

Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för Ostlänken, Linköpings tätort

Ställningstagande

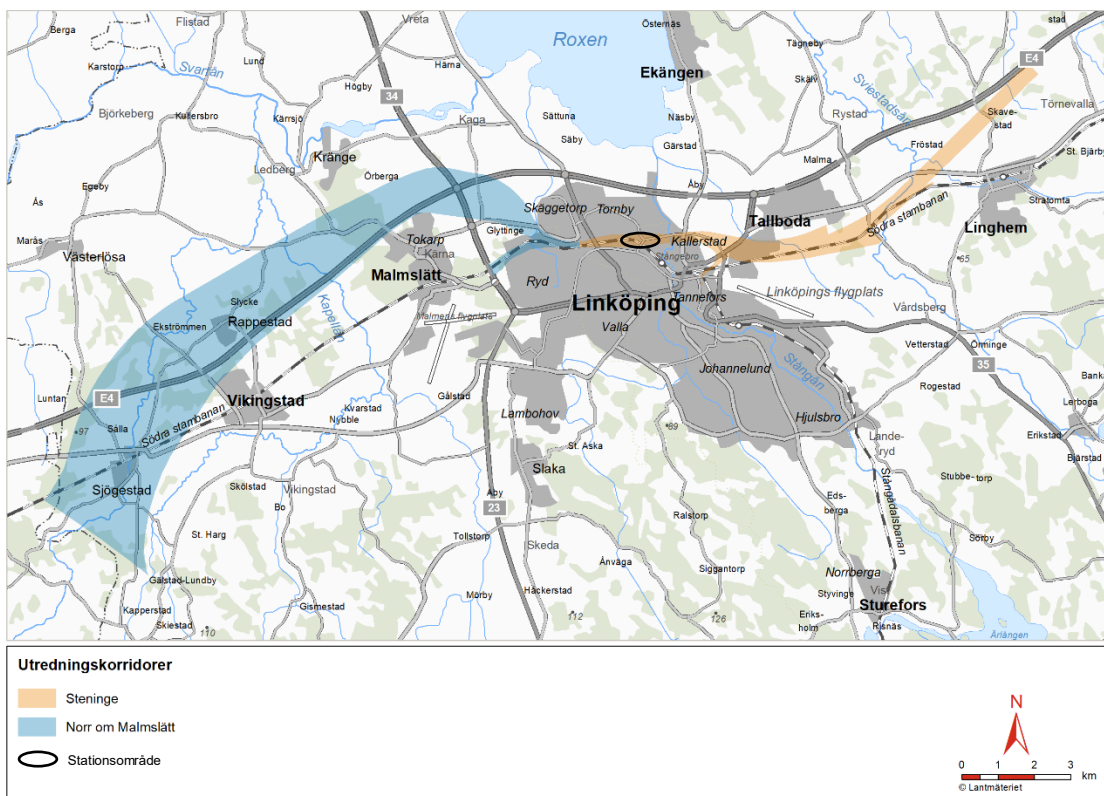
Trafikverket har utarbetat en Samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ, delen Linköpings tätort.

Nästa steg i projektet är att projektet drivs vidare och att alternativ Steninge, Norr om Malmslätt ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Ställningstagandet är förankrat internt Trafikverket med cPLö, cPLn och cNSu.

Ställningstagandet vilar på Trafikverkets samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilken utsträckning de uppfyller projektets ändamål och projektmål.

Övriga redovisade alternativ avskrivs från fortsatt planering.

Den korridor som utbyggnaden av järnvägen ska rymmas inom redovisas på nedanstående karta som även visar ungefärligt läge för stationsområdet.





Projektets ändamål och projektmål

Ostlänkens ändamål är att:

- Ostlänken ska vara en del av en de nya stambanorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö.
- Ostlänken ska bidra till regionförstoring Östergötland–Södermanland–Mälardalen.
- Ostlänken ska bidra till kortare restider med tåg på sträckan Stockholm–Linköping och Stockholm–Malmö/Köpenhamn samt Stockholm–Göteborg.
- Restiden utan uppehåll mellan Stockholm och Göteborg då systemet är utbyggt ska vara 2 timmar och 8 minuter samt mellan Stockholm och Malmö 2 timmar och 35 minuter.
- Ostlänken ska bidra till förbättrad kapacitet i järnvägssystemet.

Ostlänkens övergripande projektmål har, tillsammans med Linköpings kommun, brutits ned och projektpassats. Dessa redovisas i bifogad samrådshandling.

