



## Ostlänken delen Linköpings tätort

Välkommen till projektet Ostlänken  
Linköpings tätort. Klicka på de olika  
kapitlen för att läsa mer!



1 [Kapitel 1 - Vad händer nu och framåt?](#)



2 Kapitel 2 - Beskrivning av den nya järnvägen



3 Kapitel 3 - Påverkan på omgivningen



4 Kapitel 4 - Det här har vi gjort



5 Kapitel 5 - Tyck till!

# Kapitel 1 - Vad händer nu och framåt?

Ostlänken delsträckan Linköpings tätort

I detta kapitel kan du läsa om vad som händer i år och under fortsatta planeringsarbetet

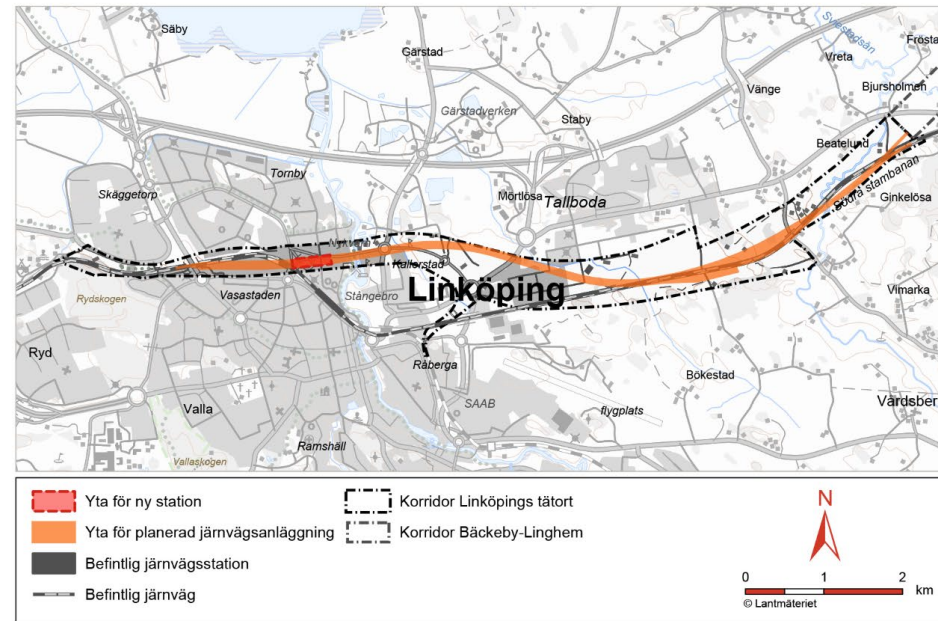


## Vad händer just nu - Samråd om spårlinje

Tidigare har Trafikverket valt en bred korridor där ny järnväg genom Linköping planeras. Under 2024 pågår arbetet med att utreda var inom korridoren som spårlinjen lämpligast placeras för att uppfylla projektets mål och minimera negativa effekter på omgivningen. Arbetet startade med ett stort antal olika alternativa spårlinjer inom korridoren. Successivt valdes de alternativ som bedömdes som minst lämpliga bort. Inom det pågående järnvägsplanearbetet studeras också olika höjdlägen för en ny station. Det förordade förslaget kan du läsa vidare om i [kapitel 2](#).

Samråd med allmänheten sker från 8 oktober till 11 november 2024. Syftet med detta samråd är att samla in synpunkter på föreslagna spårlinje från alla berörda. Samråd med Linköpings kommun, Länsstyrelsen och andra berörda myndigheter sker kontinuerligt. Hur du kan lämna synpunkter står i [kapitel 5](#).

Innehållet i denna plattform är en sammanfattning av förslaget. Samtliga publicerade handlingar finns att ta del av på [Trafikverkets webbplats](#).



## Vad händer 2025 och framåt?

Vilken spårlinje och stationslösning som väljs beror på inkomna synpunkter, en politisk förankring i Linköpings kommun samt ett medfinansieringsbeslut under våren 2025. Därefter gör Trafikverket ett ställningstagande och arbetet med järnvägsplanen kan fortsätta. Järnvägsplanen kommer att bestå av en planbeskrivning som beskriver den planerade anläggningens utformning och plankartor som bland annat visar vilken mark som projektet kommer ta i anspråk, både permanent och tillfälligt. En miljökonsekvensbeskrivning upprättas, som beskriver påverkan på miljön och de skyddsåtgärder som planeras. Till handlingarna bifogas också utredningar av specifika frågor såsom buller.

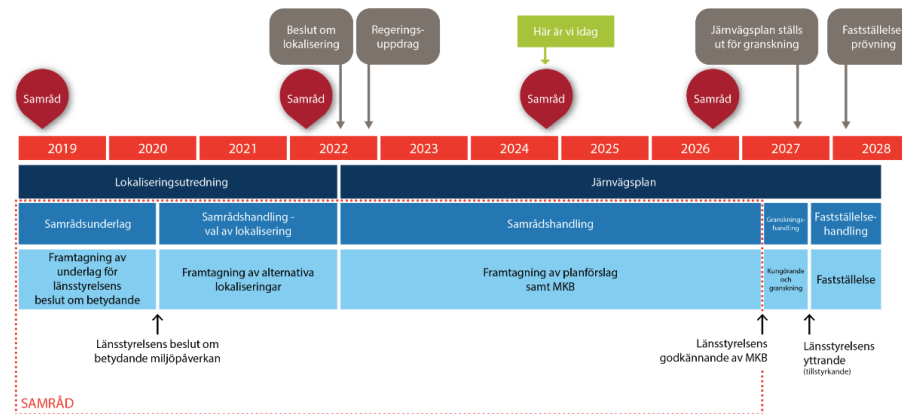
Ett ytterligare samråd, då planläggningen av järnvägen har hunnit längre, planeras att genomföras 2026. Då kommer ett fördjupat material att visas. Då redovisas bland annat förslag på markanspråk, det vill säga vilken mark som Trafikverket kommer att behöva ta i anspråk permanent för järnvägen och tillfälligt under byggtiden.

Samråden och inkomna synpunkter sammanfattas i en samrådsredogörelse, ett dokument som löpande uppdateras fram till att planen görs tillgänglig för granskning. Synpunkter som har kommit in under samrådet kan bidra till att det görs justeringar av planförslaget, anläggningars utformning och deras markbehov, vilka inarbetas i en granskningshandling.

Järnvägsplanen görs sedan allmänt tillgängliga för granskning, som är det sista tillfället att lämna synpunkter. Järnvägsplanen planeras att ställas ut för granskning 2027. I slutet av 2027 planerar Trafikverket att lämna in järnvägsplanen för fastställelseprövning och när järnvägsplanen vinner laga kraft kan järnvägen börja byggas. Ostlänken planeras att kunna tas i drift år 2035.

## Järnvägsplaneprocessen

När vi planerar för en ny järnväg följer vi Trafikverkets planläggningsprocess, enligt Lagen om byggande av järnväg. Planläggningsprocessen är en serie förutbestämda steg som måste följas. Vill du veta mer om processen, se följande länk: [Trafikverkets webbplats](#).







## Kapitel 2 - Beskrivning av den nya järnvägen

Ostlänken delsträckan Linköpings tätort

I detta kapitel kan du läsa om den föreslagna spårlinjen

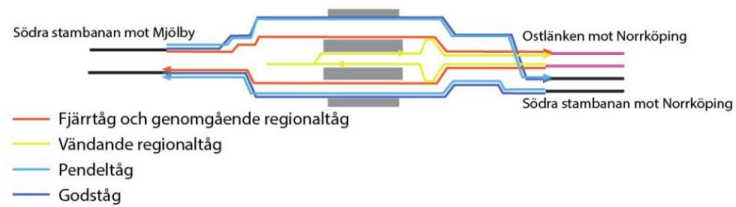


## Anläggningen

Kartan visar korridoren där Trafikverket avser att bygga Ostlänken genom Linköpings tätort. Den planerade anläggningen omfattar ett dubbelspår för Ostlänken (ett spår för trafik norrut och ett söderut) som ansluter till Ostlänkens etapp Bäckeby-Linghem i öster. Ostlänken avslutas strax väster om Bergsvägen i Linköping där spåren går ihop med befintliga Södra stambanan. I anläggningen ingår även en ny station. Placeringen av en ny gemensam station för Ostlänken och Södra stambanan blir norr om befintlig järnvägsstation mellan Stångån och Bergsvägen. Stationen kan antingen placeras markförlagt eller i upphöjt läge. Vi planerar även för ett så kallat sidosystem, som beskrivs längre ner i texten. Delar av Södra stambanans befintliga spår behöver dras om för att ledas till den nya stationen.

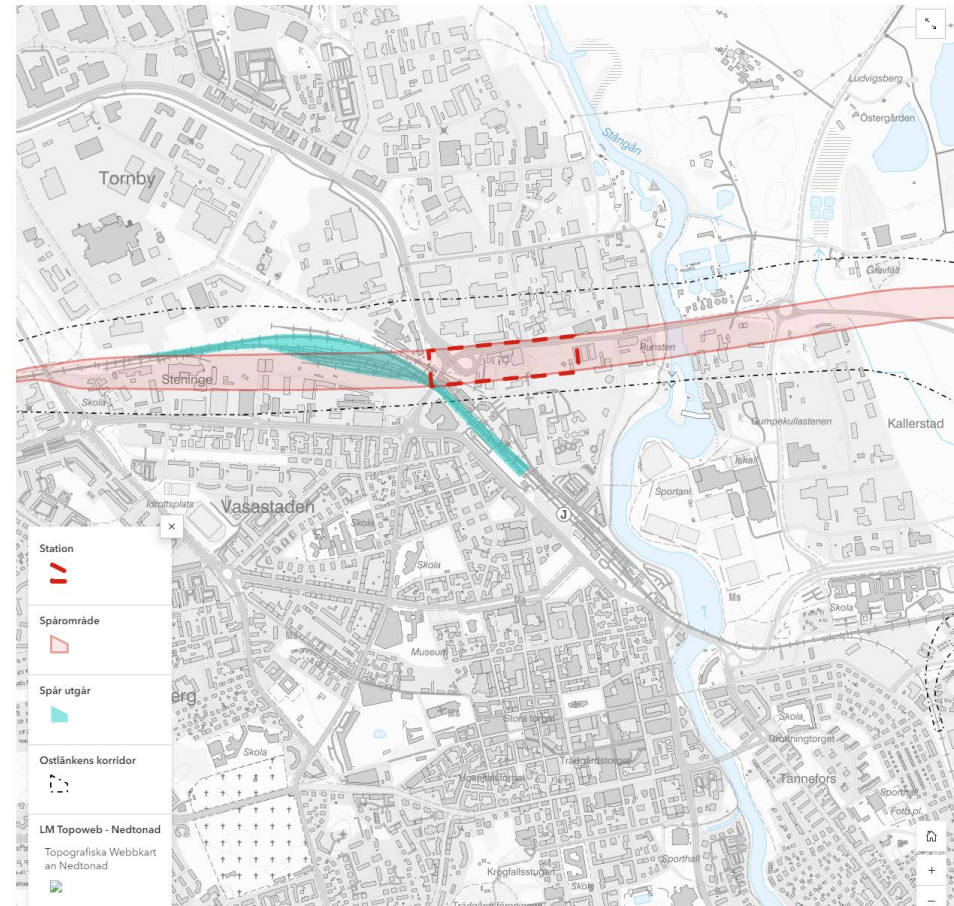
Persontåg kommer att trafikera både Ostlänken och Södra stambanan, medan godståg enbart går på Södra stambanan. Trafiken på de två banorna ska inte störas av varandra. Om dessa ska passera varandra, måste det ske planskilt, det vill säga att de inte ligger på samma nivå utan över och under varandra.

### Plattformer



Förenklad bild av möjlig trafikering på Linköpings integrerade station. Mittplattformarna är längre för att möjliggöra för flera tåg att vända på stationen. Två tåg kan stå efter varandra vilket innebär att tåget du ska åka med avgår från exempelvis spår 4A. Fjärrtåg är exempelvis dagens SJX2000, regionaltåg är exempelvis dagens Mälartåg och pendeltåg är exempelvis dagens Östgötapendel.

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.



