

Kommunledningsförvaltningen  
Sofia Malander

2025-06-03

Dnr KS 2025-453

Kommunstyrelsen

## **Ostlänken och ny järnväg genom Linköping - val av spårlinje i framtidens stationsområde**

### **Förslag till kommunstyrelsens beslut**

1. Kommunledningsförvaltningens förslag till inriktningsbeslut om val av spårlinje för Ostlänken genom Linköpings tätort tillstyrks.

### **Förslag till kommunfullmäktiges beslut**

1. Linköpings kommun medfinansierar inte ett upphöjt stationsläge för Ostlänken.
2. Den fortsatta processen och dialogen med Trafikverket fokuserar på ett attraktivt markförlagt stationsläge, som ger goda förutsättningar för stadsutveckling inom det nya stationsområdet.

### **Ärende**

Trafikverket har lämnat ett förslag till spårlinje som har studerats i två olika höjdlägen för järnvägsspåren i den nya stationen; i markförlagt läge likt i nuvarande Resecentrum, eller i ett upphöjt läge med järnvägsspår förlagda på bro. Linköpings kommun ombeds av Trafikverket att välja vilket av de två, i Trafikverkets samrådshandling (KS 2024-790, TRV 2014/72087), redovisade stationsalternativen som kommunen vill förordas för Ostlänken och den nya järnvägsanläggningen genom Linköpings nya stationsområde.

### **Trafikverkets grundutförande i markförlagt läge**

Alternativet med markförlagda spår är Trafikverkets grundutförande och därmed det alternativ Trafikverket förordar och staten finansierar. Trafikverket och Linköpings kommun är överens om att hänsyn till både stads- och landskapsbilden samt natur- och kulturvärden ska utgöra viktiga grunder i val av det av staten finansierade grundutförandet, vilket beskrivs i den gemensamma Avsiktsförklaring som tecknades hösten 2022 (KS 2022-557). Ett grundutförande ska vara en tillräckligt attraktiv och därmed acceptabel lösning för båda parter, men kommunen bereds möjlighet att medfinansiera till den statliga infrastrukturen för att lägga till funktioner och kvaliteter utöver grundutförandet.

### Upphöjt alternativ

Eftersom det upphöjda alternativet, med spår förlagda på en bro, inte är Trafikverkets grundutförande krävs det beslut om kommunal medfinansiering för att Trafikverket ska avskriva markförlagda spår och jobba vidare med det upphöjda alternativet som ett kommunalt tillägg. Medfinansieringen bedöms av Trafikverket till cirka 5–6 miljarder kronor med identifierade besparingspotentialer om upp till 1,5 miljarder kronor. Besparingspotentialen beror på längden på järnvägsbron, där flera alternativ har utretts. I det markförlagda alternativet har kommunen gett förslag på kommunala tillägg för att möjliggöra fler funktioner och kvaliteter som bedöms vara viktiga för den framtida stadsutvecklingen. Exempel på tillägg är fler passager av järnvägen och skyddsåtgärder för att möjliggöra spårnära bebyggelse. De föreslagna tilläggen bedöms av Trafikverket kosta cirka 0,5–1,0 miljarder kronor, vilket utgör den potentiella kommunala medfinansieringen i ett markförlagt alternativ. I det fortsatta arbetet med järnvägsplan och detaljplaner kommer nya kalkyler att tas fram som, på ett mer detaljerat underlag och därmed med mindre osäkerhet, fastställer kostnader.

### Kommunledningsförvaltningens bedömning och förslag

Mot bakgrunden att det upphöjda alternativet kräver en mycket omfattande medfinansiering från Linköpings kommun föreslår Kommunledningsförvaltningen att Linköpings kommun förordar att järnvägsspåren i det nya stationsområdet ska placeras i markförlagt läge, likt utformningen i nuvarande Resecentrum. Kommunen är positiv till att tillsammans med Trafikverket fortsätta arbetet med att skapa en funktionell och attraktiv stationsmiljö och bytespunkt. Vilka tillägg kommunen slutligen vill genomföra regleras i ett medfinansieringsavtal mellan kommunen och Trafikverket och beslutas av kommunfullmäktige längre fram i processen.

