

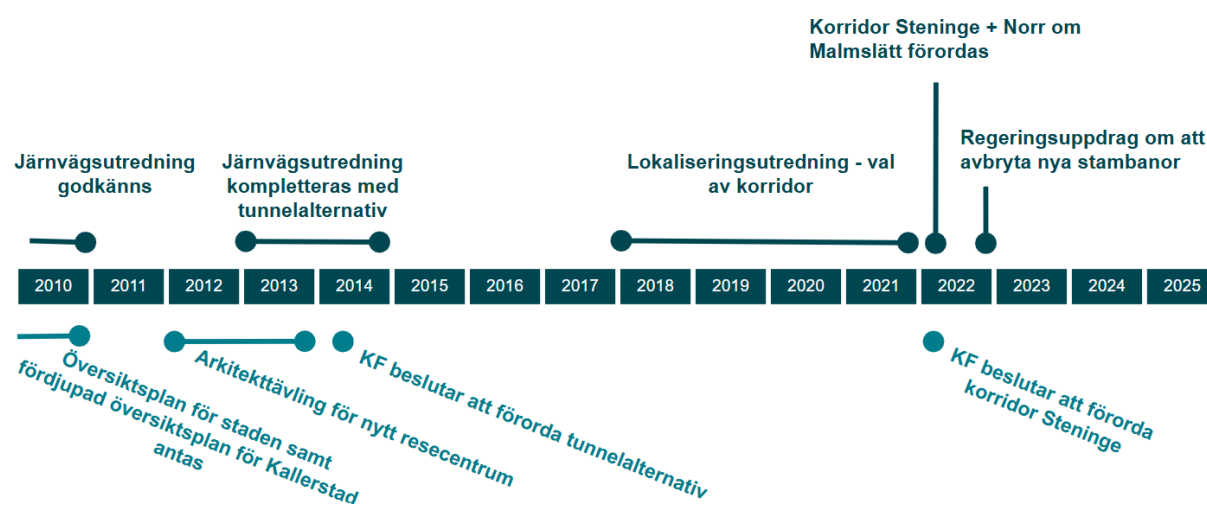
# PM Val av spårlinje för Ostlänken vid nya Linköping C

Jämförelseanalys av markförlagd och upphöjd station

Diarienummer: KS 2025-453  
Datum: 2025-06-03  
Handläggare: Anna Lamberthz

# Bakgrund

Linköpings kommun har länge planerat för Ostlänken och en ny centralstation. 2010 antogs Trafikverkets järnvägsutredning och planeringen kunde gå in i nästa fas. Många alternativ har utretts och avfärdats och efter lokaliseringsutredningen 2018-2022 tog Trafikverket ställning till att gå vidare med korridorerna Steninge - Norr om Malmslätt. Linköpings kommun och Länsstyrelsen stod bakom ställningstagandet och en viktig milstolpe för projektet var nådd. Korridoren pekade ut ett stationsområde placerat i S:t Larsgatans förlängning, vilket utgjorde en viktig bärande princip för valet av korridor.



I arbetet med fastställa spårlinje inom korridoren har Trafikverket och kommunen i en gemensam målanalys utvärderat flera olika spårlinjealternativ. Med den metoden har parterna tillsammans identifierat en spårlinje som utgör förutsättning för det fortsatta arbetet och som Trafikverket samrätt hösten 2024. Förslaget till spårlinje har studerats i två olika höjdlägen för järnvägsspåren i stationsområdet. Det ena alternativet är järnvägsspår på marken likt i nuvarande resecentrum i vad som benämns som markförlagt läge. Det andra alternativet är att placera järnvägsspåren på en bro i ett så kallat upphöjt läge.