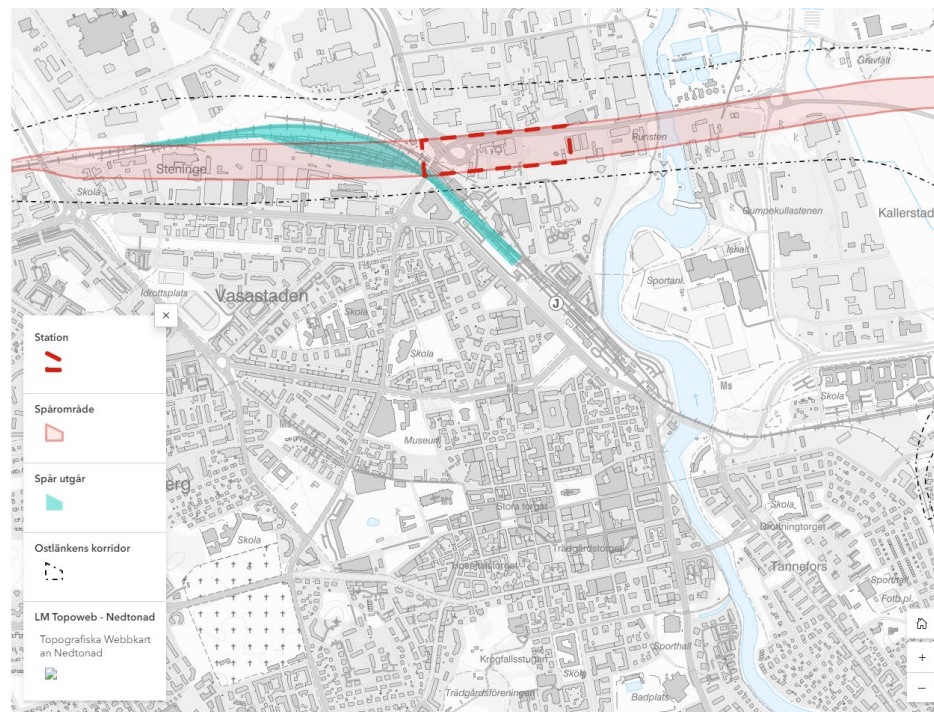
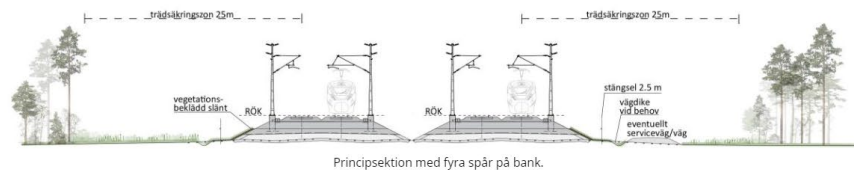
## Öster om Linköping

Öster om Linköping föreslås spåren löpa österifrån i sydvästlig riktning från Ostlänkens angränsande etapp mot Linköpings tätort. Anslutningen till nästa etapp görs strax väster om Linghem. Anläggningen läggs i ett flackt odlingslandskap med skogsbeklädda åkerholmar. Spåret korsar Sviestadsån och möter den befintliga Södra stambanan i höjd med Stora Vänge. Därefter fortsätter spåren västerut norr om Södra stambanan. Spåren går sedan parallellt efter Hemsjövägen och viker av åt nordväst genom industriområdet Torvinge. Anläggningen går mellan den äldre gårdsmiljön Stora Torvinge och Mörtlösadiket, ett biflöde till Stångån, innan den korsar väg 35/Norrköpingsvägen på bro.

Vidare västerut passerar spåralternativet norr om brandstationen genom Mörtlösa hage, som är en kuperad hagmark och viker sedan av västerut i ett flackt åkerlandskap, genom Kallerstads allé, och möter Gumpekullavägen i höjd med befintlig cirkulationsplats vid Kallerstadsleden.

Spåret går mestadels på bank, en bankropp uppbyggd av grus och makadam, och är försett med kontaktledning. Stängsel ska finnas runt spårområdet längs hela sträckan. Zonen närmast spåret kallas trädsäkringszon och ska vara fritt från träd som kan falla över spår och kontaktledning. På de platser där det finns behov kan även avvattningsdike och serviceväg anläggas parallellt med spåret.

Öster om Torvinge industriområde behöver spåren korsa varandra vilket innebär att en planskild järnvägsbro behövs. Planskildheten innebär att Ostlänken går på bro, cirka 10 meter ovanför Södra stambanan.





## Stationen och passagen genom staden

### Passage över Stångån

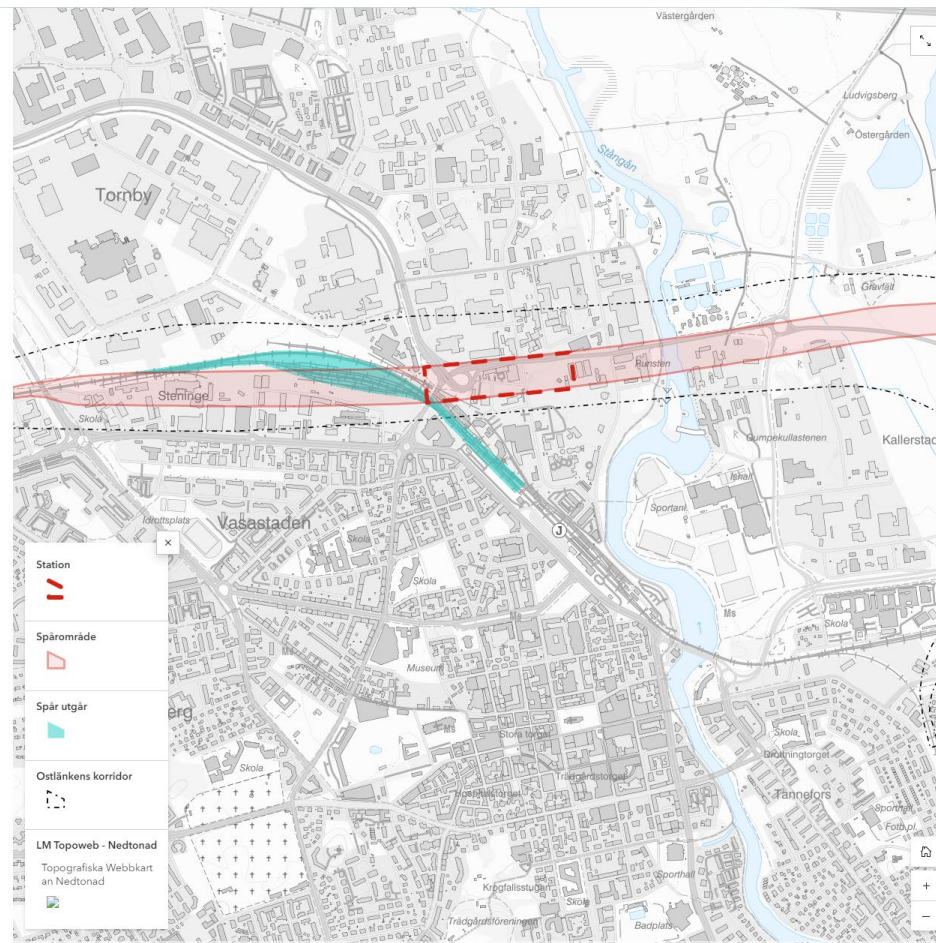
Nya järnvägsbroar byggs över Stångån med plats för både Ostlänken och Södra stambanan. Spåren går från markläge öster om Gumpekullavägen och lyfts på bro över Stångån så att båtar kan passera under. Efter bron över Stångån lutar spåren ner mot marknivån och ligger sedan i fortsatt markläge genom staden om stationen läggs i markförlagt läge. Om stationen läggs upphöjd fortsätter spåren över marken från Stångån och västerut och når marknivå ungefär vid Bergsvägen.

Området har höga natur- och kulturvärden samt rekreativa värden av riksintresse. Gestaltningen av broarna behöver ta hänsyn till dessa värden. Olika varianter av brokonstruktioner utreds för att leda Ostlänken över Stångån. Illustrationerna visar exempel på brotyper. I det fortsatta arbetet kommer det att utredas ifall brostöd behöver placeras i vattnet.

Kallerstadsbron påverkas och ett alternativ utreds där en eller flera broar för järnvägsspåren läggs till parallellt med Kallerstadsbron. Alternativt kan en gång- och cykelbro ersätta nuvarande Kallerstadsbron.



Visualisering av hur järnvägsbro över Stångån skulle kunna se ut med gång- och cykelväg samt bilväg under bron. Bilden visar exempel på en så kallad fackverksbro.



Visualisering av hur järnvägsbro över Stångån skulle kunna se ut med gång- och cykelväg samt bilväg under bron. Bilden visar exempel på en så kallad fackverksbro.



Visualisering av hur järnvägsbro över Stångån skulle kunna se ut med gång- och cykelväg under bron. Bilden visar exempel på en så kallad samverkansbro.



Visualisering av hur ny järnvägsbro över Stångån skulle kunna se ut med gång- och cykelväg under bron. Bilden visar exempel på en så kallad balkbro med brostöd i vattnet.



### Stationsläget

Inom stationsområdet planeras för spår, plattformar och tillhörande trappor, rulltrappor och hissar. Till detta tillkommer den tekniska stationen som även inbegriper spår och växlar fram till att alla spåren har gått ihop. Tillkommande funktioner för att få ett fullskaligt resecentrum, bland annat stationsbyggnaden, bussangöring, parkering och service, ingår inte i själva järnvägsanläggningen utan planeras av Linköpings kommun i samarbete med Region Östergötland. Stationsläget planeras på mark som i nuläget är industri, lager och annan verksamhet samt järnvägsmark.

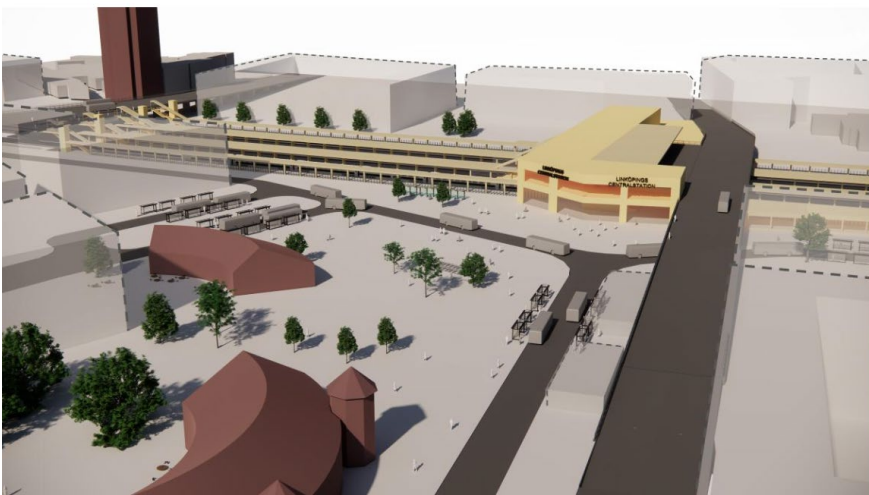
Stationen är en målpunkt som skapar potential för stadsutveckling. Genom att ordna passager över eller under järnvägen kan Linköpings kommun planera för en utbyggnad av staden norrut. Passagera bör kopplas till redan existerande gator för att stadens struktur ska upplevas som sammanhållen och fungera för buss, cykel, gående, bilar och eventuellt spårvagn.

Trafikverket utreder två alternativ för den nya stationen, ett med markförlagda spår och ett med upphöjda spår på bro.

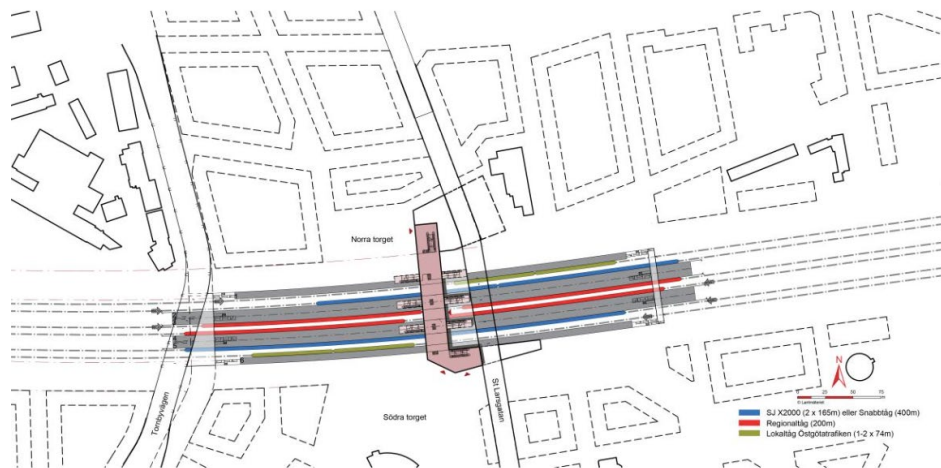
### Markförlagt alternativ

I det markförlagda alternativet dras de nya spåren i marknivå. Korsande vägar dras över spåren på vägbro i de flesta fall, men kan också dras under spåren i tunnel.

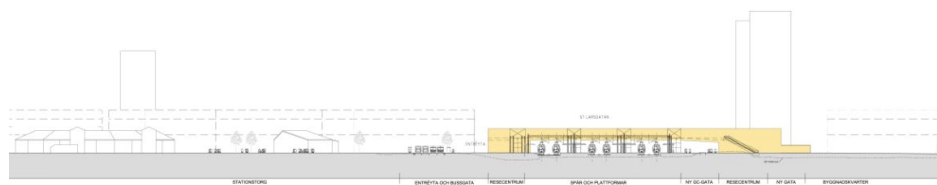
Servicefunktioner som tillhör stationen läggs i anslutning till gatorna som passerar över järnvägsanläggningen. För att undvika att norra sidan av stationen upplevs som baksida är det viktigt att stationen får entréer på båda sidor om spåren med tillhörande stationstorg



Visualisering av hur en station i markförlagt läger skulle kunna utformas. Till höger i bilden syns en förlängning av St Larsgatan som höjs upp på vägbro över spårområdet.

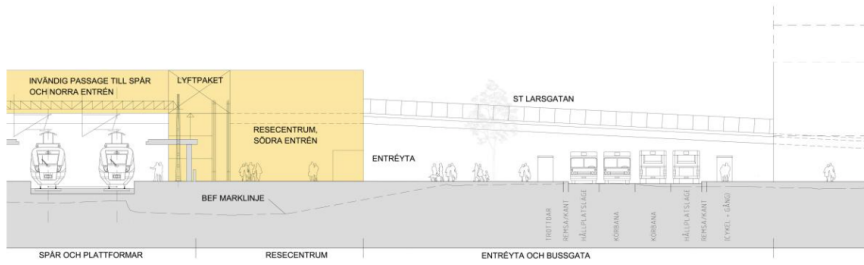


Princip för plattformar. Steningeviadukten och en förlängning av S:t Larsgatan föreslås kunna passera över spåren. Runt stationen kan Linköpings kommun planera för nya stadskvarter. Streckade linjer visar schematiskt hur kvarter skulle kunna tillkomma.



