

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken, Linköpings tätort

Linköpings kommun, Östergötlands län

Järnvägsplan 2020-08-25

Ärendenummer: TRV 2014/72087



Trafikverket

Postadress: Box 494, 581 06 Linköping

E-post: ostlanken@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Ostlänken, delen Linköpings tätort

Författare: Jenny Becker Olsson

Dokumentdatum: 2020-08-25

Ärendenummer: TRV2014/72087

Version: 2.0

Kontaktperson: Axel Werner, Trafikverket

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	6
SAMRÅDSKRETS	6
Järnvägsplan	6
Samrådsunderlag	6
Samrådshandling – val av lokalisering	6
SAMRÅD	7
Sammanfattning av samråd genomförda under skedet samrådsunderlag och lokaliseringsutredning	7
Samrådsunderlag – öppet hus	7
Samrådshandling – digitalt samråd	7
Samråd med Länsstyrelsen i Östergötland	8
Samråd med Linköpings kommun	8
Sammanfattning av synpunkt från Linköpings kommun	9
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
Samrådsunderlag	12
Samrådshandling – val av lokalisering, våren 2020	12
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	13
Luftfartsverket	13
Sveriges geologiska undersökning	13
Region Östergötland	13
Jernhusen	15
Försvarmakten	15
Fortifikationsverket	16
Kinda Kanal	17
Region Kalmar	17
Region Jönköping	18
Mjölby kommun	18
Svenska Järnvägsfrämjandet avdelning öst	18
Samråd med allmänheten	20
Samråd samrådsunderlag, februari 2020	20
Samråd samrådshandling – val av lokalisering, våren 2020	20
Förslag till lokaliseringar	20
Positiva till centralt läge	23
Negativa till externt läge	24
Positiva till externt läge	25
Positiva till tunnel	26
Negativa till tunnel	27

Station	28
Stångådalsbanan och Tjustabanen	29
Konstruktion	30
Kostnadsberäkning	31
Etapper	31
Natura 2000-område	31
Buller	32
Rystad	32
Rekreatjonsområde	33
Naturmiljö	33
Jordbruksmark	34
Övrigt	34

GENOMFÖRDA MÖTEN OCH MÖTESSERIER **37**

Sammanfattning

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

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

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

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

Två större samrådsinsatser har genomförts under arbetet, ett öppet hus i Linköping den 12 februari 2020 och ett digitalt samråd under maj/juni 2020.

Vid det öppna huset i februari 2020 presenterades framtaget samrådsunderlag. Cirka 150 personer besökte det öppna huset och omkring 75 synpunkter lämnades in under samrådstiden. Samrådsunderlaget finns tillgängligt på projektets hemsida.

Under våren 2020 bjöd Trafikverket in till ett digitalt samråd. Samrådet riktades till allmänheten och avsåg att informera om den pågående utredningen. Samråd skedde i ett kartverktyg som fanns tillgängligt via Trafikverkets hemsida. Plattformen innehöll information om projektet och korridorer som utreds, ingen formell handling ställdes ut under detta samråd. Synpunkter gick att lämna in direkt i kartverktyget. Samrådet pågick mellan 25 maj till och med 14 juni 2020. Cirka 100 synpunkter lämnades in under samrådstiden.

Samrådsmöten har genomförts med Linköpings kommun, Länsstyrelsen i Östergötland och regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Inkomna yttrande och minnesanteckningar finns diarieförda på TRV2014/72087.

Arbetet med lokaliseringsutredning fortsätter under år 2020 och 2021 med målsättning om lokaliseringsbeslut i år 2021. Samråd pågår fortlöpande under hela planprocessen fram till kungörande för granskning.

Planläggningsbeskrivning

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

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

Samrådskrets

Järnvägsplan

Samrådsunderlag

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

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

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

Samrådshandling – val av lokalisering

Under våren/sommaren 2020 genomfördes ett digitalt samråd. Det digitala samrådet riktade sig till allmänheten, boende och verksamma i Linköping. Samrådsremiss skickades inte ut till övriga remissinstanser eftersom det inte avsåg ett formellt samråd. Inbjudan till samråd annonserades på Trafikverkets hemsida och Ostlänkens nyhetsbrev. Kungörelse publicerades i Östgöta Correspondenten samt i Post och Inrikes Tidning 2020-05-25. Annonser publicerade också i sociala medier under perioden 2020-05-25 – 2020-06-14.