Linköpings kommun har ytterligare fördjupat kunskaperna om de olika stationsalternativen i en jämförelseanalys. Utredningsområdet sträcker sig från Gumpekullavägen i öster till Skäggetorp i väster. Jämförelseanalysen fokuserar på och belyser det som skiljer de båda alternativen åt och redogör för de olika alternativens för- och nackdelar, utifrån fokusområdena trafik, exploatering, miljö, genomförbarhet och fysisk planering. Detta PM beskriver övergripande de två stationsalternativen och en sammanfattning av resultatet. Det utgör kunskapsunderlag till kommunfullmäktiges inriktningsbeslut om val av spårlinje där ett av stationsalternativen ska avfärdas och endast ett alternativ återstå och ligga till grund för det fortsatta planeringsarbetet.

## Val av spårlinje – två alternativ i stationsområdet

Linköpings centralstation består idag av fem spår utmed tre plattformar. Plattformarna nås via två gångtunnlar under spåren; en vid stationshuset och en i västra änden av bussterminalen. Utöver detta finns även en plattformsövergång i västra änden av de långa plattformarna. I nära anslutning till stationshuset finns en bussterminal med angöring. Anläggningen utgör station för Södra stambanan och Stångådalsbanan. I området finns totalt åtta uppställningsspår för omloppsnära tjänster.

Den planerade järnvägsanläggningen omfattar ett dubbelspår för Ostlänken, med ett spår för trafik norrut och ett söderut, som ansluter från Ostlänkens etapp Bäckeby-Linghem i nordost och avslutas väster om Linköpings nya station. 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 järnvägsanläggningens anpassning till omgivningen.

Linköpings nya centralstation ska bli en del av stadens framtida centrum. Ambitionen är att stadsutvecklingen ska nyttja centralstationens dragningskraft samt att båda sidor om stationen ska utvecklas med en tät och blandad stadsbebyggelse som innehåller bostäder, arbetsplatser och service på både byggnads- och kvarternivå. En viktig strategi i den gemensamma översiktsplanen med Norrköping är att planeringen ska skapa förutsättningar för att möjliggöra en koncentration av arbetsplatser och verksamheter nära centralstationen, där de kan dra fördel av regionens högsta tillgänglighet.

## Gemensamma förutsättningar

De två stationsalternativ som jämförs utgår från samma spårlinje i plan, det vill säga den geografiska placeringen på marken i nord-sydlig och öst-västlig riktning är densamma. Skillnaden mellan de båda alternativen är spårens dragnings i höjdded. Alternativ markförlagt har spåren och plattformarna på mark, likt spåren är placerade i nuvarande resecentrum. Alternativ upphöjt har spåren och plattformarna placerade på en brokonstruktion. Korsningar mellan vägar och de nya järnvägsspåren kommer att vara planskilda. Detta innebär att vägarna kommer att passera över eller under järnvägen eller läggas om i ny sträckning.

Jämförelseanalysen utgår från en framtida stadsstruktur som redovisats i en stadsutvecklingsskiss. Skissen tar sikte på år 2060 och är en produkt av de inriktningar som pekas ut i gällande översiktsplan. Bärande inriktningar är till exempel att staden ska ta klivet över ån och att Stångebro och Nykvarns-området ska utvecklas till stad med bostäder, verksamheter och service samt att den nya stationen ska vara dubbelsidig och järnvägsanläggningen så barriärfri som möjlig. En förutsättning för denna stadsutveckling är att kraftvärmeverket avvecklas och verksamheten upphör. Stadsutvecklingsskissen är ett kommuninternt arbetsdokument som syftar till att identifiera de strukturella sambanden i staden samt utgöra underlag för att jämföra de två olika alternativ som finns för de nya järnvägsspåren genom Linköping i stationsområdet.

Stadsutvecklingsskissen omfattar ett stort geografiskt område för att också kunna användas till att identifiera behov av passager av järnvägen som bedöms relevanta för den stadsutveckling som översiktsplanen pekar ut. Skissen ska senare, i en ytterligare bearbetad version, kunna utgöra grund för samrådshandlingen för det tillägg till översiktsplanen (TÖP) som behöver ske med anledning av den nya järnvägsdragningen och flytten av stationen. För en sådan framtida version av skissen behöver Trafikverket och Linköpings kommun vara överens om stationsalternativ, det vill säga markförlagda eller upphöjda spår.