Förslag på sektion för plattformar och stationstorg med befintliga lokstallar till vänster. Vy mot väster. Runt stationen kan Linköpings kommun planera för nya stadskvarter.





Förslag på sektion för plattformar. Vy mot väster. En förlängning av St. Larsgatan dras över spåret.

### Upphöjt alternativ

I det upphöjda alternativet går de nya spåren över korsande vägar och tågen nås från en stationsbyggnad som ligger under spår och plattformar. Spåren ligger upphöjda på bro jämfört med omkringliggande mark. Då Linköpings station ligger i ett upphöjt läge vid plattformarna kan stadens gatukopplingar i nord-sydlig riktning fortsätta utan avbrott och utan nivåskillnad.

Ett upphöjt läge gör att stationsfunktioner kan placeras under plattformarna. Bilparkering, cykelparkering och busstation skulle kunna anläggas under spåren. Stationstorg kan anläggas både norr och söder om stationen. Då den nya stationen läggs i ett upphöjt läge kan stadens gatukopplingar i nord-sydlig riktning fortsätta utan avbrott och nivåskillnader.



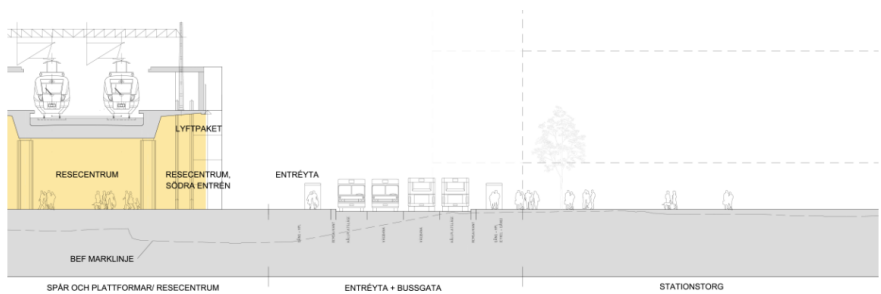
Visualisering av hur en station i upphöjt läge skulle kunna utformas. Till höger i bilden syns en förlängning av St. Larsgatan, som passerar under spåren.



Flera gator föreslås kunna passera under spåren och ha entré till stationsbyggnaden. Runt stationen kan Linköpings kommun planera för nya stadskvarter. Streckade linjer visar schematiskt hur kvarter skulle kunna planeras.



Förslag på sektion för plattformar och stationstorg med befintliga lokstallar till vänster. Vy mot väster.



Förslag på sektion för plattformar.

### Väster om stationen

Väster om den nya stationen fortsätter spåren genom verksamhetsområdet mellan befintligt spår och Industrigatan. Ostlänken avslutas strax väster om Bergsvägen där spåren går ihop med befintliga Södra stambanan. Bergsvägen kan behållas i befintligt läge.



## Korsande vägar

Korsningar mellan vägar och Ostlänken kommer att vara planskilda. Detta innebär att vägarna kommer att passera över eller under järnvägen eller läggas om i ny sträckning, vilket kommer att samplaneras tillsammans med Linköpings kommun. Hur planskilda korsningar utformas, samt hur framkomlighet ska lösas för trafik, djur och det rörliga friluftslivet kommer att redovisas på nästa samråd.

## Öster om Linköping

Följande vägar påverkas av den föreslagna spårdragningen (från öster till väster):

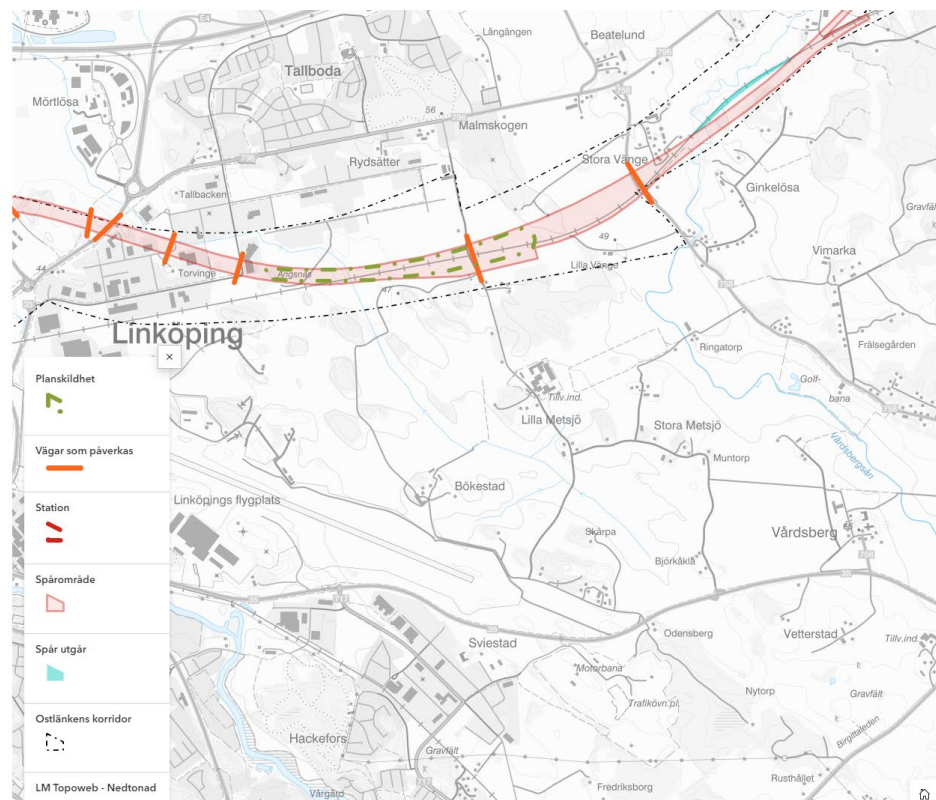
- Väg 758
- Hemsjövägen
- Tovingegatan/Fångögatan
- Finnögatan
- Riksväg 35/Norrköpingsvägen
- Gång- och cykelväg Mörtlösa hage
- Knuts gata/Halvdans gata
- Kallerstadsleden/Gumpekullavägen

Hemsjövägens passage av nytt spår föreslås stängas och vägen behöver dras i nytt läge. Förslagsvis leds vägen utmed södra sidan av Södra stambanan.

## Stationen och passagen genom staden

Befintliga gator behöver dras om eller passera över eller under spåren. Följande vägar påverkas av den föreslagna spårdragningen (från öster till väster):

- Gumpekullavägen
- Intern passage Tekniska verken
- Gång- och cykelväg längs Stångån
- Nykvarnsgatan/Stånggatan
- Oskarsgatan
- Tornbyvägen/Kallerstadsleden/Steningeviadukten



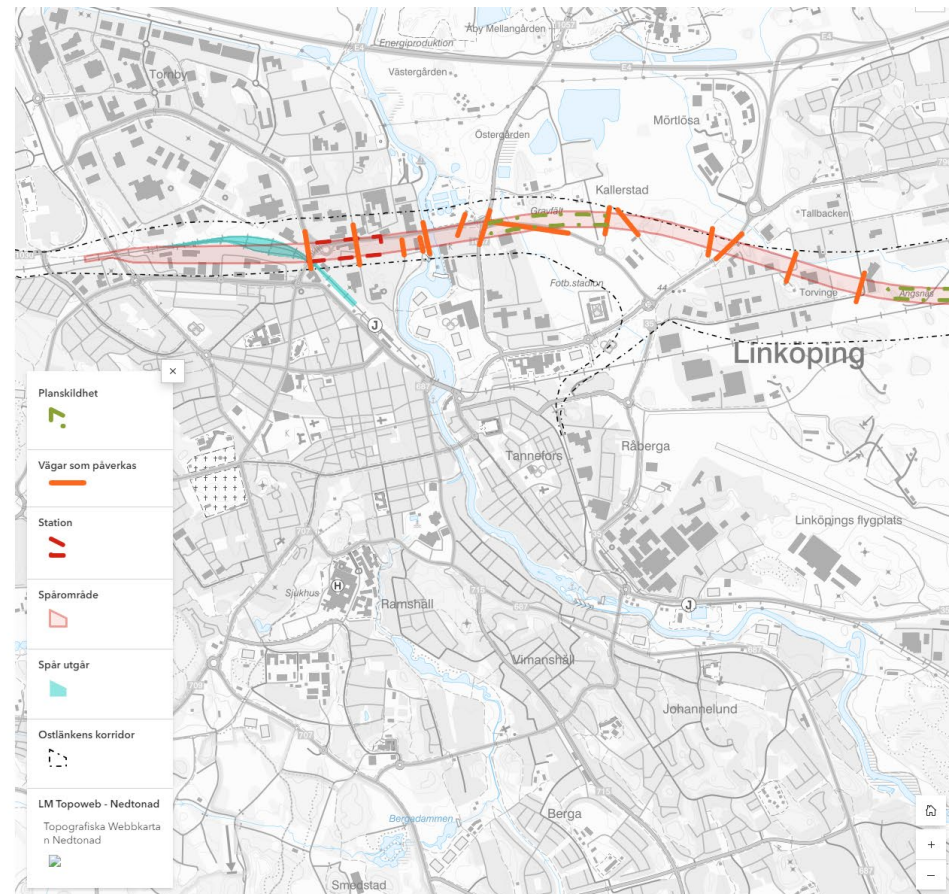
Väster om stationen kan järnvägen läggas så långt som möjligt på befintlig marknivå så att befintlig bro vid Bergsvägen kan behållas. Gator såsom St Larsgatan kan med fördel förlängas norrut för att ansluta till stationen.

Vid markförlagt stationsläge kommer gatorna att korsa järnvägen på broar över spåret. Att lägga dem i tunnel under järnvägen skulle på grund av spårens planerade höjd betyda att de hamnar under Stångåns vattennivå vilket skulle kunna leda till översvämningsrisk vid skyfall.

Vid upphöjt stationsläge passerar gator under järnvägsbroarna. Passager under järnvägsbroarna ska gestaltas med omsorg, vara ljusa och överblickbara för att skapa en trygg miljö. Väster om plattformarna lutar spåren ner mot marken, från en upphöjd station, för att nå marknivån öster om Bergsvägen.



Visualisering av möjlig utformning av ny järnvägsanläggning över riksväg 35.





Visualisering av möjlig utformning av ny järnvägsanläggning över Kallerstadsleden i nytt läge. Detta alternativ visar hur den skulle kunna se ut med en planskild passage mellan spåren.



## Sidosystem

Till järnvägsanläggningen hör också ett så kallat sidosystem som består av två huvudsakliga delar; uppställningsspår för att ställa upp persontåg under trafikfri tid och banarbetspår för att ställa upp arbetsfordon för att underhålla järnvägen. I samband med att tåg ställs upp utförs enklare serviceåtgärder på tåget för att det ska vara förberett för nästa trafikering såsom städning, påfyllnad av vatten och tömning av fekalier. Det ska finnas anslutande vägar för fordon till både den nya banan och befintlig stambana. I nuläget studeras två alternativa placeringar av sidosystem, mellan spåren i höjd med Gumpekullavägen eller söder om spåren vid Hemsjövägen. Om sidosystemet läggs vid Hemsjövägen krävs en planskild passage mellan de olika spåren för att kunna ansluta till sidosystemet. Den yta som uppstår mellan banornas spår mellan Södra Vänge och Hemsjövägen skulle kunna nyttjas för järnvägens behov.

## Södra stambanan

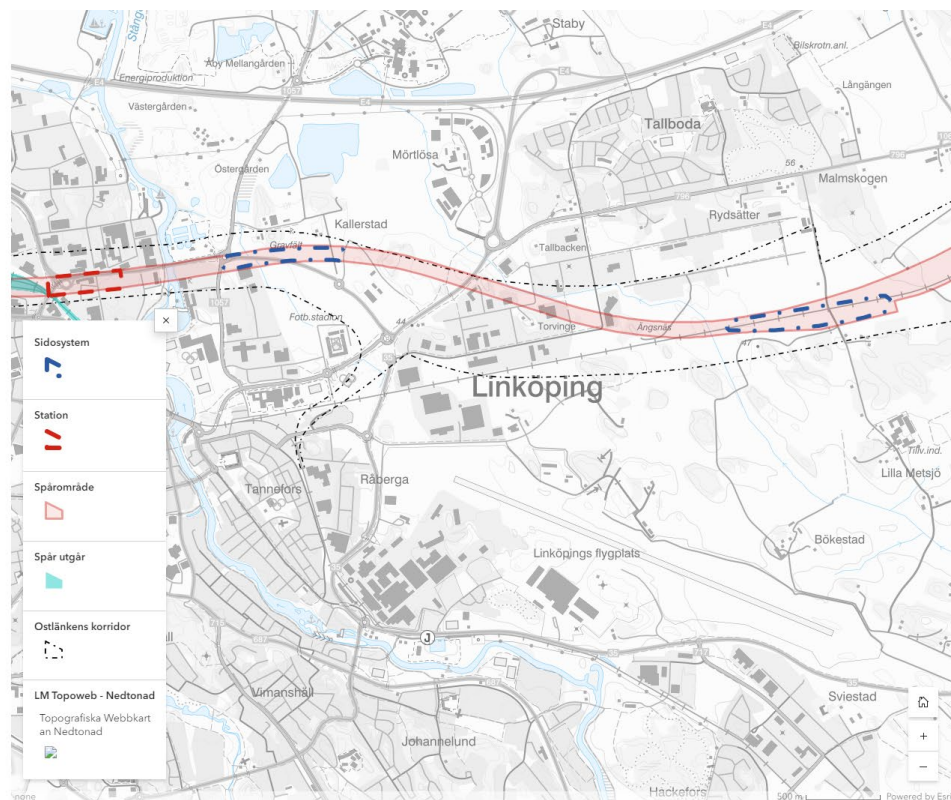
Södra stambanan behöver läggas om på delar av sträckan för att samlokaliseras med Ostlänken, vilket innebär fyra spår i bredd. Detta görs för att få en gemensam station, för att minimera det totala intrånget och minska antalet barriärer. Ostlänken planeras endast för persontrafik, vilket innebär att gods även fortsatt transporteras på Södra stambanan. Där Södra stambanan flyttas kan marken användas till annat och de befintliga stations- och järnvägsbyggnaderna kan få en annan funktion. De spår och plattformar som inte längre används kommer att rivas, när Ostlänken är i drift.