Motiv

Länsstyrelsen förordar korridorerna Steninge och Norr om Malmslätt på grund av att de bäst uppfyller projektets mål samtidigt som effekten av miljöpåverkan bedöms bli rimlig i jämförelse med övriga alternativ. Det är viktigt att utbyggnad inom korridor Norr om Malmslätt sker genom att spåren förläggs söder om, och parallellt med, väg E4. Järnvägen bör dras i nära anslutning till Tift gravfält och med en höjdsättning som gör att visuella barriärer i landskapet så långt möjligt kan undvikas. Länsstyrelsen motsätter sig inte en utbyggnad inom korridor Söder om Malmslätt förutsatt att utredningar kan visa att utbyggnad kan ske utan betydande påverkan på miljön inom Natura 2000-området Kärna mosse eller på grundvattnet.

Linköpings kommun förordar lokalisering av Ostlänken i tunnel som förstahandsval förutsatt att det är Trafikverkets grundalternativ. Om det inte är förstahandsvalet så förordar de en central markförlagd station benämnd Steninge och söder om Malmslätt. Om korridor Söder om Malmslätt inte är möjlig så behöver järnvägen samförläggas med E4 på den södra sidan för att på så sätt samla störningarna i landskapet och undvika intrång i nya miljöer.

Jämförelseanalys – stationsområden

Flertalet yttranden önskar en centralt placerad station för att säkerställa snabba transporter lokalt, regionalt och nationellt.

Två korridorer med centralt placerade stationer ovan mark har studerats - Steninge och Stångebro Öst respektive Väst. Av dessa ger Steninge minst intrång i de skyddsvärda natur-, kultur- och rekreationsmiljöerna kring Stångån. Korridoren bedöms dessutom vara den bästa passagen av Stångån från vattenmiljösynpunkt samt utifrån påverkan på riksintresset för friluftsliv.

Möjligheterna till stadsutveckling och väl fungerande kollektivtrafiklösningar bedöms som mycket goda med en station vid Steninge. En fördel med alternativ Steninge är att det kan bygga vidare på den sedan tidigare tillåtlighetsprövade korridoren för Ostlänken, fram till Tallboda. Rangordnat är Steninge att föredra, följt av Stångebro Västra och sist Stångebro Östra som bedöms som allt för perifert. Stångebro och dess två stationsplaceringar avskrivs.

Utöver dessa har även ett externt alternativ studerats men trots att det är enklast att bygga, har lägst kostnad och bland de snabbare, uppfyller korridoren målen sämst. Främst beroende på dess perifera

läge där en station i ett externt läge inte bedöms ge några positiva effekter för att utveckla Linköpings stad och därtill stora svårigheter att ordna en effektiv och ändamålsenlig kollektivtrafik vilket bedöms påverka resandet negativt. Avskrivs.

Två tunnelalternativ (Norra och Södra) har studerats. Trots att dessa uppfyller många av målen bra eller bäst, motiverar inte detta kostnaden, som är dubbelt så hög som övriga. Den södra tunneln riskerar dessutom skada på värdefulla områden söder om staden. Avskrivs.

Anslutning Stångådalsbanan

Möjligheten att ansluta Stångådalsbanan samt alternativa utformningar har utretts inom ramen för lokaliseringsutredningen. Förutsättningarna för att ansluta Stångådalsbanan till Södra stambanan och/eller den nya stationen vid Steninge kommer att utredas ytterligare inom den vidare planprocessen.

Jämförelseanalys - Norr om Malmslätt och Söder om Malmslätt

Utfart Norr om Malmslätt bedöms vara mer fördelaktigt avseende målen om byggskedets funktionalitet, påverkan på vatten och naturmiljöer. Denna utfart bedöms ha mindre påverkan på järnvägstrafiken under byggtiden då korridoren avviker från Södra stambanan. Genom att välja passagen norr om Malmslätt undviks Malmens flygflottiljflygplats (riksintresse för totalförsvaret) samt Kärna mosse (Natura 2000 område, riksintresse för naturvården och naturreservat). Kärna mosse har hög komplexitet beträffande markförhållanden, grundvattenkvalitet och ekologisk känslighet.

Utfart Söder om Malmslätt är mer fördelaktig när det gäller målen om hushållning av skogs- och jordbruksmark, påverkan på kulturmiljöer och förutsättningar till en god gestaltning eftersom spåren placeras utmed Södra stambanan. Detta minskar ianspråktagande av näringsarealer samt anläggningens fysiska och visuella barriäreffekt, i synnerhet vid Tift.