En samlokalisering av Ostlänken och Södra stambanan innebär att stationen innefattar sex spår och fyra plattformar, två stycken 470 m långa mittplattformar (ca 13 m breda) och två stycken 355 m långa sidoplattformar (ca 6 m breda). Spår och plattformar bildar tillsammans en cirka 70 meter bred anläggning. Analysen har utgått från Trafikverkets inriktning för Stångådals- och Tjustbanan vilket innebär att banorna inte ansluter till den nya stationen utan istället får ett nytt stationsläge i Norra Tannefors. Trafikverket planerar att starta arbetet med järnvägsplanen för denna del under 2025.

Trafikverket ansvarar för perronger, väderskydd, lyftpaket såsom trappor, rulltrappor och hissar samt förbindelse mellan perronger. Trafikverket ska också säkerställa att resenärer kan ta sig från tågen ut till allmän plats. Övriga funktioner i ett framtida stationsområde såsom ett stationshus, busstorg och andra funktioner som krävs för en fungerande bytesnod är utanför Trafikverkets åtagande. Dock åligger Trafikverket att ersätta förlorade funktioner såsom brutna passager, vägar som måste rivas och andra funktioner som inte längre kan användas på grund av den nya järnvägsanläggningen.

Trafikverkets kostnadsuppskattningar för de olika alternativen är framtagna hösten 2024. Trafikverkets kalkyler innehåller kostnader för järnvägsanläggningen, ersättning för påverkad kommunal infrastruktur som Trafikverket ersätter samt kostnader för de önskemål om tillägg som kommunen har pekat ut för att möjliggöra den stadsutveckling som finns utpekad i kommunens planer och styrdokument. Den typen av tillägg till statlig infrastruktur brukar kallas medfinansiering och regleras i ett eller flera medfinansieringsavtal när planeringsarbeten kommit till den detaljeringsgrad att det är möjligt att upprätta mer detaljerade och säkra kalkyler. Kommunen har också tagit fram tidiga kostnadsbedömningar för den kommunala infrastruktur som stadsutvecklingen i stationsområdet erfordrar, för att fungera som en tillgänglig och attraktiv bytesnod och stadsmiljö. Kostnaderna bedöms likvärdiga för båda alternativen och är således inte alternativskiljande. Kostnader för kommunala bolag har exkluderats liksom framtida intäkter från försäljning av kommunal mark då det inte bedöms vara alternativskiljande.