## Stångådalsbanan/Tjustbanan

Trafikverkets inriktning är att Stångådals- och Tjustbanan inte ansluter till den nya stationen i Steninge utan istället får ett nytt plattformsläge i norra Tannefors. Planläggningen av Stångådalsbanan görs i en separat järnvägsplan. Se följande länk till Trafikverkets webbplats: [Trafikverkets webbplats](#)

## Bortvalda alternativ

De förslag på spårinjer som av olika anledningar valts bort under arbetets gång redovisas i [kapitel 4](#).



# Kapitel 3 - Påverkan på omgivningen

Ostlänken delsträckan Linköpings tätort

I detta kapitel kan du läsa om hur befintliga värden, miljö och klimat hanteras





## Miljöarbetet i planlägningsprocessen

Ett järnvägsprojekt av denna storlek påverkar sin omgivning på många sätt, både positivt och negativt. Alla studerade spåralternativ har bedömts utifrån olika miljöaspekter.

Följande aspekter har utretts för korridorerna och utredningarna fördjupas nu för spårlinjen:

- Järnvägens tekniska utformning (trafikering och kapacitet, restid, byggbarhet och påverkan under byggtid)
- Miljö och hälsa (naturmiljö, rekreation och friluftsliv, kulturmiljö, naturresurser, klimatpåverkan, risk och säkerhet, markmiljö, luftkvalitet, buller, vibrationer och stomljud)
- Människa och samhälle (resande, påverkan på befintlig och planerad markanvändning, förutsättningar för nytt resecentrum, stads- och landskapsbild)
- Ekonomi (investeringskostnader)

Aspekterna finns beskrivna i de projektmål som gäller för Ostlänken genom Linköping. Måluppfyllelse är den metod som används för att bedöma projektets påverkan.

Miljöbedömning är en process som bedrivs parallellt med planlägningsprocessen med syfte att integrera miljöfrågor i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. I detta arbete ingår bland annat att beskriva de miljöeffekter som kan uppstå i samband med den verksamhet som planeras, föreslå anpassningar och åtgärder samt möjliggöra för en samlad bedömning av effekterna. Miljöbedömningen dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning, som utvecklas efter planlägningsprocessens olika skeden.

Inventeringar av värden på platsen och utredningar av påverkan har skett och fördjupas fortsatt. Analys av miljöeffekter och bedömning av miljökonsekvenser har skett löpande och integrerat genom hela utredningsarbetet och har bland annat utgjort grund för utformning och val samt bortval av lokaliseringsalternativ. Alternativa lokaliseringar har studerats för Ostlänkens passage genom Linköping och miljöfrågor har kartlagts, utretts och utgjort underlag för arbetet. Eftersom det är svårt att undvika intrång i, eller förluster av, miljövärden har lokaliseringsalternativen anpassats efter förutsättningarna i så stor utsträckning som möjligt.

Information om projektets effekter på omgivningen kommer att redovisas vid senare samråd. Påverkan på människors hälsa och på miljön, samt skyddsåtgärder kopplade till det kommer att redovisas i den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram för projektet.

I samband med att järnvägsplanen tas fram utförs även bullerberäkningar. Förslag till bullerreducerande åtgärder tas fram och redovisas på förslag till plankartor. Bullerdämpande åtgärder som kan bli aktuella är till exempel spårnära åtgärder i form av bullerskyddsvallar eller bullerskyddsskärmar, men också lokala åtgärder på eller vid bostadshus i form av fönsteråtgärder och bullerskyddad uteplats.

De fastighetsägare som berörs av kompletterande fältarbeten kontaktas om vilket arbete som behöver utföras samt när det beräknas ske. Möjliga fältarbeten kan exempelvis vara miljöinventeringar, mark- och geotekniska undersökningar samt arkeologiska undersökningar. Fältarbeten beräknas pågå i perioder fram till och med att projekteringen är klar.

Parallellt med fortsatt planarbete kommer ett antal tillstånd, miljöprövningar och dispenser att behöva sökas. På många platser kommer tillstånd att krävas enligt flera lagrum, exempelvis miljöbalken, kulturmiljölagen och plan- och bygglagen. Det kan handla om vattenverksamhet, påverkan på markavvattningsföretag, ingrepp i fornlämningar, förorenad mark eller artskydd.





## Klimatarbetet i planeringsprocessen

För att identifiera lösningar och åtgärder som ger en lägre klimatpåverkan arbetar projektet för att minska utsläppen av växthusgaser i planering, byggande samt drift och underhåll av järnvägen. Klimateffekter utreds genom att en klimatkalkyl tas fram. Arbetet med klimatkalkylen påbörjades redan i lokaliseringsskedet för att kunna välja mellan olika spårsträckningar. Under planskedet arbetas det med klimatreducerade åtgärder genom frågor kring exempelvis materialåtgång och byggmetodik. De val som görs tidigt i projektet påverkar klimatbelastningen i senare skeden då anläggningen byggs och drift-/underhållsskedet börjar. Genom att arbeta på detta sätt tydliggörs klimatfrågan tidigt i planläggningsprocessen och utgör en av flera frågor som systematiskt styr projektet mot att minska klimatpåverkan.

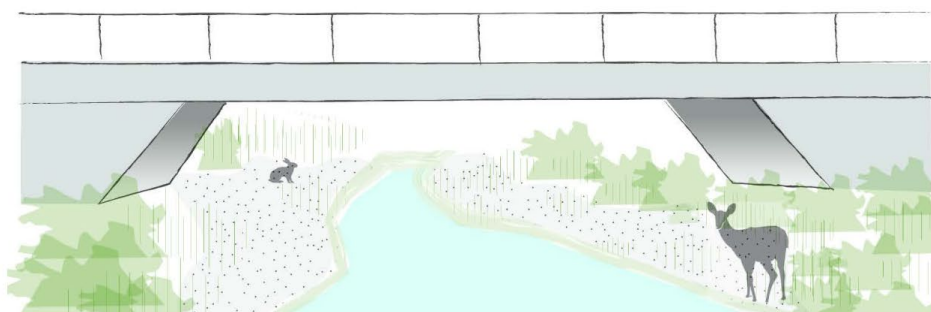
## Värdekoncentrationer

En värdekoncentration innebär att ett befintligt område klassas som mycket värdefullt med en hög känslighet gällande intrång. Inom en värdekoncentration bör gestaltningen av en ny järnvägsanläggning genomföras med omsorg och stort fokus på landskapsanpassning. I arbetet med att hitta en lämplig spårlinje kommer värdekoncentrationer identifieras som ett resultat av en bedömning av landskapet inom den förordade korridoren. Värdena kan handla om kulturmiljö, landskap, naturmiljö, naturresurser och rekreation. Några områden har redan pekats ut som känsliga.



## Djurs möjlighet till passage

Vilda djur behöver kunna passera järnvägen på ett säkert sätt även när hela anläggningen omgärdas av stängsel. En faunapassage är ett sätt att möjliggöra det och bör utgå från viltets rörelsemönster och möjliggöra att vilt fortsatt kan korsa järnvägen. Passagen behöver anpassas till landskapet och en faunaskärm sträcker sig oftast ut i terrängen för att undvika att djur blir bländade av förbipasserande tåg. Sidoområdena utformas för att ha mjuka övergångar till omgivningen. En möjlig faunabro studeras i östra delen då järnvägen passerar bland annat Sviestadsån.



## Mörtlösa hage

Mörtlösa hage utgörs av kuperad hagmark med synlig berggrund, stenrösen samt ängs-och hagmarksvegetation. Delar av området är inhägnat i olika hägn för säsongsbete vilket bibehåller karaktären av det historiskt brukade landskapet. I området finns ett omfattande fornlämningsområde med boplatser, gravfält, förhistoriska vägar samt en pestkyrkogård. Hantering av fornlämningarna kommer att ske enligt 2 kap kulturmiljölagen (KML) med tillstånd från länsstyrelsen.

I Mörtlösa hage har naturen inventerats och bland annat den skyddade arten Större vattensalamander har påträffats. Det gör att samråd behöver ske med länsstyrelsen. Påverkan på arten i och utanför Mörtlösa hage och effekter av förändrade vägar med mera utanför valda spårets utbredning behöver bedömas.

En artskyddsutredning kommer att göras för att beskriva och utreda hur Större vattensalamander nyttjar området inklusive dess spridningsvägar. Förslag på skydds- och/eller kompensationsåtgärder utreds såsom särskild hänsyn under byggtiden, anläggande av nya dammar eller restaurering av befintliga småvatten och passager för salamandern under järnvägen.





### Siktlinjer in mot staden

I och med att Linköping omgärdas av ett öppet landskap finns det flera viktiga siktlinjer som visar på stadens siluett. Fysiska barriärer i öst-västlig riktning och förändring i befintlig topografi bör gestaltas varsamt för att undvika zoner som splittrar den visuella upplevelsen av landskapet. Siktlinjer mot Linköpings stad och stadens siluett med Linköpings domkyrka ska värnas.





## Passage över Stångån

Stångån rinner i nordsydlig riktning genom Linköping och mynnar ut i sjön Roxen i norr. Stångån med intilliggande grönområden och strandzoner har höga naturvärden. Kinda kanal är ett riksintresse för kulturmiljövården. Värdefulla delar i kulturmiljön är kanalen med slussmiljö och vattenkraftverk samt del av Linköpings före detta hamnar. Inom området ligger också Nykvvarnsparken samt industri- och verkstadsbebyggelse. Området är riksintresse för friluftsliv där Stångåns farled för båtar är ett viktigt rekreativt värde, liksom Östgötaleden och parkmiljön kring Stångån. Rekreativa gång- och cykelstråk finns i anslutning till ån. I arbetet med den nya järnvägsanläggningen studeras olika alternativ av järnvägsbroar. Broarnas placering, konstruktion och fria höjd över vattnet har baserats på stationens föreslagna höjdlägen. Broarnas utformning med antal brostöd, markanslutningar samt platsbildningar som uppstår under broarna studeras utifrån påverkan på ån och närliggande rekreations- och kulturmiljöområden.



## Påverkan under byggtiden

Under byggskedet kommer ett större område än själva järnvägsområdet att påverkas. Ytor behövs som arbetsområde för entreprenörerna, för omläggningar av vägar, provisorier både för väg och järnväg samt ytor för mellanlagring av massor och byggmaterial. Provisoriska ytor kan inrymmas inom korridorerna, men kan även komma att anläggas utanför. Förutom att ytor tas i anspråk kommer annan påverkan ske under byggtiden såsom buller och vibrationer från byggnationen och från transporter.

Ostlänken påverkar flera vägar och gator, vilka behöver byggas om och anpassas till den slutliga lösningen. Utifrån ekonomi och störning för allmänheten är det lämpligt att detta i möjligaste mån samordnas med tillfälliga trafikomläggningar så att man om möjligt bara bygger om en gång. Ibland är det dock inte möjligt att bygga den lämpligaste permanenta lösningen redan i Ostlänkens byggskede, ofta på grund av att man behöver förhålla sig till att Södra stambanan fortfarande är i drift. I vissa fall är det då lämpligare att arbeta med provisoriska åtgärder eller tillfälliga avstängningar.

I regel är det enklare att anpassa gator än spår på grund av att gatutrafiken klarar att hantera betydligt brantare lutningar än spårinfrastrukturen. Detta gör att anpassningen kan göras inom ett mindre område än för spårtrafiken där man får konsekvenser på en betydligt längre sträcka.

Att en helt ny station byggs på en annan plats innebär att tågtrafiken kan pågå ungefär som idag. Stationen kan byggas i sin helhet. Södra stambanan kan börja trafikera och därefter sker inkoppling av Ostlänken. För tågtrafiken kan det dock innebära tillfälliga avstängningar och ersättningstrafik under perioder. Linköpings kommun kommer hantera mycket av arbetet med omläggning av vägar.

Eftersom projektet fortfarande befinner sig i ett utredningsskede och spårlinje inte är slutgiltigt vald, kan påverkan på byggtiden endast beskrivas översiktligt. Mer detaljerad information kommer att kunna ges under senare samråd.





