Malmslätt och Vikingstad för att undvika onödiga störningar för Barhäll/Skäggetorp, Ryd och Malmslätt med alternativ B, C och D.

Trafikverkets kommentar

Utredningsområdet sträcker sig till den västra gränsen för Linköpings kommuns *Översiktsplan för staden Linköping*, antagen juni 2010.

Den kompletterande järnvägsutredningen behandlar inte höghastighetsbanan väster om Glyttinge dvs. Götalandsbanan. Kompletteringen förutsätter en anslutning av Ostlänken till Södra stambanan vid Glyttinge (enligt korridorförslag B, C och D). I korridorförslag A ansluter Ostlänken till Södra stambanan vid Steningebron. Förstudier för Götalandsbanan (Linköping C – Mantorp C och Linköping C – Borås C) redovisas korridorer för Götalandsbanan, både längs Södra stambanan och E4. Något beslut om att arbeta vidare med Götalandsbanan finns för närvarande inte.

I Linköpings kommuns översiktsplan för Staden Linköping, antagen juni 2010, finns järnvägsreservat för Ostlänken.

Stadsutveckling

En privatperson i del 1 av samrådet tyckte att hela utredningen borde ha mer fokus på stadsutveckling och pröva flera aspekter, bland annat förlängningen av rullbanan på flygplatsen. Personen trycker på att stadsutvecklingsperspektiv är viktigast då det inte bara handlar om en kommunikationsfråga enbart utan om Linköpings utveckling.

En annan privatperson ange Malmö som exempel att en station i tunnel är inget hinder för utveckling av staden.

En person undrar vilken typ av verksamheter skulle etablera sig öster om ån vid Cloetta center om det skulle bli tunnelalternativ.

Flera påpekar att Kommunen har valt ett alternativ som enbart gynnar innerstaden av Linköpings kommun.

Utvecklingen av Linköping måste styras i harmoni med övrig tillväxt och i ett tidsperspektiv som kan förändras över tiden menar en privatperson.

Trafikverkets kommentar

Mycket av den frågeställningen berör den kommunala stadsplaneringen. Yttrandet har vidarebefordrats till Linköpings kommun. I bilaga 4, *Övergripande gestaltningsprogram*, till utredningen studeras frågor som rör om stadsutveckling.

Energianvändning

En privatperson undrar varför kompletteringen inte tar upp höghastighetstågens energiförbrukning.

Trafikverkets kommentar

Denna komplettering syftar till att jämföra alternativavskiljande aspekter för de olika korridorerna. Oavsett valt alternativ kommer Ostlänken att trafikeras av samma typ av tåg, vilket inte påverkar valet av korridor. Trafikverket bestämmer inte vilka tåg ska trafikera banan men ambitionen är att tågen ska vara energisnålare än dagens snabbtåg.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Brigadgatan 10-12 Linköping.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se