Samråd

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

Sammanfattning av samråd genomförda under skedet samrådsunderlag och lokaliseringsutredning

Två större samrådsinsatser har under arbetets gång genomförts. Ett öppet hus för att presentera handlingen Samrådsunderlag och ett digitalt samråd för att informera allmänheten om den pågående utredningen. Möten sker kontinuerligt med Linköpings kommun och Länsstyrelsen i Östergötland. Möte med regionala kollektivtrafikmyndigheten genomfördes i samband med inbjudan till öppet hus för samrådsunderlaget.

Nedan sammanfattas genomförda samråd och inkomna synpunkter under skedet samrådsunderlag och lokaliseringsutredning.

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

Minnesanteckningar och övrig dokumentation från möten finns diariefört på TRV2014/72087.

Samrådsunderlag – öppet hus

Öppet hus genomfördes den 12 februari för att informera och samla in synpunkter angående samrådsunderlaget. Underlag har funnits tillgängligt i digitalt format på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/ostlanken. Underlag har funnits tillgängligt i fysiskt format hos Trafikverket i Linköping, Brigadgatan 12 och på Linköping kommuns besökskontor, huvudbiblioteket i Linköping, Östgötagatan 5. Det fysiska materialet fanns tillgängligt under perioden 2020-02-10 till och med 2020-03-02. Samrådsunderlag daterat 2020-01-31 finns tillgängligt på projektets hemsida.

Samrådshandling – digitalt samråd

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

Samråd med Länsstyrelsen i Östergötland

Samråd sker löpande med Länsstyrelsen i Östergötland. Mötesserie med Länsstyrelsen initierades tidigt i utredningsfasen. Fem möten har genomförts med olika temaområden för respektive möte.

Möten med Länsstyrelsen i Östergötland har genomförts:

- 2019-08-28 Inledning och uppstart på mötesserie.
- 2019-09-09 Samrådsmöte om klimatpåverkan och klimatanpassning.
- 2019-09-16 Samrådsmöte om påverkan på miljö kvalitetsnormer och potentiella dricksvattentäkter.
- 2019-11-20 Information om samrådstid och samrådsunderlag.
- 2020-02-03 Presentation av samrådsmaterial.
- 2020-03-06 Samrådsmöte om riksintresse Tift
- 2020-04-29 Statusuppdatering, genomgång samrådsredogörelse och info om kommande samråd.
- 2020-05-27 Statusuppdatering, Naturmiljöfrågor
- 2020-06-24 Samrådsmöte om information angående korridorer, digitalt samråd och BMP beslut.

Protokoll från samtliga möten finns diarieförda på TRV2014/72087.

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

Samråd med Linköpings kommun

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

Följande möten med Linköpings kommun har genomfört:

- 2018-11-13 Möte angående masshantering.
- 2019-02-07 Möte angående masshantering.
- 2019-09-02 Möte angående masshantering.
- 2019-09-09 Möte för teknksamordning
- 2019-09-24 Möte för teknksamordning
- 2019-10-08 Möte för teknksamordning
- 2019-10-23 Möte angående masshantering.
- 2019-10-25 Möte för teknksamordning
- 2019-11-11 Möte för teknksamordning
- 2019-12-11 Möte för teknksamordning
- 2020-01-17 Möte angående masshantering.
- 2020-02-13 Möte för teknksamordning
- 2020-03-04 Möte för teknksamordning
- 2020-03-20 Möte för teknksamordning
- 2020-04-03 Möte för teknksamordning
- 2020-04-16 Möte för teknksamordning

2020-04-29 Möte för teknksamordning
2020-05-15 Möte för teknksamordning
2020-06-02 Möte för teknksamordning
2020-06-18 Möte för teknksamordning
2020-07-02 Möte för teknksamordning

Protokoll från samtliga möten finns diarietförda på TRV2014/72087.