# Kapitel 4 - Det här har vi gjort

Ostlänken delsträckan Linköpings tätort

I detta kapitel kan du läsa om vad som hänt i projektet hittills







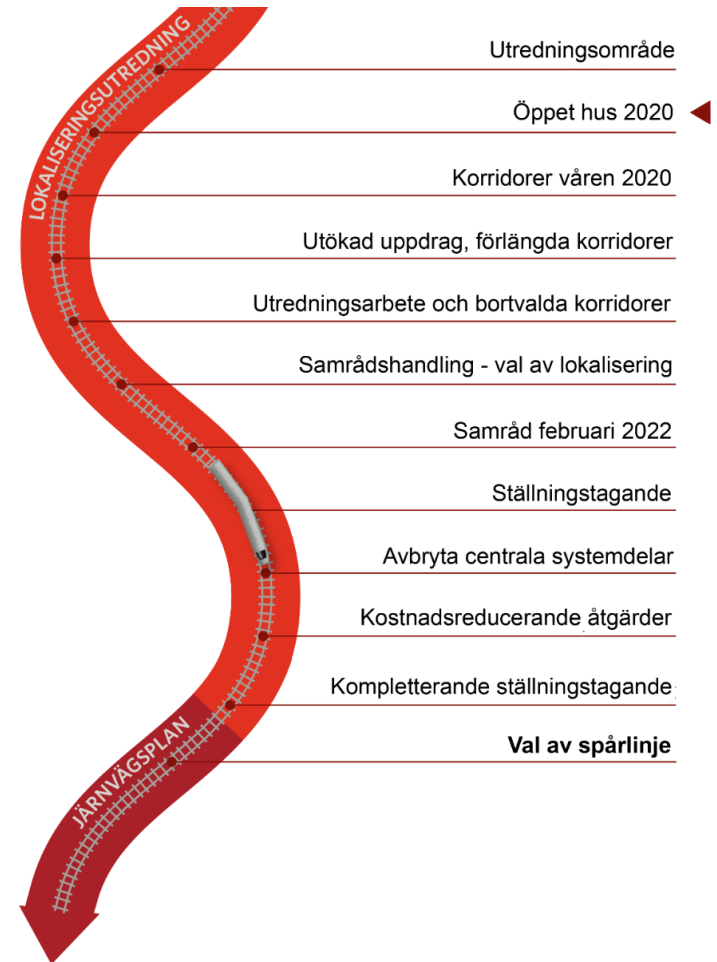
## Öppet hus, februari 2020

Den 12 februari 2020 genomfördes ett öppet hus i Linköping på Linköpings konsert och kongress för att samråda om samrådsunderlaget. Trafikverket fanns på plats och presenterade underlaget samt fanns tillgängliga för frågor och funderingar.

Allmänheten, myndigheter och övriga intressenter gavs möjligheten att delta och skicka in synpunkter till Trafikverket. Synpunkterna sammanställdes och bemöttes i en samrådsredogörelse.

Samrådsunderlaget tillsammans med samrådsredogörelsen skickades till Länsstyrelsen för begäran om beslut för betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen tog i maj 2020 beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att miljöpåverkan behöver utredas i större detalj och redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning.

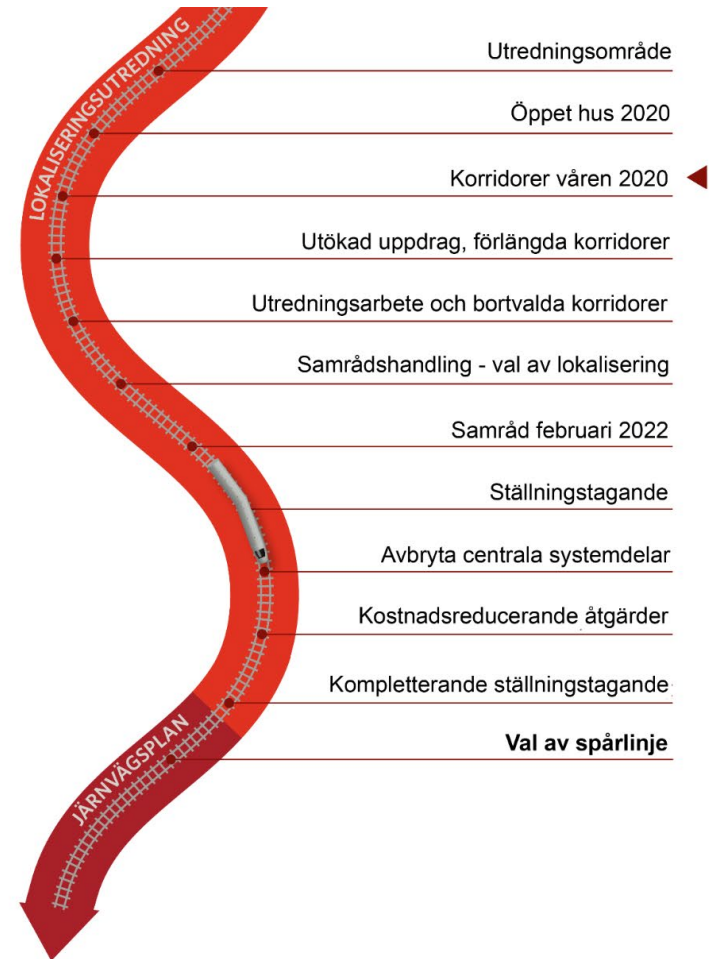
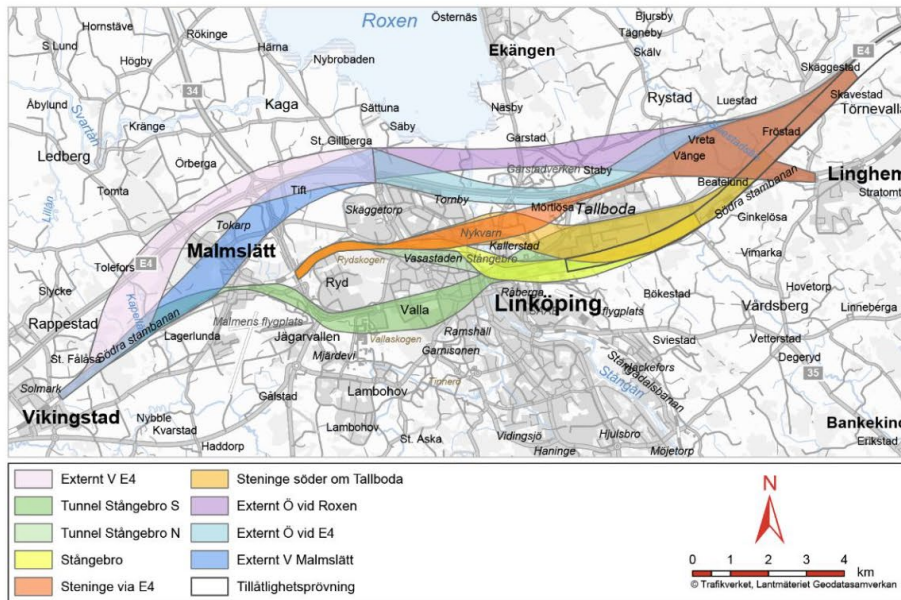
Samtliga dokument finns att läsa på Trafikverkets webbplats på följande länkar: [Samrådsunderlag](#), [Samrådsredogörelse](#), [Länsstyrelsens beslut](#)



## Korridorer, våren 2020

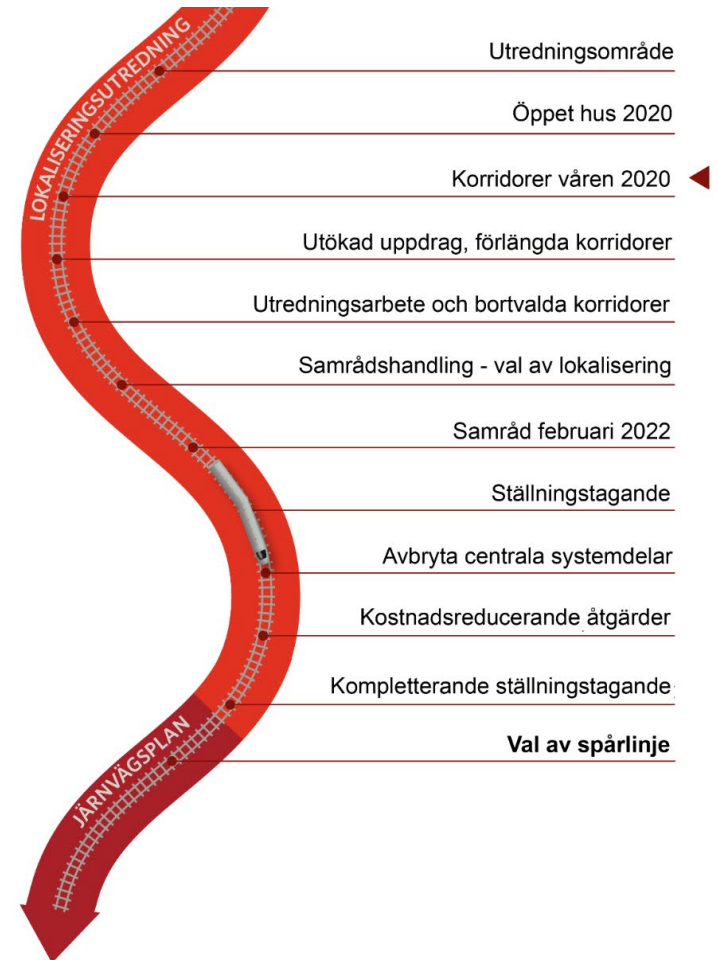
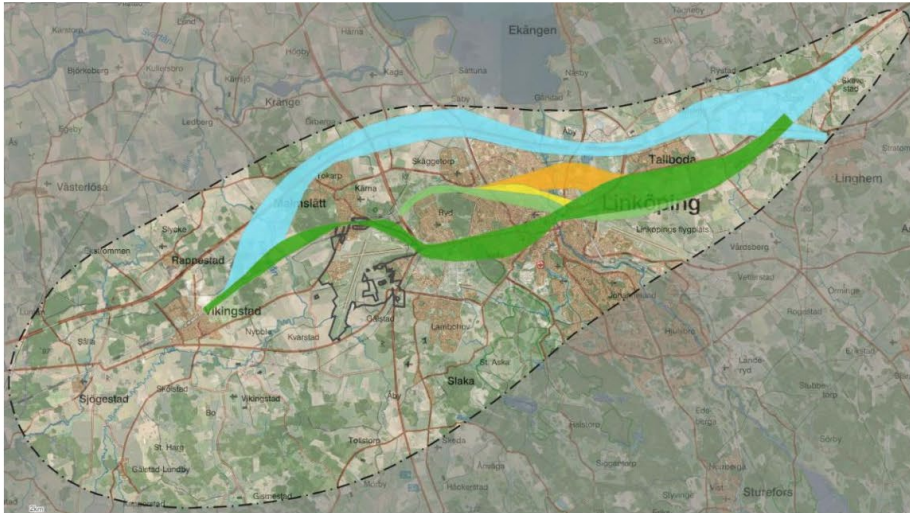
Utredningen fortsatte med att inom utredningsområdet ta fram korridorer där järnvägen kunde lokaliseras. Förutsättningarna var att hitta en lokalisering för stationen samt att så snart som möjligt koppla till Södra stambanan i väster. Genom att väga in de förutsättningar som studerats i området kunde mönster identifieras för att hitta potentiella lokaliseringar. Korridorer togs fram som i sin tur studerades mer i detalj för att förfina korridorernas utbredning.

Våren/sommaren år 2020 hölls ett digitalt samråd där Trafikverket presenterade nio alternativa korridorer varav tre med markförlagd station i centralt läge, fyra varianter med markförlagd station i externt läge och två alternativ med station under jord.





Efter samrådet fortsatte utredningsarbetet med en urvalsprocess för att kunna bedöma vilka alternativ som skulle studeras vidare och vilka som ansågs lämpliga att förkasta. Genom att systematiskt väga olika aspekter mot varandra kunde alternativ som ansågs mindre lämpliga väljas bort. Samtliga bortvalda alternativ måste vara väl motiverade. Under hösten år 2020 valdes alternativ Steninge via E4 bort liksom två varianter av de externa alternativen.