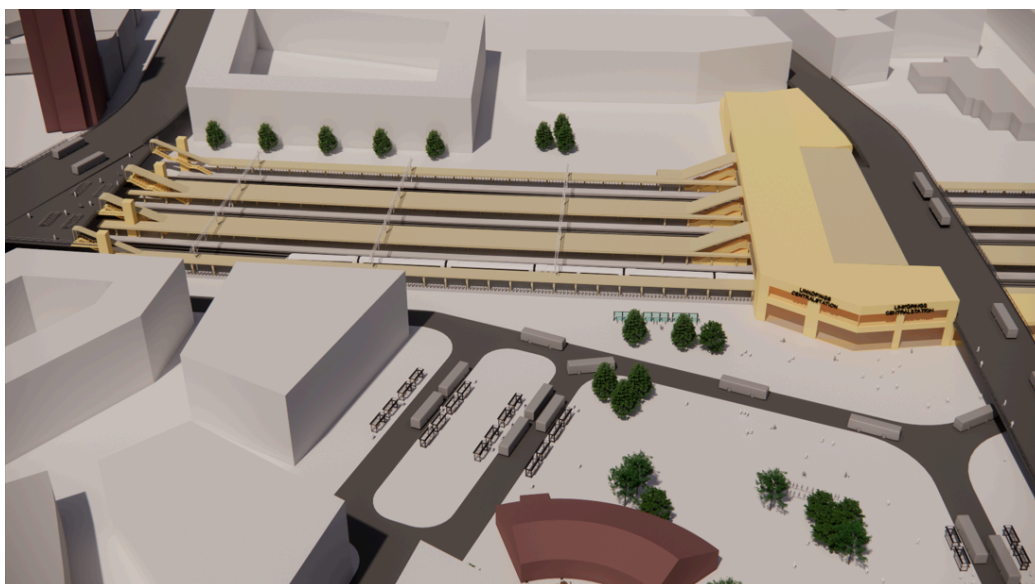
## Markförlagt alternativ

Från öster går spåren på bank för att strax väster om S:t Larsgatan övergå till jordskärning. Över Stångån går spåren på bro som konstrueras så att en fri höjd från vattenytan på 5,5 meter möjliggörs.



*Passagelägen i stadsutvecklingsskiss för markförlagt alternativ.*

Intilliggande torgytor och gator ansluter på samma nivå som plattformarna. Topografin och skyfallssituationen i området gör att passager under järnvägen kan komma att bli vattenfyllda vid kraftiga regn. Gatukopplingar i nord-sydlig riktning sker därför tvärs över spåren på broar med undantag för vid Stångåstranden där man kan passera under järnvägsbron.



*Möjlig disposition av ytor i stationsområdet i ett markförlagt stationsalternativ.*

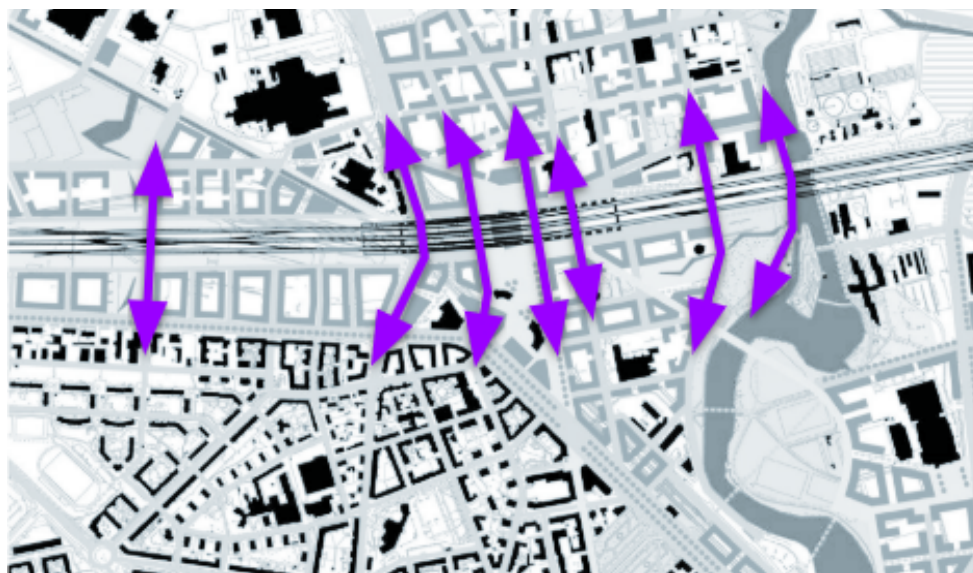
Stationstorg anläggs på både södra och norra sidan av spåren för en eftersträvad dubbelsidighet. Plattformanslutningar är möjliga till båda bropassagerna Nya Steningeviadukten och S:t Larsgatan men även i plattformarnas östra ände. Stationsbyggnaden har huvudentrén mot söder, men utformas integrerat med S:t Larsgatans bro och bildar ett stationskomplex som sträcker sig från södra sidan till norra sidan.