Sammanfattning av synpunkt från Linköpings kommun

Remissvar Linköping kommun 2020-03-04

Kommunen är positiv till att arbetet med Ostlänken genom Linköping fortgår. Den kapacitet och nytta Ostlänken skapar behövs redan idag. Trafikverket behöver säkerställa att hela Ostlänken kan färdigställas år 2035 eller tidigare.

Trafikverkets järnvägsutredning för Ostlänken och kommunens översiktsplan har tagits fram i en gemensam process, med ett synkroniserat och avstämt beslut enligt planlägningsprocessen i juni 2010. Olika överenskommelser och avtal har sen dess tecknats mellan kommunen och staten. Tidigare planläggning och ställningstaganden behöver vara ingångsvärden i Trafikverkets nu aktuella arbete.

I Samrådsunderlaget saknar Trafikverket sin egen utredning ”Förstudie Linköping – Mantorp”. Trafikverket behöver också redogöra för överenskommelser och avtal som har tecknats mellan kommunen och staten. Det samlade utredningsmaterialet och tidigare ställningstagande är viktiga underlag och förutsättningar för fortsatt planlägningsprocess.

Placering av Linköpings station har varit föremål för en synkroniserad planeringsprocess mellan Trafikverket/Banverket och Linköpings kommun. Det har resulterat i ett gemensamt beslut om en stationsplacering strax öster om Stångån. Vald lokalisering är en sammanvägning av flera komplicerade aspekter, till exempel spårgeometri, ytbehov, närhet till målpunkter, stadsutveckling och integrering av staden, naturvärden, ekonomi, barriärfrihet, störningar under byggtid och regional utveckling. De sammanvägda motiven beskrivs i Järnvägsutredning Ostlänken 2010, Gemensam översiktsplan Norrköping/Linköping 2010, Översiktsplan för Staden Linköping 2010 och Fördjupad översiktsplan för Kallerstad 2010.

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

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

Linköpings kommun är positiv till att utredningsområdet sträcker sig väster om Vikingstad. Kommunen förstår att passagen av Malmslätt och Kärna Mosse ger vissa begränsningar för järnvägens lokalisering. Denna avgränsning ger förutsättningar för att hitta en bra helhetslösning för tätorten.

Föreslagen gräns ger också förutsättningar att hitta en bra lokalisering av en kopplingspunkt mellan Södra stambanan och Ostlänken. Kopplingspunkten är viktigt för att klara den trafikering som Östgötatrafiken planerar.

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

Kommunen anser att samrådet hade tjänat på om det geografiska området avgränsats till ett relevant område, utifrån tidigare fattade beslut, så att fördjupningar och underlag som tas fram blir av relevans för fortsatt process. Underlaget hade då kunnat ges ett bättre djup för de mest betydande miljöfrågorna.

Det är viktigt att fortsatt arbete sker i en fördjupad samverkan, där Trafikverket och Linköpings kommun tillsammans bidrar för att hitta en så bra lösning som möjligt för järnvägens passage av Linköpings tätort. I det kommande arbetet med val av lokalisering och framtagande av järnvägsplan behöver arbetet ske i en fördjupad samverkan.

Linköpings kommun delar Trafikverkets bedömning om betydande miljöpåverkan.

Genomförande

Uppdelning av genomförandestapper är av betydelse. På nationell nivå är det viktigt att färdigställa Ostlänken i sin helhet, eftersom det är då nyttorna uppstår. Varje dag utan Ostlänken är en kostnad i form av utebliven nytta. På lokal nivå är det viktigt att järnvägen genom Linköpings tätort byggs i en sammanhållen etapp, för att undvika störningar från en utdragen byggtid.

Översvämningsrisk

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

Trafikprognoser

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

Markförsörjning

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

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

Tekniska Verken

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

Markanvändning

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

Trafikverkets kommentar

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

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

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

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

Sträckan Linköping tätort har utretts tidigare. På grund av nya krav och förutsättningar utreds delen Linköping tätort på nytt och vi börjar om i planprocessen. Då förutsättningarna ser något annorlunda ut nu än tidigare behöver nya korridorer tas fram. De nya kraven har betydelse för hur och var vi kan placera järnvägen samt tar hänsyn till hur vi kan ta oss vidare från Linköping. Därmed inleds nu planprocessen med en lokaliseringsutredning som går från ett brett helhetsperspektiv med flera alternativa stationslägen och ett brett utredningsområde och stegvis över mot ett fåtal alternativa stationslägen och smalare korridorer som inte tidigare utretts.

