

Kollektivtrafiknämndens presidium

Tid och plats 09:00, Digitalt
Beslutande Peter Wretlund (S), ordförande
Carl-Wiktor Svensson (KD), vice ordförande

Tjänstepersoner John Wernberg, regionsekreterare

Justering Sker digitalt.

Paragrafer 1

Ordförande Peter Wretlund (S)

Justerare Carl-Wiktor Svensson (KD)

Sekreterare John Wernberg

§ 1

Ärendenummer KTN 2024/170

Yttrande över samrådsmaterial för Ostlänken, Linköpings tätort

Beslut

Kollektivtrafiknämndens presidium föreslår att regionstyrelsen beslutar:

Regionstyrelsen antar redovisat yttrande som sitt svar på utformning av planförslag Ostlänken – delen Linköpings tätort.

Yttrandet överlämnas till Trafikverket.

Bakgrund

Region Kalmar län har av Trafikverket fått möjlighet att yttra sig över utformning av planförslag Ostlänken – delen Linköpings tätort.

Projektet Ostlänken delsträckan Linköpings tätort startade våren 2019 med en lokaliseringstudie. Lokaliseringstudien följdes bland annat av ett arbete att ta fram förslag på korridorer, det vill säga breda stråk att utreda vidare för att avgöra var spåren ska gå. Trafikverket har valt en korridor och startat järnvägsplanen för projektet Ostlänken. Arbetet har under 2024 fokuserat på var i korridoren spåren ska gå och har utrett ett stort antal alternativa spårlinjer. Arbetet kommer att resultera i ett val av spårlinje som görs våren 2025. Vilken spårlinje och stationslösning som väljs beror på inkomna synpunkter, en politisk förankring i Linköpings kommun samt ett medfinansieringsbeslut under våren 2025. Därefter kan arbetet med järnvägsplanen fortsätta.

En separat järnvägsplan kommer att upprättas för Stångådalsbanans anslutning till Linköping och Ostlänken.

Kort fakta om Ostlänken

Ostlänken dimensioneras för en högsta hastighet på 250 kilometer/timme mellan Järna och Linköping och en lägre hastighet genom staden.

Hastighetskraven styr hur stora kurvradierna kan vara och därmed möjligheten till flexibilitet när det gäller anpassning till omgivningen.

Korsningar mellan vägar och de nya järnvägsspåren kommer att vara planskilda.

Trafikverket och Linköpings kommun tittar på två olika utformningar av stationen, ett markförlagt och ett upphöjt alternativ. Det markförlagda innebär att spåren går i marknivå och stationsbyggnaden ligger över och runt spåren. Det upphöjda alternativet innebär att de nya spåren går över korsande vägar, och tågen nås från en stationsbyggnad som ligger under spår och

plattformar. Spåren ligger upphöjda på bro jämfört med omkringliggande mark.

Stationen kommer att innefatta sex spår och fyra plattformar. Ett sidosystem i anslutning till stationen planeras för möjlighet till uppställning och underhåll av tåg.

Under byggperioden kan stationen byggas i sin helhet och tågtrafiken kan pågå ungefär som vanligt. Södra stambanan kan börja trafikeras och därefter sker inkoppling av Ostlänken. För tågtrafiken kan det dock innebära tillfälliga avstängningar och ersättningstrafik under perioder.

Sammanfattning yttrande

Anslutningen av den regionala järnvägen till det nya stambanesystemet påverkar den regionala utvecklingen i länet och ger främst effekt för de invånare som bor i de norra och mellersta delarna av regionen. Region Kalmar län bedömer att anslutningsmöjligheten för Stångådals- och Tjustbanan till nya stationen för Ostlänken är avgörande för en framtida trafikering och för möjligheten att skapa ett funktionellt trafikupplägg.

Region Kalmar län anser att den linjelagda trafik som idag är uppbyggd längs Stångådals- och Tjustbanan samt Södra stambanan bör ges mer hänsyn i planprocessen. Strukturerna för den linjelagda trafiken är uppbyggd under många år och jackar även i den taktfasta tidtabellen för bussar. Tågtrafiken är komplex och strukturbildande för samhället i stort och bör hanteras därefter. Region Kalmar län bedömer även att Trafikverket inte värderat den regionala trafiken på Stångådals- och Tjustbanan lika högt som övrig trafik inom Ostlänkens beröringsområde, detta indikerar att ett sämre utredningsfokus och effektbedömningar gjorts för banorna i projektet.

Sidosystemen inom Ostlänkens utbredning behöver vara utformade så att det finns plats ytmässigt och möjlighet för alla regionala trafiksystem att nyttja faciliteter som krävs vid uppställning. Sidosystemet behöver vara skalbart för att klara framtida utveckling och förändring av tågtrafiken till och från Linköping. Region Kalmar län förespråkar det upphöjda alternativet som ger bättre förutsättningar för den regionala tågtrafikens utveckling.

Handlingar

1. Yttrande över utformning av planförslag Ostlänken - delen Linköpings tätort, Trafikverket
2. Samrådshandling, utformning av planförslag Ostlänken - delen Linköpings tätort Linköpings kommun, Östergötlands
3. Ostlänken, Linköpings tätort, översikt med samråds-krets
4. Ostlänken, Linköpings tätort, stationsläge, karta 1
5. Ostlänken, Linköpings tätort, östra delen, karta 2
6. Ostlänken, Linköpings tätort, östra delen, karta 3

Expedierat till: Regionstyrelsen

UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: John Wernberg
TITEL, ORGANISATION: Regionsekreterare, Region Kalmar län
TID: 2024-10-25 13:07:02 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46724627946)
IDENTIFIKATIONS-ID: 46491cc45b0945feb761817d6b4d29b2



NAMN: Carl-Wiktor Svensson (KD)
TITEL: Justerare
TID: 2024-10-25 13:16:00 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46724629651)
IDENTIFIKATIONS-ID: 910b700f8e6f4fe58e67136621922748



NAMN: Peter Wretlund (S)
TITEL: Ordförande
TID: 2024-10-25 14:30:46 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46705233885)
IDENTIFIKATIONS-ID: 703367c04782479287463002803837cf



Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2024-10-25 14:30:51 +02:00
Ref: 1819014
www.comfact.se



[Validera dokumentet](#) | [Användarvillkor](#)