Båda utfarterna medför alltså svårigheter och stor påverkan, men för olika frågor. Det finns i båda fallen, osäkerheter kring möjlig utbyggnad då båda medför risk för påverkan på riksintressen- Malmens flygplats och Kärna mosse respektive Tift gravfält. Båda riskerar att påverka Kapellån (Natura 2000) men den norra utfarten bedöms medföra mindre risk eftersom en samförläggning med E4 är möjlig i området.

Länsstyrelsen bedömer dock att miljöpåverkan sammantaget är möjlig från kulturmiljösynpunkt förutsatt att den får en höjdsättning som begränsar den visuella påverkan på landskapet så att viktiga utblickar kan bibehållas. Mot bakgrund av att utbyggnaden totalt sett innebär mindre risker för skador på vattenmiljön och skyddad natur förordas korridoren Norr om Malmslätt.

Samråd

Samrådsmöten har kontinuerligt genomförts med Linköpings kommun, Länsstyrelsen i Östergötland. Samråd har även genomförts med regionala kollektivtrafikmyndigheten och Mjölby kommun.

Sex samrådsinsatser för allmänheten har genomförts under lokaliseringsarbetet:

Samrådsunderlag: öppet hus i februari 2020, cirka 150 personer

Samrådshandling – val av lokalisering: fem informations- och samrådsinsatser, samtliga genom en digital samrådsplattform på grund av det pandemiska läget. Sammanlagt har det inkommit runt 700



synpunkter under skedet. Allmänheten har inte haft en entydig åsikt i valet mellan en extern-/centralplanering eller tunnel/markförlagt.

Riktlinjer för frågor som är viktig att hantera i det fortsatta arbetet

Förutom hänsynstagande och anpassning gällande fridlysta arter, bulleråtgärder, fornlämningsmiljöer och masshantering, redovisas nedan för detta projekt konkreta direktiv för det kommande arbetet.

Natur och kultur

- Natura 2000-prövning kommer sannolikt att krävas för passagen av Kapellån. Länsstyrelsen anser att en sådan prövning bör ske i ett tidigt skede av planlägningsprocessen.
- Utredda vilka åtgärder i kulturmiljöns riksintressen som är lämpliga att genomföra, både i stadsmiljöer och landsbygdsdelarna för att minska eventuell negativ påverkan. Järnvägen bör dras i nära anslutning till riksintresset Tift gravfält och med en höjdsättning som gör att visuella barriärer i landskapet så långt möjligt kan undvikas.
- Påverkan på kulturmiljöns riksintresse (Linköpings stad) genom att järnvägsfunktionen tas bort från nuvarande järnvägsstation. Detta minskar förståelsen av stationsområdets kulturhistoriska sammanhang med risk för att det på sikt urholkar riksintressets värden. Frågan bör studeras vidare kommande MKB och kräver stor uppmärksamhet i den fortsatta bebyggelseplaneringen.
- Intrången i riksintresset för kulturmiljö, Kinda kanal och den kulturhistoriskt värdefulla industribebyggelse intill Nykvarn väster om ån behöver dokumenteras. Järnvägsbron vid Nykvarn bör placeras med tillräckligt avstånd från slussen och med en utformning som anpassas för att begränsa den visuella påverkan på miljön.
- Hänsyn bör tas till den regionalt utpekade kulturmiljön vid Kallerstad gård och allé.

Barriärer och fragmentering

- Utveckla väl utformade och tillräckligt många passager för att motverka barriäreffekter både på sträckan genom staden och i landsbygdsdelarna. Sådana passager behöver tillgodose trafikflöden i allmänhet, jordbrukets transporter samt passage för människor och vilda djur.
- Järnvägen bör i första hand förläggas söder om, och parallellt med E4.

Mark och vatten

- Järnvägens, särskilt byggskedets, påverkan på grundvattnet behöver studeras mer noggrant. Det finns bland annat en generell PFAS problematik i Linköpings tätort på grund av flygplatserna.
- Stadspassagen innebär att omfattande grävarbeten måste ske i förorenade och potentiellt förorenade markområden. Fördjupad inventering och andra förberedelser behöver ske i samband med kommande MKB och inför byggskedet.

Risk och säkerhet

- Samförläggning av järnvägsspåren innebär att riskexponering mellan Ostlänken och Södra stambanan måste utredas vidare, liksom passager med vägar som är rekommenderade vägar för transport av farligt gods.



Övriga upplysningar

Detta ställningstagande om lokalisering kan ej överklagas särskilt utan ingår i prövningen av planen som helhet.

Ali Sadeghi

Programdirektör, Nya stambanor

Bilagor:

Underlag för ställningstagande 2022-04-27 inkl. samrådsredogörelse och samrådshandling.