Kollektivtrafik angör på södra sidan medan taxi- och bilangöring sker på norra sidan. Cykelparkering anordnas på de nya torgen på bägge sidor.

Ett markförlagt alternativ är Trafikverkets grundutförande och innebär att det är den utformning av järnvägsanläggningen och ersättningsåtgärder för staden där Trafikverket tar hela kostnaden. Trafikverket bedömer kostnaden för passagen genom Linköping för ett markförlagt alternativ till ett spann mellan 12-17 miljarder kronor. Kommunen har möjlighet att medfinansiera för att lägga till funktioner och kvaliteter utöver det av staten finansierade grundutförandet. I ett markförlagt alternativ har kommunen föreslagit följande tillägg som av Trafikverket bedöms kosta 0,5-1,0 miljarder kronor. Tilläggen består i stort av de nya järnvägspassagerna Stånggatan och Mellangatan, skyddsåtgärder för att möjliggöra spårnära bebyggelse samt ytterligare funktioner och kvaliteter på de passager och tekniska lösningar utöver det som ingår i Trafikverkets grundutförande.

## Upphöjt alternativ

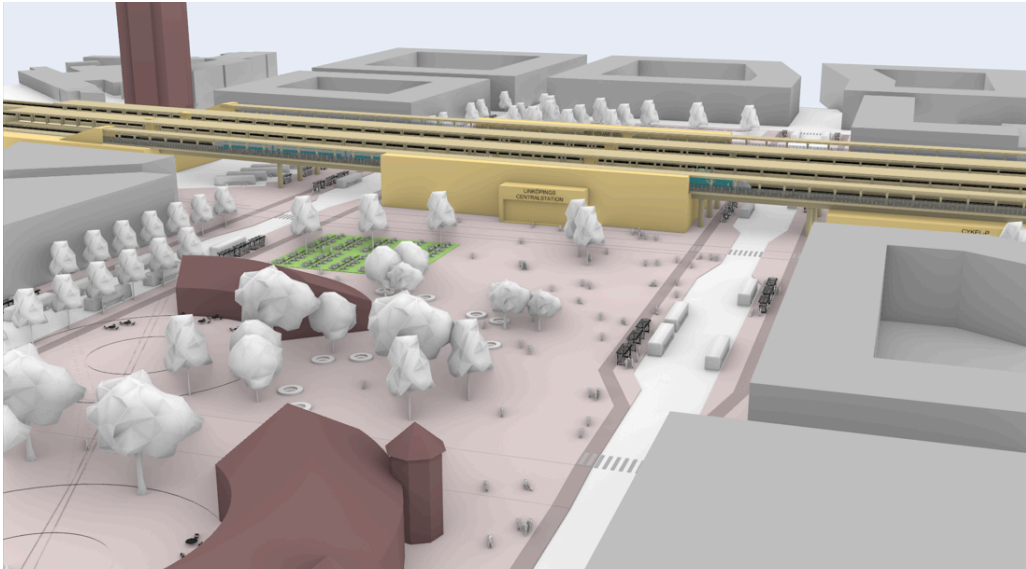
Från öster går spåren på bank för att strax öster om Stångån lyftas upp på bro. Järnvägsbron som analyserats i jämförelseanalysen är cirka 1500 meter lång och skapar en fri höjd från vattenyta till underkant bro på upp till 11 meter. Full fri höjd på sex meter finns under perrongernas läge från Stånggatan till och med Tornbyvägens förlängning mot Östgötagatan, vilket möjliggör passage av framtida eventuell spårväg. Efter perrongerna lutar spåren ner och övergår från bro till bank i höjd med Nordenrondellen. Cirka 200 meter öster om Bergsvägen övergår det från bank till jordskärning. Upphöjt alternativ bedöms i tidiga tidplaner ta cirka två år längre tid att bygga än ett markförlagt alternativ.