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

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

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

Remissvar Linköpings kommun 2020-06-09

Linköpings kommun är positiva till att arbetet med Ostlänken genom Linköping fortlöper. Den kapacitet och nytta som Ostlänken skapar behövs redan idag. Trafikverket behöver säkerställa att hela Ostlänken kan färdigställas som planerat år 2035, eller tidigare.

Linköpings kommun ser att det vidare utredningsarbetet ska ske i enlighet med Sverigeförhandlingens avtalsförslag och kommunens tidigare beslut, med en centralt placerad station öster om Stångån. Linköpings kommun avstyrker därmed de korridorer som inte uppfyller detta.

I det fortsatta arbetet ser Linköpings kommun det som väldigt viktigt att arbetet sker i en fördjupad samverkan, där båda parterna tillsammans bidrar för att hitta en så bra och så barriärfri lösning som möjligt för passagen genom Linköping.

Linköpings kommun ser att det i det fortsatta arbetet behöver korridoralternativen sträcka sig väster om Malmslätt.

Korridorer

Korridorerna behöver passera Malmslätt för att ha möjlighet att lägga eventuella påkopplingar mellan Ostlänken och Södra Stambanan väster om Malmslätt, dels för att kunna säkerställa kapacitet för en utökad trafikering och ett anläggande av en ny pendeltågsstation i anslutning till Linköping västra. Denna handlingsfrihet behövs för att kunna skapa en så god passage som möjligt av Linköpings tätort.

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

Trafikverkets kommentar

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

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsunderlag

Utredningsområdet i planeringsskedet för samrådsunderlag omfattar ett stort geografiskt område och därmed blir gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda svårdefinierad. Inbjudan till öppet hus den 12 februari 2020 annonserades därför i Östgöta Correspondenten samt Post- och Inrikes Tidningar. Synpunkter inkomna från skedet samrådsunderlag redovisas i kapitlet *Samråd med allmänheten*.

Samrådshandling – val av lokalisering, våren 2020

Det digitala samrådet som genomfördes från den 25 maj till den 14 juni 2020 och syftade till att ge allmänheten en inblick i det pågående utredningsarbetet. Gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda är svårdefinierat i detta skede. Inbjudan till digitalt samråd annonserades därför i Östgöta Correspondenten, Post- och Inrikes Tidningar och sociala

medier. Synpunkter inkomna från detta samrådstillfälle i kapitlet *Samråd med allmänheten*.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Luffartsverket

Sammanfattning av synpunkt 2020-02-25

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

Trafikverkets kommentar

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

Sveriges geologiska undersökning

Sammanfattning av synpunkt 2020-02-10

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

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

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

Trafikverkets kommentar

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

Region Östergötland

Sammanfattning av synpunkt 2020-02-27

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

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

Region Östergötland understryker vikten av att resecentrum placeras centralt och utformas på ett sätt så att barriäreffekterna minimeras i syfte att säkerställa möjligheterna till regional

och lokal utveckling, till exempel genom stationsnära bebyggelseutveckling och med effektiva anslutningar till stadstrafiken och andra mobilitetslösningar.

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

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

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

Region Östergötland delar Trafikverkets bedömning om betydande miljöpåverkan.

Trafikverkets kommentar

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

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-01

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar

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

Jernhusen

Sammanfattning av synpunkt 2020-03-02

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

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

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och kommer att beakta dessa i den fortsatta utredningen. Trafikverket delar Jernhusens uppfattning om behovet av samverkan och kommer i fortsatt arbete bedriva samverkan med involverade parter. Utredningen är fortfarande i ett tidigt skede, samverkan på mer detaljerad nivå kommer att påbörjas.

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-12

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

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

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

Trafikverkets kommentar

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

Försvarsmakten

Sammanfattning av synpunkt 2020-02-10

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar

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

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

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

Fortifikationsverket

Sammanfattning av synpunkt 2020-03-12

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

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

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och kommer att beakta dessa i den fortsatta utredningen. Trafikverket är medvetna om att utredningsområdet omfattar ett stort

geografiskt område som bland annat innefattar riksintressen, både offentliga och med sekretess, områden av betydelse för totalförsvarets militära del samt tillhörande påverkansområden. Dessa områden kommer att beaktas i den pågående utredningen.