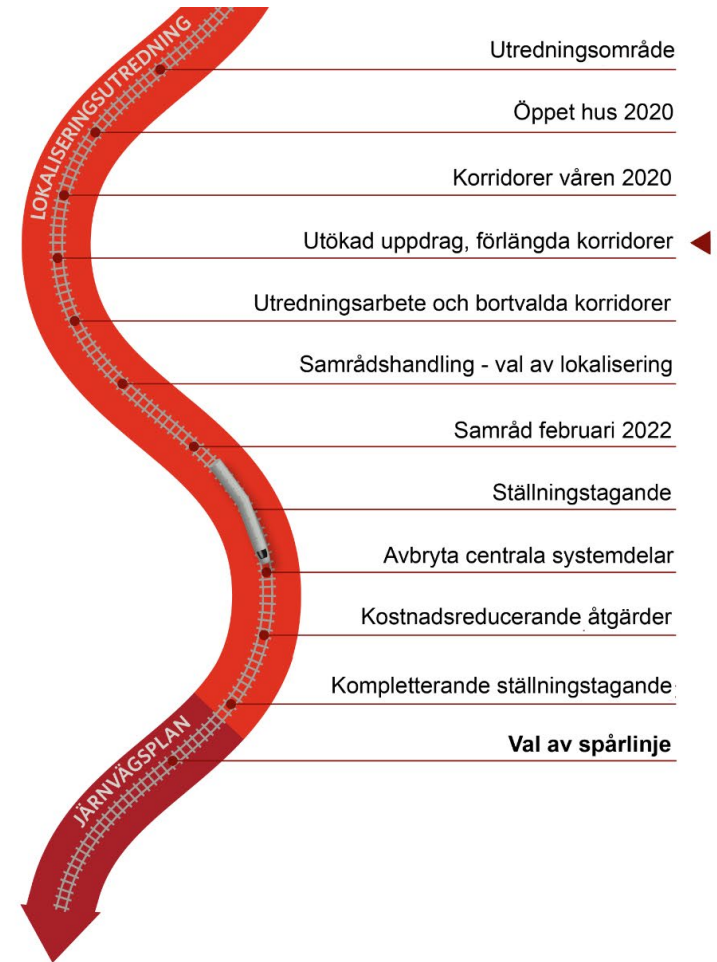


## Utökad uppdrag, förlängda korridorer, hösten 2020

Under hösten år 2020 utökades uppdraget för projektet Ostlänken Linköping. Det innebar att de tidigare redovisade korridorerna skulle förlängas söderut. De förändrade förutsättningarna medförde också att den tidplan som tidigare redovisats behövde justeras. Arbetet med lokaliseringsutredningen fortsatte utifrån de nya förutsättningarna. De framtagna korridorerna förlängdes för att avslutas i sydväst i olika geografiska punkter som bedömdes lämpliga och likvärdiga med hänsyn till fortsatt utbyggnad ner mot Tranås.

Denna utökning av korridorer medförde också att projektet förbereddes för en eventuell tillätlighetsprövning, dvs att regeringen prövar om projektet kan tillåtas.

I december 2020 redovisades elva korridorer. Tidigare presenterade alternativ hade justerats något och förlängts söderut mot Tranås och ytterligare nya alternativ togs fram.



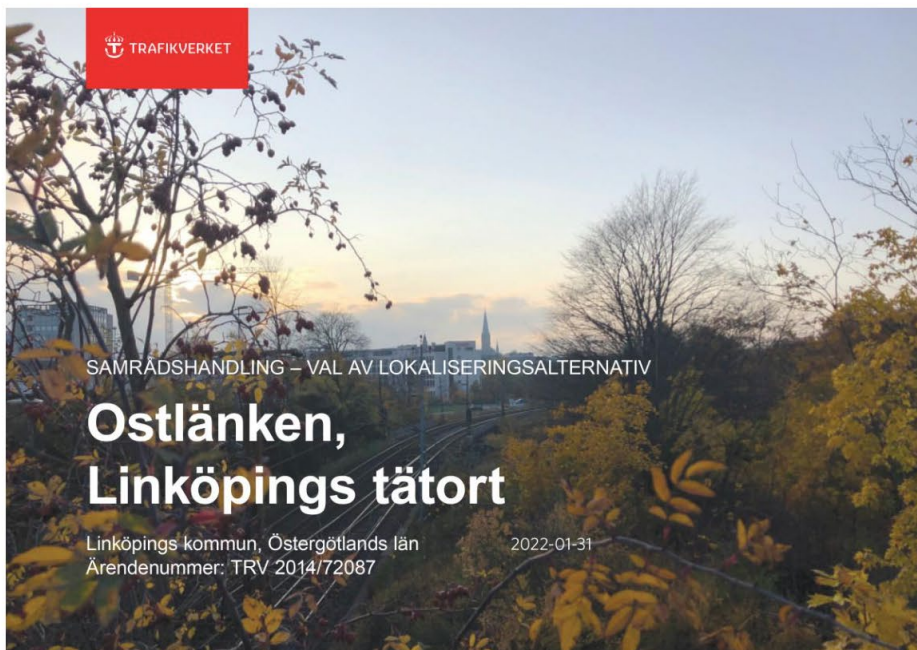




## Samrådshandling - val av lokaliseringsalternativ

Resultatet av lokaliseringsutredningen redovisade Trafikverket i en Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ, vilken togs fram under vintern 2021/2022. Dokumentet beskrev alternativa lokaliseringar samt innehöll konsekvens- och effektbedömning för respektive alternativ. I handlingen beskrevs vilka korridorer som var aktuella för Trafikverkets beslut om lokalisering. Även bortvalda alternativ och korridorer beskrevs med en motivering till varför de avfärdades.

Är du intresserad av att läsa dokumentet i sin helhet finner du det på projektets webbplats eller via denna länk:  
[Samrådshandling - val av lokaliseringsalternativ](#)





## Samråd, februari 2022

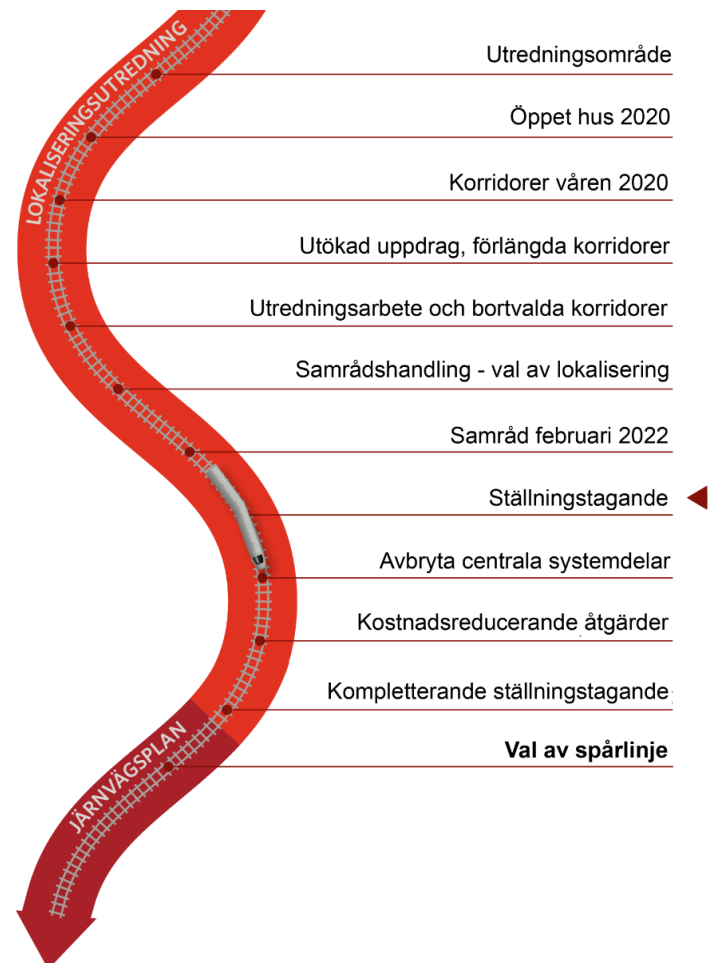
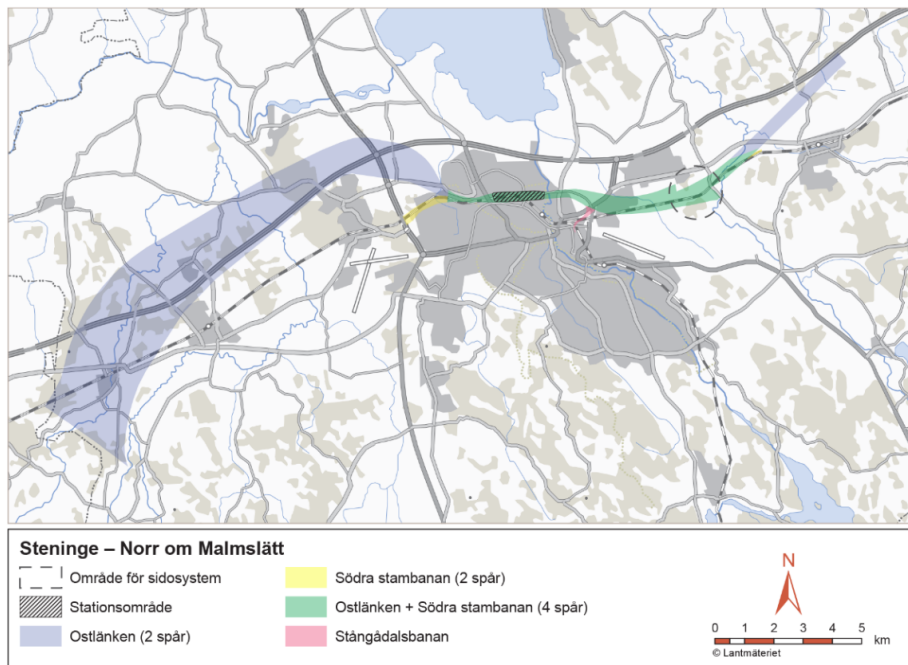
I februari 2022 bjöd Trafikverket in allmänheten, myndigheter och övriga intressenter till samråd för att presentera Samrådshandlingen. Samrådshandling - val av lokaliseringsalternativ fanns tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Sammanfattade delar ur samrådshandlingen publicerades i denna plattform och en presentation av projektet publicerades i videoformat. Synpunkter togs emot via brev och e-post samt via kartverktyg i denna plattform.



## Ställningstagande

17 maj 2022 tog Trafikverket ställning till vilken korridor som skulle fortsätta utredas. Ställningstagandet gjordes baserat på Trafikverkets samlade bedömning av de olika korridorernas effekter och i vilken utsträckning de uppfyller projektets mål. Trafikverket gjorde ställningstagandet att gå vidare med korridorerna Steninge - Norr om Malmslätt. Ställningstagandet finns att läsa i sin helhet på följande länk till Trafikverkets webbplats: [Ställningstagande](#). Trafikverket bedömde att delsträckan inte tillåtlighetsprövas eftersom Trafikverket, Länsstyrelsen och Linköpings kommun var överens samt att det inte fanns några större motstående intressen i vald korridor.

Lokaliseringsutredningen för Ostlänken delsträckan Linköpings tätort avslutades därmed.



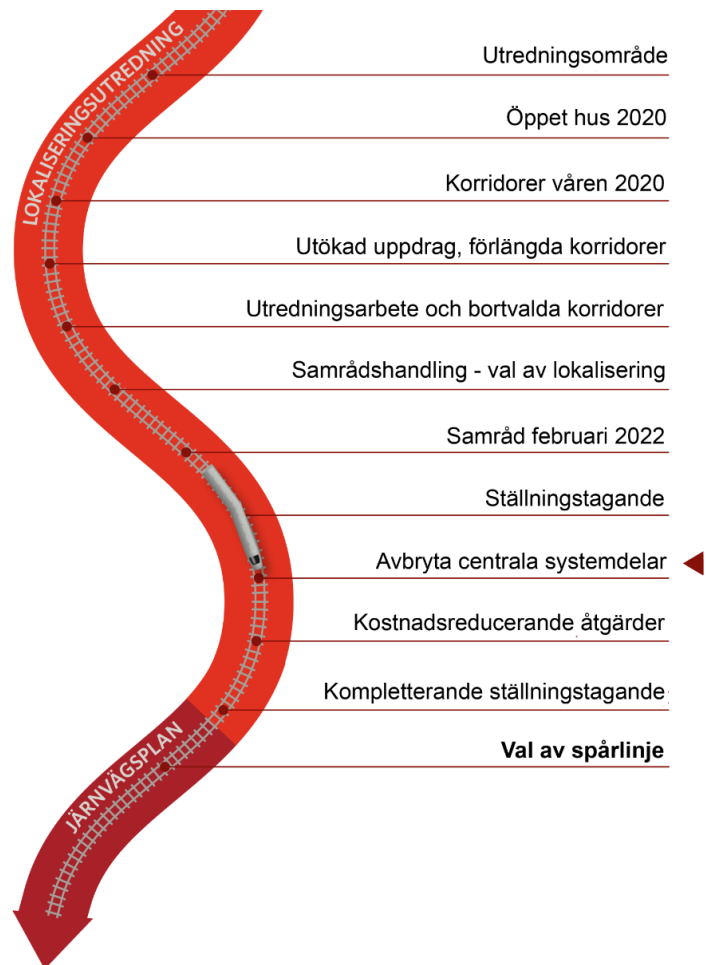


## Avbryta planeringen för de centrala systemdelarna

Den 23 december 2022 fick Trafikverket ett uppdrag av regeringen att avbryta planeringen för de så kallade centrala systemdelarna av de nya stambanorna (mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping). Läs mer på följande länk: [Uppdrag av regeringen](#)

Regeringsuppdraget innebar att arbetet med järnvägsplan för delen väster om Linköping mot Sjögestad avbröts. Denna del var en tidigareläggning av den centrala systemdelen Linköping-Jönköping, det vill säga inte en del av Ostlänken. De nya förutsättningarna innebar att Ostlänkens roll i det framtida järnvägssystemet ändrades från att utgöra del av ett system av nya stambanor till att stärka regional arbetspendling och godstrafik.

Delsträckan Linköpings tätort sträcker sig därmed från Linghem i nordost till den lämpligaste anslutningspunkten mot Södra stambanan strax väster om stationen i Linköping. I dialog med Linköpings kommun ska Trafikverket säkerställa att staden kan växa och samtidigt inte omöjliggöra en framtida fortsatt utbyggnad av spår västerut från Linköping.