---

#### Beslutsunderlag:

Tjänsteskrivelse – Ostlänken och ny järnväg genom Linköping - val av spårlinje i framtidens stationsområde, 2025-06-03

Bilaga - PM Val av spårlinje för Ostlänken vid nya Linköping C

## Bakgrund

Den svenska järnvägen är hårt belastad på grund av ökad efterfrågan från både person- och godstransporter. Ostlänken kommer att öka kapaciteten och frigöra utrymme på det befintliga järnvägsnätet. Utökad spårkapacitet leder till kortare restider, ökad punktlighet och större flexibilitet för alla som reser, vilket även bidrar till ett hållbart resande. Detta stärker näringslivets konkurrenskraft och skapar tillväxt, vilket gynnar alla i kommunen, regionen och hela Sverige. Ostlänken bidrar också till en vidgad arbetsmarknad och ökar möjligheterna att bo där man vill och arbeta där det finns efterfrågan på den enskildes kompetens.

Den nya centralstationen i Linköping kommer att vara utformad för att både möta dagens och framtidens behov av resande. Stationen ska integreras med staden och utgöra drivkraft för innerstadens utvidgning, samt vara en attraktiv och tydlig entré till staden och en sammanlänkande kommunikationsnod lokalt såväl som regionalt.

## Trafikverkets lokaliseringsutredning

2018–2022 pågick Trafikverkets lokaliseringsutredning som utredde flera olika korridorer för Ostlänkens dragning genom Linköping. I maj 2022 tog Trafikverket ställning till vilken korridor för Ostlänken genom Linköpings kommun 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. 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.

Tillsammans tecknade Trafikverket och Linköpings kommun hösten 2022 en avsiktsförklaring för att befästa de gemensamma avsikterna att samverka och utgångspunkter för det fortsatta arbetet med att välja spårlinje inom korridoren, där Trafikverket ansvarar för planeringen av järnvägsanläggningen och kommunen ansvarar för planeringen av staden och ett nytt stationsområde. Metoden med en gemensam målanalys guidade parterna vid val av lokalisering och i avsiktsförklaringen fastställdes att det även ska utgöra metod för val av spårlinje inom korridoren.

## Regeringsuppdraget

I december 2022 fick Trafikverket ett uppdrag av regeringen som innebar att planeringen för nya stambanor skulle avbrytas och att Ostlänken skulle minska sina kostnader. De besparingsåtgärder som presenterades för Ostlänken genom Linköping resulterade i att järnvägsanläggningen vid den nya stationen gick från åtta spår till sex spår samt att Ostlänken skulle

asvlutas och kopplas ihop med Södra stambanan snarast möjligt efter Linköping C, istället för vid Sjögestad i kommunens västra gräns. Stationen ändrades också från en separerad station till en integrerad station vilket resulterat i två tillkommande planskildheter; en i höjd med Torvinge och en i höjd med Skäggetorp.

#### Avfärdande av befintlig station

Med anledning av att järnvägsanläggningen i stationsområdet minskade från åtta till sex spår så tittade Trafikverket återigen på möjligheten att bygga ut och anpassa befintlig station. Trafikverket avfärdade dock återigen befintlig station som ett reellt alternativ då den nuvarande stationen inte uppfyller de tekniska krav som ställs på Ostlänken och omöjliggör en effektiv anslutning av Ostlänken. Linköpings kommun anförde att utbyggnad av den befintliga stationen skulle förstärka järnvägsbarriären som redan delar staden, vilket motverkar kommunens mål att skapa en sammanhållen stad. Kommunen framhöll också att utrymme saknas för att tillgodose att den lokala kollektivtrafiken skulle kunna möta det ökade resandet då situationen redan idag är ansträngd vid Linköpings resecentrum. Trafikverket konstaterade också att en ombyggnation av nuvarande station skulle innebära betydande förseningar för Ostlänkens genomförande och omfattande störningar för tågtrafiken under byggtiden. De initiala potentiella besparingen om 4-4,5 miljarder kronor som Trafikverket identifierade består till stor del av att befintlig infrastruktur kan användas, vilket minskar de initiala investeringarna. Trafikverkets slutsats blev dock att besparingarna med att behålla nuvarande stationsläge bedömdes missvisande om de inte vägs mot de långsiktiga kostnader och begränsningar som det alternativet innebär. Steningealternativet, trots sina högre initiala kostnader, framstår som ett mer kostnadseffektivt val över tid, särskilt med tanke på Ostlänkens höga krav och Linköpings kommuns långsiktiga utvecklingsmål.