Kinda Kanal

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-03

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

Trafikverkets kommentar

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

Region Kalmar

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-05

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

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

För att skapa attraktiv trafik för både kortväga och långväga resenärer krävs att anslutning sker på centralen där andra resealternativ erbjuds. Stora nackdelar följer för trafikupplägg med för många byten och byten mellan olika trafikslag. Region Kalmar tittar även på att i förlängningen kunna köra direkttrafik från Kalmar Central till Stockholm Central, vilket innebär att anslutning till Södra stambanan är ett måste.

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

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

Trafikverkets kommentar

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

Region Jönköping

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-10

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

Trafikverkets kommentar

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

Mjölby kommun

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-05

Ostlänken kommer ha stor betydelse för östgötaregionens utveckling och då särskilt för orterna längs Södra stambanan. Detta både genom en avlastning av nuvarande stambana, vilket ger förutsättningar för en tätare och mer driftsäker pendeltågstrafik och en mer integrerad regional arbets- och bostadsmarknad, och genom förutsättningar för snabbare resor till och från Stockholm, vilket också kommer gynna arbets- och bostadsmarknaden i ett storregionalt perspektiv. För Mjölby kommun är stationen, dess läge och utformning, den viktigaste frågan i planeringen av Ostlänkens sträckning genom Linköping. I strävan att skapa en mer integrerad region med hållbara resmönster är det framför allt viktigt att pendeltågsstationen placeras centralt i dagens Linköping som är den viktigaste målpunkten för arbetspendlingen till Linköping. Eftersom det i nuvarande planering för Götalandsbanan är Linköping som pekas ut som bytesnav för resor söderut även för trafikanter från västra Östergötland blir det också viktigt för framtiden att redan nu säkerställa att det blir en samlad stationslösning för Ostlänken och Södra stambanan.

Trafikverkets kommentar

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

Svenska Järnvägsfrämjandet avdelning öst

Sammanfattning av synpunkt 2017-12-01

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

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

Sammanfattning av synpunkt 2020-03-02

Järnvägsfrämjandet påpekar att de har gjort en vägvalsutredning med tre alternativ, nuvarande linje i markplan, tunnel eller E4. De påpekar också att de har gjort en lokaliseringsutredning med tre alternativ, nuvarande plats i markplan, Anders Ljungstedts Gymnasium ALG och fotbollsarenan. De påpekar även att de har gjort en ekonomisk

rimlighetsbedömning. Järnvägsfrämjarnas vägval är en linje mellan stambanan och Anders Ljungstedts Gymnasium som kan ligga kvar tills vidare. En ny, smal lång bro över Stångån, strax bakom gamla tullhuset med en ny perrong spår 6+7. Järnvägsfrämjarnas lokaliseringsval är en gång- och cykelbro över tre barriärer, järnvägsgränd, spåren och Stångån. Järnvägsfrämjarna menar att det finns tre breda barriärer mellan stadens centrum och Kallerstad att överbrygga. Spårområdet, Stångån och Järnvägsgränd med stadens bredaste och mest trafikerade övergångsställe.

Sammanfattning av synpunkt 2020-06-12

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar

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

Samråd med allmänheten

Samråd samrådsunderlag, februari 2020

Utredningsområdet i planeringsskedet för samrådsunderlag omfattar ett stort geografiskt område och därmed blir gruppen enskilda som kan bli särskild berörda samt allmänheten svårdefinierad. Inbjudan till öppet hus den 12 februari 2020 annonserades därför i Östgöta Correspondenten och Post- och Inrikes Tidningar. För skedet samrådsunderlag redovisas därför inkomna synpunkter från berörd allmänhet under denna rubrik.

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

Inkomna synpunkter sammanfattas nedan.

Samråd samrådshandling – val av lokalisering, våren 2020

Det digitala samrådet riktade sig till allmänheten. Berört område omfattar ett stort geografiskt område och därmed blir gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda samt allmänheten svårdefinierad. För skedet samrådshandling – val av lokalisering redovisas därför inkomna synpunkter från berörd allmänhet under denna rubrik.