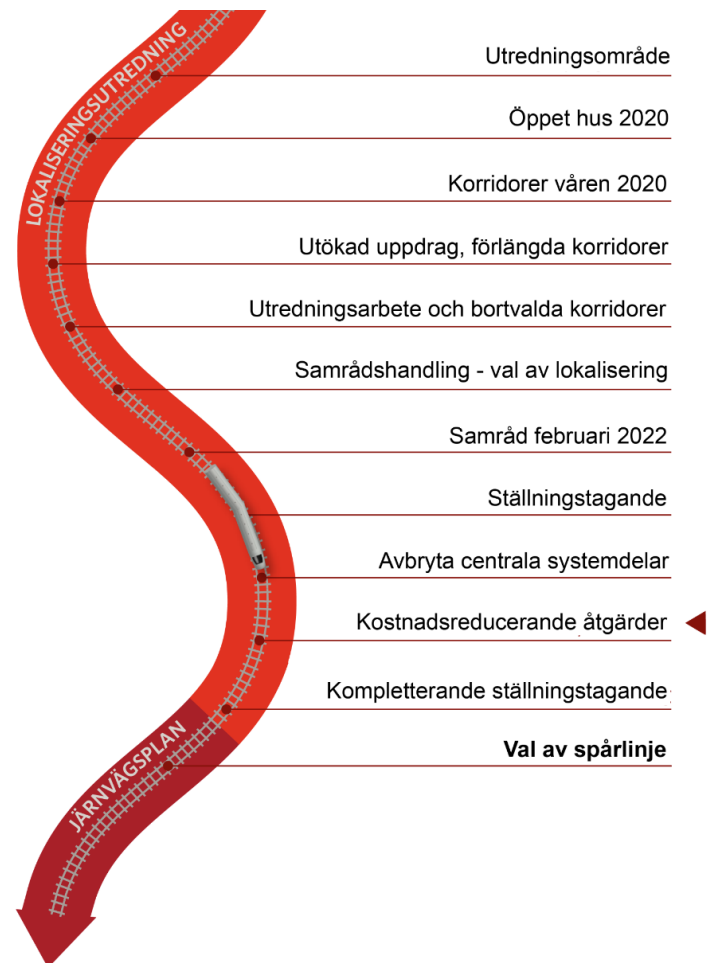


## Kostnadsreducerande åtgärder

Den 23 december 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att under det fortsatta arbetet identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder vid genomförandet av projektet Ostlänken (Järna-Linköping). I uppdraget ingick också att redovisa vilka ändringar av projektet som är lämpliga när Ostlänken inte längre ingår i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg.

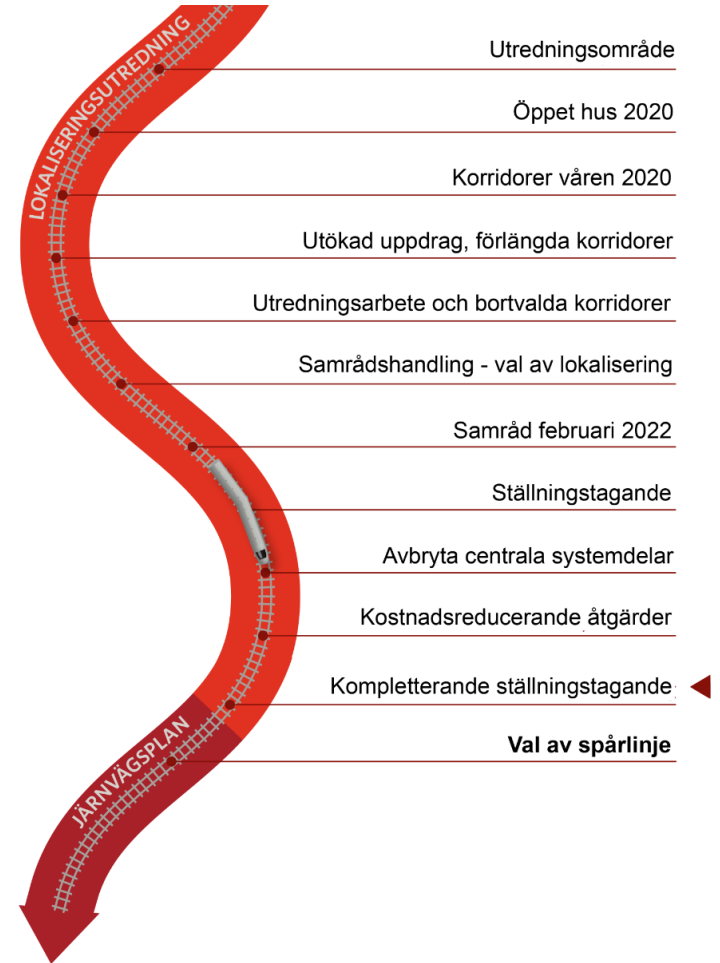
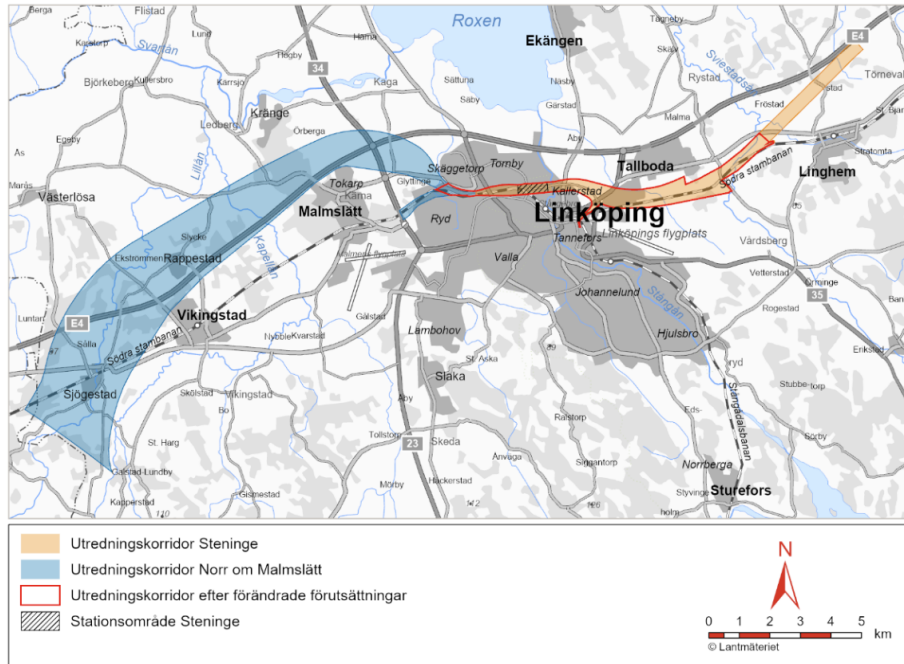
Trafikverket identifierade kostnadsreducerande åtgärder och eventuella justeringar av projektet som var lämpliga med anledning av de nya förutsättningar det innebär att Ostlänken inte ingår i ett hoplänkat system av nya stambanor. Resultatet redovisades i en rapport. På följande länk kan du läsa rapporten i sin helhet: [Kostnadsreducerande åtgärder](#). Rapporten redovisade även hur Trafikverket framöver planerar att arbeta med de identifierade åtgärderna och justeringarna samt vilken påverkan detta bedöms ge på tidplanerna för pågående planläggningsprocesser.

Trafikverket planerar för ett stationsläge i Steninge och att koppla samman Ostlänken med Södra stambanan genom en stationslösning som har mer fokus på den regionala pendlingen. Denna integrerade stationslösning kräver färre spår och är därför mindre utrymmekrävande i bredd än en separerad stationslösning men kräver istället en något utökad längd, för att ge utrymme för vändande tåg. En integrerad stationslösning vid befintliga Linköping C bedöms inte realistisk, trots den betydligt lägre bedömda kostnaden. Anledningarna är att det kräver stora omtag process- och tidsmässigt, att omgivningspåverkan och trafikstörningarna blir stora under byggtiden och att alternativet helt saknar acceptans hos kommunen.



## Kompletterande ställningstagande

Ett kompletterande ställningstagande för val av lokalisering för delsträckan Linköpings tätort gjordes oktober 2023. På följande länk kan du läsa mer: [Kompletterande ställningstagande](#)



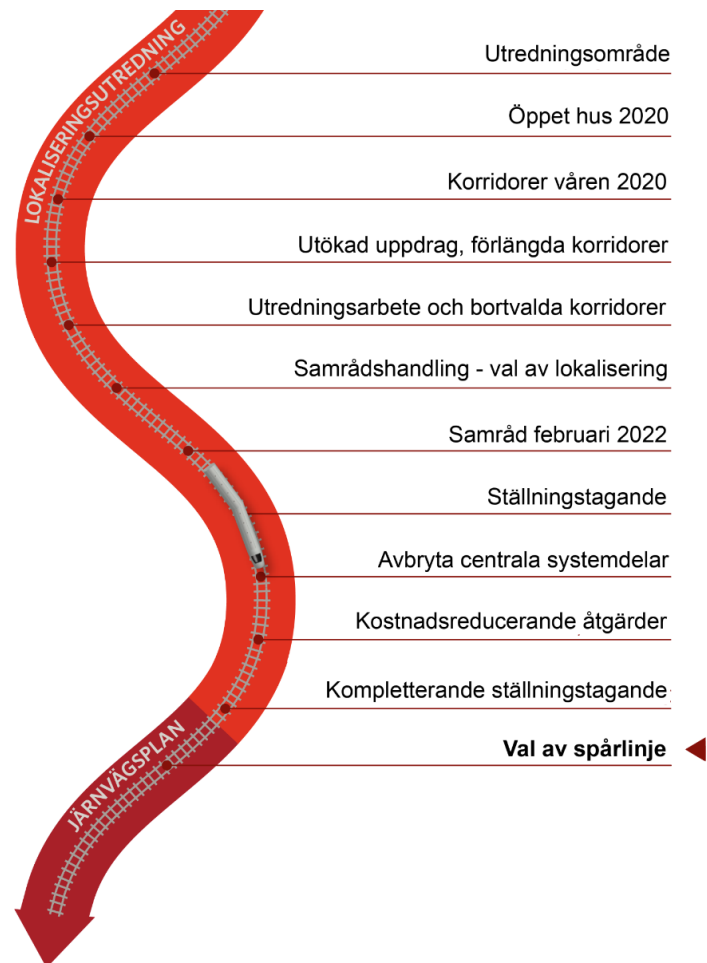
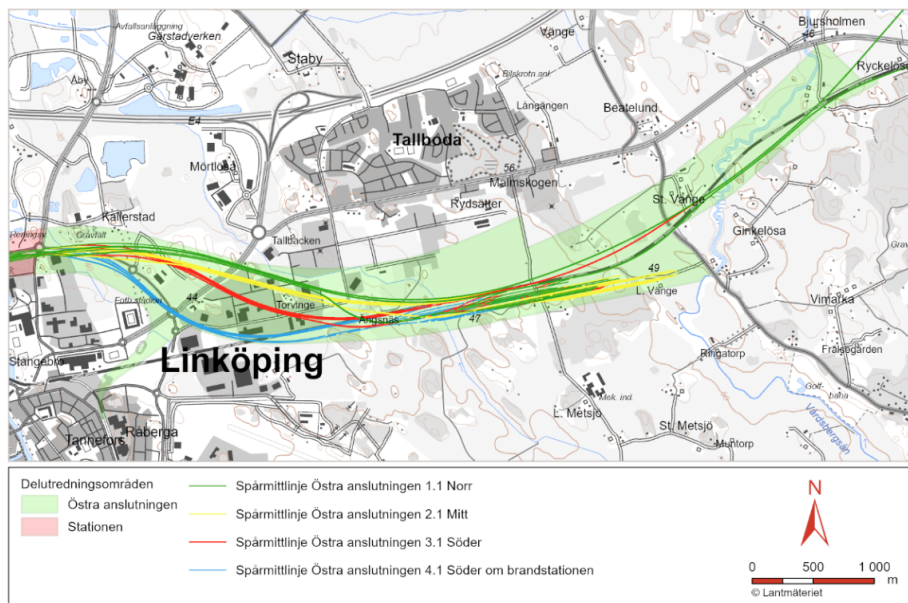


## Val av spårlinje – utredda och bortvalda alternativ

Ett antal möjliga spårlinjer har tagits fram inom den valda korridoren. Dessa har utretts vidare för att hitta den spårlinje som är mest optimal när det gäller tekniska möjligheter, måluppfyllelse, påverkan på omgivningen, markanspråk och ekonomi. De spårlinjer som valts bort beskrivs kortfattat i detta avsnitt. Ett urval av de viktigaste anledningarna till de bortvalda alternativen redovisas nedan.

### Öster om Linköping

Öster om Linköping har fyra spårlinjer utretts (1.1 Norr, 2.1 Mitt, 3.1 Söder, 4.1 Söder om brandstationen).



**Alternativ 1.1 (Norr)** är det alternativ som visat flest fördelar och utreds vidare som huvudalternativ (se beskrivning i kapitel 2)

**Alternativ 2.1 (Mitt)** medför ett omfattande intrång i Torvinge gård samt stor påverkan på Torvinge industriområde. Sett till spårgeometri är alternativ 2.1 sämre i jämförelse med alternativ 1.1.