*Passagelägen i stadsutvecklingsskiss för upphöjt alternativ.*

Järnvägsspåren placeras på en bro ungefär tio meter över marknivå. Med spåren placerade på bro kan stadens centrala gatukopplingar i nord-sydlig riktning fortsätta utan avbrott och nivåskillnad. Ett upphöjt läge gör att stationsfunktioner kan placeras under perrongerna,

såsom stationsbyggnad, bil- och cykelparkering och busshållsplatser. Stationstorg anläggs på både södra och norra sidan av spåren för en eftersträvad dubbelsidighet.



*Möjlig disposition av ytor i stationsområdet i ett upphöjt stationsalternativ.*

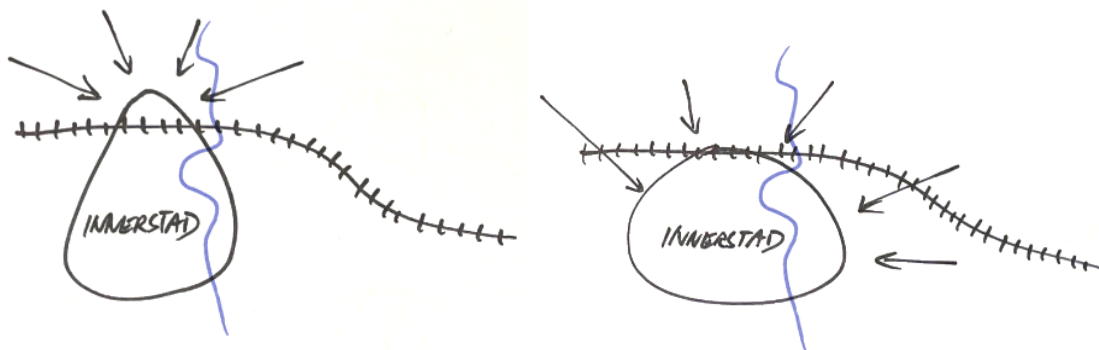
Trafikverket bedömer kostnaden för passagen genom Linköping för ett upphöjt alternativ till ett spann mellan 16-22 miljarder kronor. Ett upphöjt alternativ är inte Trafikverkets grundutförande och innebär att det alternativet endast är möjligt med kommunal medfinansiering. Trafikverket till 5-6 miljarder kronor. Den dominerande kostnadsposten är järnvägsbron. Genom att korta längden på järnvägsbron har Trafikverket identifierat möjliga kostnadssänkningar motsvarande 1,5 miljarder kronor. Medfinansieringen blir då istället 3,5-4,5 miljarder kronor.

## Slutsats

### Förutsättningar för stadsutveckling och stadskvaliteter

Avvecklingen av Södra stambanans järnvägsspår innebär att den barriär som spåren utgör idag, flyttas längre norrut och österut i staden och möjliggör därmed stadsutveckling i ett större sammanhängande område som lättare kan knytas samman med innerstaden. Den nya järnvägsanläggningen utgör inte en barriär i öst-västlig riktning på samma sätt som dagens järnvägsspår gör i de centrala stadsdelarna. Nya kopplingar över Stångån blir nödvändiga för att binda samman östra stadsdelarna med stadskärnan och det nya stationsområdet. Fler och bättre passagelägen jämfört med dagens järnvägsanläggning kommer att bidra till minskad barriäreffekt även om den nya anläggningen i sig är bredare. Stationsområdet kommer bidra till att innerstaden skulle kunna utvidgas längre norrut än

området för översiktsplanens utvidgade innerstad, och kommer sannolikt öka intresset för stadsomvandling i södra och östra Tornby.