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

Utöver det har synpunkter också inkommit angående andra frågeställningar.

Inkomna synpunkter sammanfattas nedan.

Förslag till lokaliseringar

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Förslag har inkommit om att spår för höghastighetståg, normaltåg, pendlar och godståg bör samlas i en korridor från Beatelund i öster, till Steningeviadukten på broar över Stångån vid Kallestadbron och vidare mot Malmslätt. Ostlänken bör gå från Beatelund i öster, passera

genom Tallboda i kulvert, vidare mot Steningeviadukten och västerut på befintliga spårområden mot Malmslätt. Stångån passeras på broar intill och parallellt med Kallerstadsbron vilka tillsammans utgör en barriär mot avloppsreningsverken på andra sidan. Ny centralstation bör förläggas på ny spårlinje genom staden vid Steningeviadukten, längre bort från city än nuvarande men med anslutning till yttre ringväg.

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

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

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

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

Det har också framförts att ny anläggning inte anses nödvändigt. Synpunkt har framfört att ny järnvägsanläggning genom centrala Linköping inte är lämpligt, oavsett ovan eller under jord. Spåren bör kunna gå som idag och avsluta Ostlänken innan Linköping. För att öka kapaciteten kan eventuellt mötesspår byggas utmed befintliga spår. Perrongerna kan förlängas inom befintlig järnvägsanläggning och verkstadsplatser finns.

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

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

Trafikverkets kommentar

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

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

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

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

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

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

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

Positiva till centralt läge

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

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

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

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

En synpunktslämnare anser att för att underlätta tågbyten mellan sydost med minimal gångväg så är det bäst om den nya stationen ligger så nära den nuvarande som möjligt, på samma sida som Stångån idag. En placering nordost om Stångån skulle orsaka långa

omvägar för bussar, bilar och gående. Stångån utgör en barriär för all lokaltrafik. Synpunktslämnaren anser att placering av anläggningen vid Tallboda S skulle vara ett bra alternativ för att inte vara i vägen för framtida expansioner när staden växer.

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

Synpunktslämnaren påtalar att alternativ Stångebro inte bör väljas med anledning av att jordbruksmark och flygfält kommer begränsa expansionen av staden. Alternativ Steninge påtalas bättre eftersom det anses närmre centrum och är nära till olika målpunkter. Barriäreffekter kan undvikas genom breda broar. Synpunktslämnaren anser det intressant att lägga bro för Ostlänken söder om och parallellt med Kallerstadsbron. Mark bör också reserveras för att dra godsjärnväg parallellt för förbigång på Södra stambanan. Samma synpunktslämnare kommenterar också att båda alternativen för service- och uppställningsplatser ligger väster om Skäggetorp. Flyttas nuvarande bangård och servicehall dit kan det frigöra Steninge för ombyggnad och eventuellt göra en mindre förflyttning av Södra stambanan för att ge plats åt Ostlänken.

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

Negativa till externt läge

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

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

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

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

Positiva till externt läge

Synpunkter har inkommit där extern korridor förordas. Det anses lämpligt att placera stationen i ett externt läge med anslutningstrafik till centrala Linköping. Synpunkter har inkommit om att befintlig station bör finnas kvar och att snabbgående tåg bör gå i ett externt läge. Argument har framförts att de flesta som åker dagens snabbtåg måste transportera sig till stationen på annat sätt än gång, acceptansen för de som ska åka nya snabbtåg bör finnas för att ta sig till station med anslutningstrafik. Olika förslag av anslutningsalternativ har framförts, såsom buss, pendeltåg, självkörande fordon.