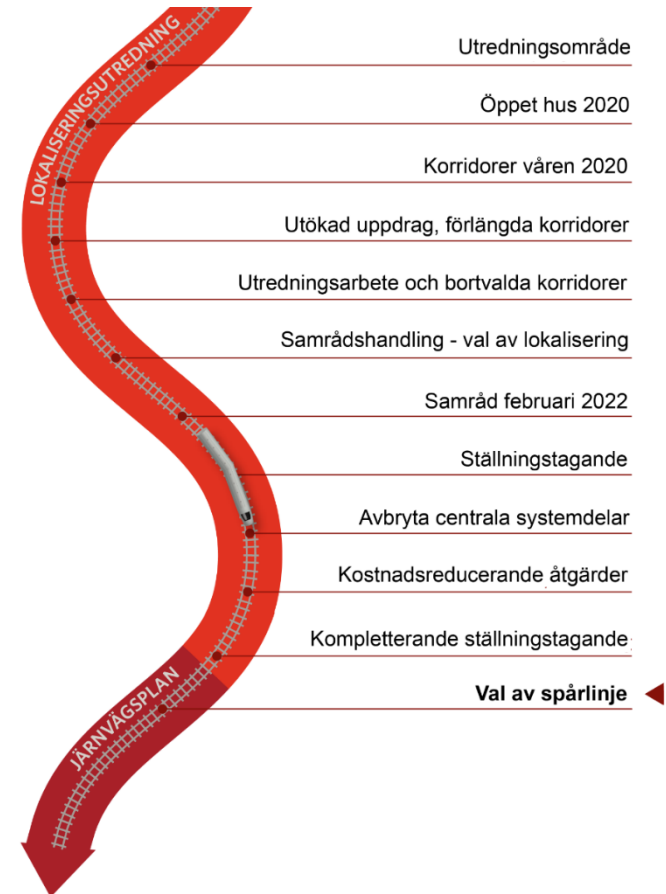
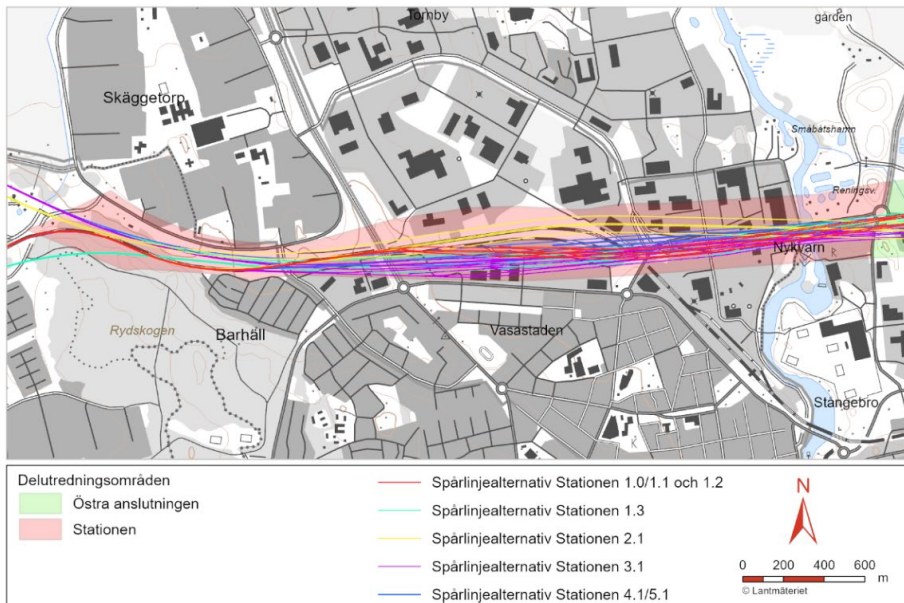
**Alternativ 3.1 (Söder)** Ytterligare en barriär skapas i området i jämförelse med alternativ 1.1 där järnvägen samförläggs med Mörtlösadiket. Alternativets placering innebär ett kort avstånd till brandstationen vilket skulle medföra omfattande förstärkningsåtgärder.

**Alternativ 4.1 (Söder om brandstationen)** innebär att krav på spårgeometrisk standard ej kan uppnås. Hastigheten som eftersträvas på 160 km/h går ej att uppnå med acceptabel komfort. Alternativet medför även en stor påverkan på stadsutvecklingen av Stångebro.

Varianten att samförlägga Södra stambanan med Ostlänken efter passagen vid Stora Vänge har utretts. Utredningen visar utifrån en samlad bedömning att nyttan av samförläggning inte är tillräckligt stor för att motivera den och att kostnaden blir orimlig jämfört med de nyttor som uppnås i form av begränsad negativ påverkan på miljö och människors hälsa.

#### Stationsområdet

För Stationsområdet har fem spårlinjer med flera varianter utretts (1.0/1.1/1.2, 1.3, 2.1, 3.1, 4.1/5.1).



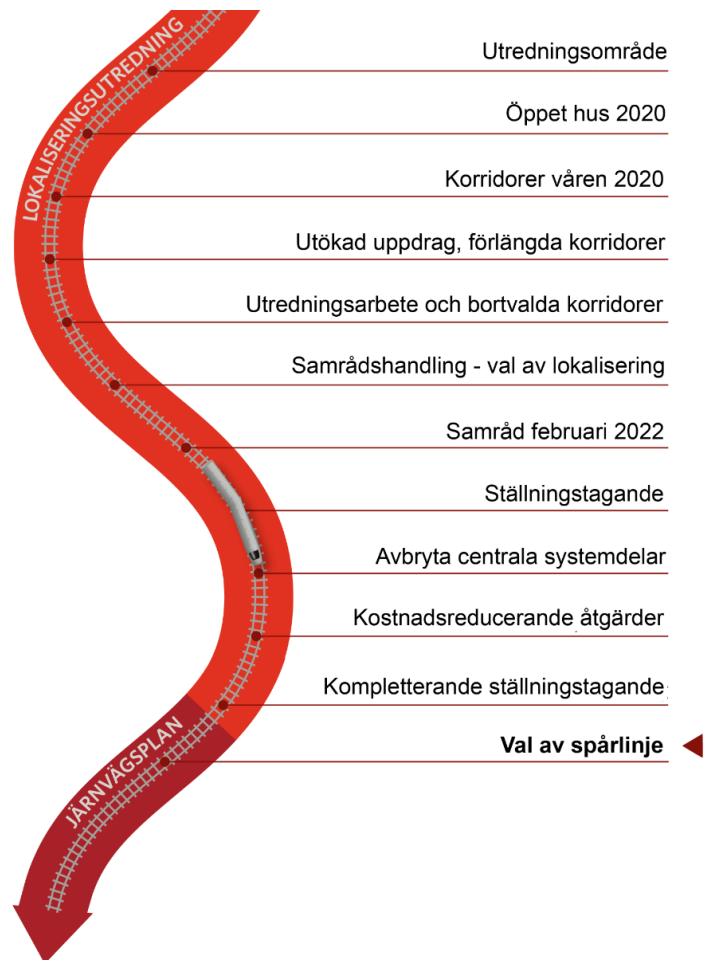
**Alternativ 1.0/1.1 och 1.2** är de alternativ som visat flest fördelar och utreds vidare som huvudalternativ (se beskrivning i kapitel 2)

**Alternativ 1.3** har utrett spåren i halvt upphöjt läge krökt runt Tornet. Alternativet har en låg måluppfyllelse och en hög kostnad jämfört med helt upphöjt läge. Alternativet innebär begränsade möjligheter för en sammanhållen stadsutveckling utan avbrott då tvärkopplingarna har en höjdskillnad på 5,5 m jämfört med omgivningen.

**Alternativ 2.1** Läget på plattformen i utformningen skulle bli långt norrut jämfört med stadskärnan vilket minskar tillgängligheten och orienterbarheten. Det är även svårt att ur ett hållbarsperspektiv motivera rivandet av Tornet som invigdes så sent som 2009. Även ur ett tekniskt perspektiv är alternativet mindre lämpligt

**Alternativ 3.1** Utformningen med raka plattformar söder om Tornet skulle medföra en lägre hastighetsstandard än alternativet med krökta plattformar. Alternativet fungerar inte i praktiken eftersom det inte går att få ihop spårgeometrin och samtidigt hålla anläggningen inom korridoren.

**Alternativ 4.1/5.1** har raka plattformar och innebär att området söder om befintlig Södra stambana kan nyttjas bättre, dock på bekostnad av slakthusområdet som behöver rivas vilket vore negativt ur kulturmiljösynpunkt.





## Kapitel 5 - Tyck till!

Ostlänken delsträckan Linköpings tätort

I detta kapitel kan du lämna synpunkter på projektet och läsa mer om hur du kan påverka



## Så kan du påverka

Har du synpunkter på projektet är du välkommen att skicka dem till oss. Vi tar gärna emot dina synpunkter så snart som möjligt för att kunna ta hand om dem på bästa sätt. Du kan lämna synpunkter löpande fram till dess att granskning av järnvägsplanen är avslutad, men under vissa perioder sker särskilda samrådstillfällen. Det nu aktuella samrådstillfallet löper fram till 11 november 2024.

Vill du träffa oss fysiskt är du välkommen på Öppet hus 22 oktober, kl 16.00-20.00 i Linköping Konsert & Kongress, Konsistoriegatan 7, Linköping. Vid det öppna huset har du möjlighet att träffa kunniga inom projektet för att få ta del av information och lämna dina synpunkter.

Särskilt berörda fastighetsägare eller verksamhetsutövare kommer att bli kontaktade av Trafikverket.

Alla inkomna synpunkter diarieförs på ärendenumret TRV 2022/26280.

Synpunkterna kommer att sammanställas och kommenteras i dokumentet samrådsredogörelse. Hittills inkomna synpunkter har sammanställts och besvarats i den samrådsredogörelse som finns publicerad på Trafikverkets webbplats via följande länk: [Samrådsredogörelse](#)

Klicka på den röda knappen nedan så kommer du till ett kartverktyg där du kan lämna synpunkter. Synpunkter går att lämna i kartan till och med den 11 November 2024.

[Lämna synpunkter här](#)

Du kan även lämna dina synpunkter via e-post och brev. Se följande länk: [Trafikverkets webbplats](#)

Vi samlar in personuppgifter för att kunna hantera din synpunkt. Läs mer om hur Trafikverket hanterar dataskyddsförordningen, GDPR [klicka här](#)

För att läsa hur utförande konsult Ramboll hanterar GDPR i detta projekt, [klicka här](#)

## Lämna synpunkt

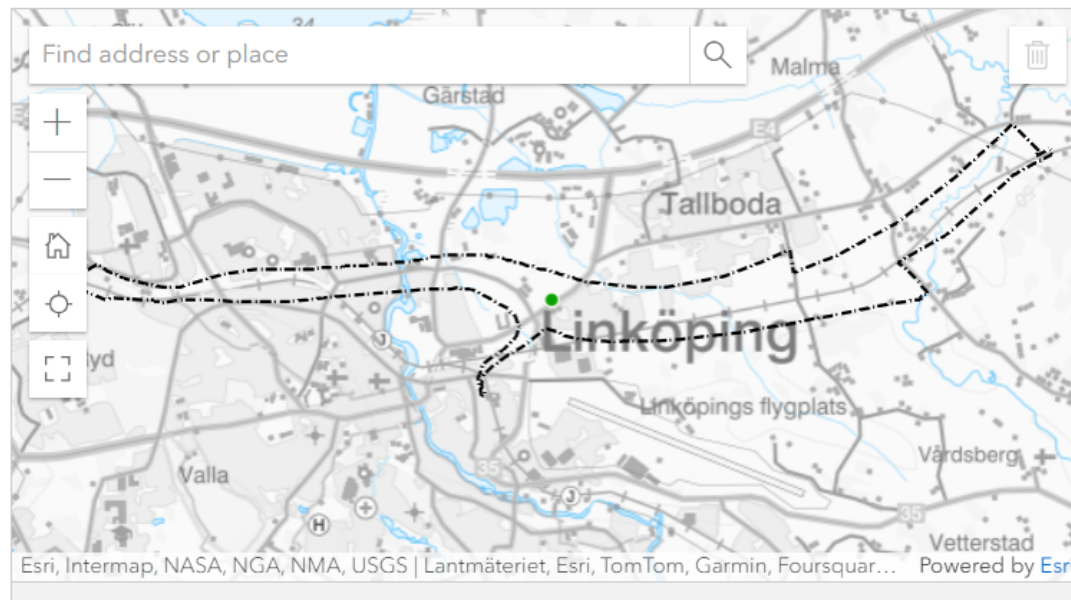
### Instruktion

Välj en plats i kartan som din synpunkt gäller, fyll i formuläret och klicka på röda knappen "Skicka in synpunkt" längst ned.

Om du har flera olika synpunkter som handlar om olika platser eller ämnen, lämna dem som separata synpunkter genom att fylla i formuläret på nytt.

Platsen du lämnar synpunkt på kommer att synas som en anonym punkt i kartan för andra användare.

**Markera den plats synpunkten gäller. Om din synpunkt inte hör till en geografisk plats, sätt punkten i sjön Roxen, norr om Linköping.**





**Skriv din synpunkt här\***

1000

**Bifoga ytterligare information (valfritt)**

Drop file here or select file (pdf, doc, docx, xls, xlsx, pptx, ppt, txt)

**Ange ditt förnamn\***

**Ange ditt efternamn\***

**Ange ditt postnummer\***

**Ange din fastighetsbeteckning**

**Vad identifierar du dig som?**

**Vilken ålderskategori tillhör du?**

**Ange gärna din e-postadress eller ditt telefonnummer, om vi har frågor kring din synpunkt.**

**Har du lämnat synpunkter vid något av de tidigare samråden för detta projekt?**