Den södra sidan av järnvägen bedöms i båda alternativen få offentliga platser som upplevs gena och enkla att ta sig till. Framtagna närhets- och genhetsanalyser visar på skillnader mellan alternativen, men bägge alternativ har ett relativt bra integrerat gatunät på södra sidan om spåren där S:t Larsgatan är ett viktigt strategiskt stråk som i en framtida förlängning förbinder stadskärnan med stationsområdet. Bägge alternativen ger goda möjligheter till mer och bättre innerstad, men på olika sätt. Det upphöjda alternativet ger genom mer integrerade stråk med innerstaden bättre förutsättningar för utvidgning av innerstad i nordlig riktning, vilket talar för en tidigare utbyggnad där jämfört med det markförlagda alternativet. Med samma resonemang kan det markförlagda alternativet medföra en tidigare innerstadsutveckling i andra områden.



Visionbild för en framtida förlängning av S:t Larsgatan, vy mot stadskärnan. (Warm in the winter, 2024)

Det markförlagda alternativets främsta styrkor:

- Generellt sett mindre bullerspridning, och därmed bättre möjligheter att utveckla bostadsbebyggelse i de kvarter som ligger i nära anslutning till järnvägen.
- Bedömd lägre klimatpåverkan på grund av utsläpp för byggande, drift och underhåll.
- Mindre tillkommande riskreducerande åtgärder.
- Möjlighet att bevara vyer mot staden från Stångåstråket, samt offentliga platser närmast spåren på järnvägens norra sida.
- Potential att tillskapa långa siktlinjer mot stadslandskap i samband med spåranläggningen.
- Passager på broar innebär i praktiken planskilda korsningar i gatorna längs med spåren i en öst-västlig riktning, vilket medför en säkrare trafikmiljö.
- Traditionell stationsutformning, mindre osäkerheter.
- Större flexibilitet att möta tillväxttakt och marknad, enklare anpassas till befintlig stad.
- Stationshuset står för sig själv mindre beroende av järnvägens begränsningar, kan lättare bli en signaturbyggnad.

Det upphöjda alternativets främsta styrkor:

- Möjlighet till fler passager. Detta bidrar till minskad barriäreffekt vilket ger en mer sammanhängande stad, likväl som ett sammanhängande stationsområde.
- Mer integrerat gatunät vilket ger möjligheter till vidareutveckling av innerstadens strategiska stråk.
- Kvarteren norr om stationen får sannolikt en större attraktionskraft som en följd av den höga tillgänglighet och upplevda närhet som området får. Detta ger möjlighet till att uppnå en större utvidgning av innerstaden.
- Flexibel disposition av centralstationsområdet med mindre behov av att förflytta sig i höjd för att ta sig mellan olika resefunktioner.
- Sannolikt ett mer levande stationsområde i ett tidigt skede, genom bättre rumslighet och funktionsblandning.
- Offentliga platser med mer vistelsekvaliteter och mindre trafikdominerade torg.
- Gatumiljöerna längs med spåren kan få mer stadsmässiga kvaliteter i och med att järnvägsbron bidrar med rumslighet, och att det finns möjlighet till funktioner på gatornas båda sidor.
- Fördelaktigt för Stångåstråket som rekreations- och kulturmiljö. Järnvägsbrons höga frihöjd bidrar till bättre överblick i passageläget som därmed kan upplevas trygg.

## Ekonomiska konsekvenser

Ett markförlagt alternativ är Trafikverkets grundutförande och skulle innebära lägst kostnad för kommunen. Vid val av ett upphöjt alternativ krävs en omfattande medfinansiering, trots beaktande av potentiella besparingsmöjligheter. Några större intäktsmöjligheter med ett upphöjt alternativ för att ge balans till den stora medfinansieringen har inte identifierats i varken exploateringskalkyler eller samhällsekonomisk nyttokalkyl. De tidiga intäktskalkyler

som gjorts för möjliga exploateringsnyttor i de båda alternativen visar på väldigt små skillnader i intäkter mellan alternativen.

De kostnadsuppskattningar som Trafikverket redovisat är fortfarande väldigt osäkra och kostnader kan komma att öka varefter detaljeringsgraden ökar och kunskaper erhålls.