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

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

En synpunktslämnare anser att det finns två korridorer som är aktuella för Ostlänkens dragning, Extern Ö vid E4 eller Steninge via E4. Dras Ostlänken närmare E4 blir påverkan för de boende mindre. Önskas centralt belägen station vore korridoren Steninge via E4 bäst. Synpunktslämnaren förespråkar en station som ligger närmare E4 då det ska vara tillgängligt för fler personer inom regionen. Närheten till E4 gör att det snabbt och enkelt går att ta sig till och från stationen samt att det är lättare med parkeringsplatser om stationen inte ligger centralt. Synpunktslämnaren menar på att det bör undersökas huruvida de som pendlar till och från Linköping har gångavstånd eller inte till sin slutdestination, det bör undersökas noga innan beslut tas. För de som inte har centrala Linköping som slutdestination är en station som ligger närmare E4 bättre, det går smidigare och snabbare att ta sig exempelvis till Mjärdevi eller Ekängen. I centrala Linköping finns redan problem

med biltrafik och dålig luftkvalitet, att placera station i centralt i Linköping upplevs inte genomtänkt. Det blir både dyrare och mer komplicerat för en redan överbelastad infrastruktur. De pengar man sparar på att dra Ostlänken utmed E4 och lägga en station där, kan återinvesteras i att skapa bra ytterleder för biltrafik samt bra bussförbindelser från och till den nya stationen. En station vid E4 ger färre bilar i centrala Linköping och bättre luftkvalité. Stationen blir även tillgänglig för hela regionen istället för bara centrala Linköping.

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

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

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

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

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

Positiva till tunnel

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

En tunnel skulle möjliggöra en förtätad bebyggelse ovanför, vilket också skulle bidra till en hållbar stad med minskad biltrafik, minskade utsläpp och ökade hållbara transporter.

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

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

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

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

En synpunktslämnare menar att alternativet Tunnel Stångebro N är det smartaste för framtiden. Det ger möjlighet att på ett attraktivt sätt behålla invånare med hög utbildning och kompetens i Linköping, vilket är avgörande för regionen. Att ta sig till en station vid E4, eller kanske Steninge är för mycket besvär och tar för mycket tid.

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

Negativa till tunnel

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

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

En synpunktslämnare menar att tunnelalternativ bör avstås på grund av tre skäl. Den ekonomiska aspekten lyfts fram, att det är för dyrt. Det framförs också att Linköping är en

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

Trafikverkets kommentar

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

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

Trafikverket kommer att presentera och motivera avfärdade alternativ. Samråd planeras att genomföras i år 2021 för att redovisa Samrådshandling – val av lokalisering. Samrådshandlingen kommer att innehålla de korridorer som Trafikverket avser att ta beslut om lokalisering utifrån.

Station

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

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

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

Kapaciteten på nytt resecentrum bör dimensioneras för fullt utbyggd Götalandsbanan.

Trafikverkets kommentar

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

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

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

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

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

En synpunktslämnare anser att station bör byggas på Stångån.

En synpunktslämnare kommenterar stationsbyggnad över spåren vid nuvarande resecentrum. Det finns gott om plats för två spår för Ostlänken i östra delen av stationsområdet där det nu är bilparkering. En bro öster om Gamla tullhuset leder över Stångån. Kan kombineras med spårväg in mot centrum och vidare till regionsjukhus-Vallastaden–Universitetet–Mjärdevi.

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

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

Trafikverkets kommentar

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

Stångådalsbanan och Tjustabanan

Sammanfattning av yttrande inkomna till och med 2 mars 2020

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

Ta vara på Stångådalsbanan och Tjustabanan genom att dra deras anslutning öster om Linköpings flygplats så de kan behålla sin anslutning till södra stambanan utan att göra

resecentrumets utformning komplicerad. Med detta förloras en pendlingsstation nära Saab men får en barriär mindre i staden.

Trafikverkets kommentar

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

Konstruktion

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

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

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

Trafikverkets kommentar

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

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

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

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

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

Trafikverkets kommentar

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

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

Kostnadsberäkning

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

Två synpunkter har inkommit avseende kostnadsberäkningar.

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

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

Trafikverkets kommentar

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

Etapper

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

Tre synpunkter har inkommit avseende etapper.

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

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

Trafikverkets kommentar

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

Natura 2000-område

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

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

Trafikverkets kommentar

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

kvaliteter som kan komma att beröras. En fördjupad landskapsanalys tas också fram för att på ett samlat sätt beskriva och analysera de värden som finns inom utredningsområdet.

Buller

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

En synpunkt har inkommit angående buller.

Synpunktslämnaren framför att Törnevalla-området upplevs inklämd mellan gamla och nya E4 samt mellan befintlig järnväg och kommande Ostlänken. Synpunktslämnaren menar att det är tre kilometer mellan gamla och nya E4 och att bullernivån är problematisk i dagsläget.

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

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

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

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

Trafikverkets kommentar

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

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

Rystad

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkterna och beaktar dessa i kommande utredning.

Rekreatjonsområde

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

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

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkterna och beaktar dessa i kommande utredning.

Naturmiljö

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

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

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

En synpunktslämnare önskar spara grönområden som byggts i Nykvarnsparken.

Trafikverkets kommentar

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

Jordbruksmark

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

Jordbruksmark har lyfts fram som betydelsefullt och viktigt att beakta.

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

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

Konsultbolag inom lantbruk i Östergötland framför att infrastruktur givetvis måste utvecklas och önskar att det tydligare tas ansvar för att marken används resurseffektivt. Viktigt mål bör vara att i så hög grad som möjligt undvika att förstöra åkermark eftersom denna mark kommer behövas för livsmedelsproduktion i framtiden. Järnväg bör därför i första hand dras på skogsmark eller i direkt anslutning till befintlig järnväg eller bilväg eftersom det där redan finns ytor som inte kan användas för odling. Det är viktigt att inte bara se till den exakta areal som tas i anspråk av järnvägen i de olika alternativen utan även vilka andra ytor som påverkas och eventuellt inte kan användas till odling i framtiden.

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för framförda synpunkter och beaktar dessa i kommande utredning. Hur jordbruksmark kan komma att beröras ingår som ett av andra viktiga kriterier att beakta i den fortsatta utredningen.

Övrigt

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 2 mars 2020

Finansiering

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

Trafik- och arkitekturprogram

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

Depå

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

Slutstation Järna

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

Trafikverkets kommentar

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

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

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

Sammanfattning av synpunkter inkomna till och med 14 juni 2020

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar

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

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

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

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

Axel Werner

Projektledare

Genomförda möten och mötesserier

Mötesdatum	Intressent/-er	Syfte med möte/mötesserien
2016-10-12	Jakt och viltorganisationer Östergötland	Möte för utredning viltförekomst, viltrörelse vid Ostlänkens kommande sträckning.
2018-11-13 2019-02-07 2019-09-02 2019-10-23 2020-01-17	Linköping kommun	Mötesserie om masshantering.
2019-08-28	Länsstyrelsen i Östergötland	Inledning och uppstart på mötesserie.
2019-09-16	Länsstyrelsen i Östergötland	Samrådsmöte om klimatpåverkan och klimatanpassning.
2019-09-09	Länsstyrelsen i Östergötland	Samrådsmöte om påverkan på miljö kvalitetsnormer och potentiella dricksvattentäkter.
2019-11-20	Länsstyrelsen i Östergötland	Information om samrådstid och samrådsunderlag.
2020-01-27	Östgötatrafiken och Region Östergötland	Möte mellan Region Östergötland och Trafikverket angående inbjudan Öppet hus.
2020-02-03	Länsstyrelsen Östergötland	Presentation av samrådsmaterial.
2019-09-09 2019-09-24 2019-10-08 2019-10-25 2019-11-11 2019-12-11 2020-01-14 2020-02-13 2020-03-04 2020-03-20 2020-04-03 2020-04-16 2020-04-29	Linköping kommun	Tekniksamordning Linköping kommun och Trafikverket.

2020-05-15

2020-06-02

2020-06-18

2020-07-02

2020-03-06	Länsstyrelsen i Östergötland	Samrådsmöte om riksintresse Tift
------------	------------------------------	----------------------------------

2020-04-29	Länsstyrelsen i Östergötland	Statusuppdatering, genomgång samrådsredogörelse och info om kommande samråd.
------------	------------------------------	--

2020-05-27	Länsstyrelsen i Östergötland	Statusuppdatering, Naturmiljöfrågor.
------------	------------------------------	--------------------------------------

2020-06-24	Länsstyrelsen i Östergötland	Samrådsmöte om information angående korridorer, digitalt samråd och beslut om betydande miljöpåverkan.
------------	------------------------------	--



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se