Under 2023 och 2024 har olika förslag till spårlinjer i Steningekorridoren studerats och utretts. Bortvalsprocessen har dokumenterats av Trafikverket och presenterades i den samrådshandling som Trafikverket publicerade i samband med sitt samråd 2024-10-10 – 2024-11-11. Trafikverkets förslag till spårlinje innebär att Ostlänken och Södra stambanan får ett nytt gemensamt stationsläge cirka 500 meter norr om nuvarande Resecentrum. Förslaget till spårlinje har studerats i två olika höjdlägen för järnvägsspåren i stationsområdet. Det ena alternativet är järnvägsspår på marken likt i nuvarande Resecentrum. Det andra alternativet är att placera järnvägsspåren på en bro i ett så kallat upphöjt läge. Med markförlagda spår kan järnvägen passeras på bro eller i tunnel nedgrävd under järnvägsanläggningen. I upphöjt alternativ kan man passera järnvägen under den långa bron i stationsområdet.

## Gemensam målanalys

Trafikverket och kommunen har i den gemensamma målanalysen utvärderat alternativen utifrån 21 mål inom områdena "Järnväg, byggnation, ekonomi", "Miljö, klimat, buller" och "Stadsutveckling, social hållbarhet, mobilitet". Resultatet från målanalysen visar att upphöjda spår har högst måluppfyllelse i flest antal mål, med särskild tyngd på de mål som omfattar stadsutveckling, social hållbarhet och mobilitet. Dock är målen så formulerade att bedömningarna inte visar på den problematik som det markförlagda förslaget kan komma att innebära i framförallt stationsområdet där tillgänglighet och skyfallshantering kan nämnas som några av utmaningarna. Linköpings kommun framhöll nämnda problematik i sitt yttrande daterat 2024-11-28, vilket Trafikverket hörsammade. De har därför tagit fram ytterligare underlag som visar på olika lösningar för järnvägsanläggningen att möta staden och skapa god tillgänglighet och hantera skyfall och grundvatten.

## Trafikverkets kostnadsbedömning

Trafikverket har under hösten 2024 kostnadsbedömt de olika alternativen. Ett markförlagt alternativ bedöms kosta mellan 12–17 miljarder kronor och de tillägg som kommunen har föreslagit bedöms till 0,5–1,0 miljarder kronor. Vid val av ett markförlagt alternativ har kommunen stor rådighet över vilka tillägg man slutligen vill besluta om att genomföra och medfinansiera. Mindre tillägg kan regleras med fast pris vilket ger god kännedom om slutkostnad, medan större tillägg ofta regleras med en procentuell fördelning, vilket medför en osäker slutkostnad under lång tid.

Det upphöjda alternativet bedöms av Trafikverket kosta mellan 16–22 miljarder kronor där medfinansiering av kommunen bedöms till 5-6 miljarder kronor. Det finns potential att sänka kostnaden om man kortar järnvägsbron. En upphöjd stationslösning är dock, i Sverige, en relativt oprövad utformning med stor osäkerhet gällande slutkostnad. Medfinansiering i det här alternativet blir en procentsats av Trafikverkets kostnad för järnvägsbron och då slutkostnaden är osäker dröjer det lång tid innan det faktiska beloppet på medfinansiering fastställs.

## Kommunens jämförelseanalys

För att ytterligare fördjupa kunskaperna och ta fram ett beslutsunderlag inför val av spårlinje har Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen genomfört en jämförelseanalys av de två alternativen. Jämförelseanalysen syftar till att jämföra de två spårlinjealternativen markförlagda spår och upphöjda spår i stationsområdet utifrån områdena trafik, miljö, genomförbarhet, exploatering och fysisk planering. 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 där fördelarna för det upphöjda alternativet väger över och förordas av flest funktionsområden. En sammanfattning av jämförelseanalysen

biläggs ärendet som Bilaga 1 "PM Val av spårlinje vid nya Linköping C" till tjänsteskrivelsen.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Det föreslagna alternativet med markförlagt spåralternativ medför inga direkta medfinansieringskostnader i föreliggande beslut, kostnaderna kommer att uppstå senare i planeringsarbetet. Beslut om eventuell framtida medfinansiering kommer beredas och hanteras i ordinarie beslutsprocess och slutligen beslutas av kommunfullmäktige

Utöver medfinansiering planerar kommunen för investeringar i stationsområdet under de närmaste 10 åren dessa kommer att hanteras i ordinarie budgetprocess.

### **Kommunala mål**

Linköpings kommun har under lång tid arbetat för genomförandet av Ostlänken. Ostlänken är en viktig del för genomförandet av flera kommunala planer såsom Utvecklingsplan för Linköpings innerstad, Översiktsplan för staden Linköping och Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping. Ostlänken kopplar mot de kommunövergripande målen Ett attraktivt och tryggt Linköping, Ett företagsamt Linköping samt Hållbar ekonomi.

[Länk till kommunfullmäktiges övergripande mål](#)

### **Jämställdhet**

En jämställdhetsanalys har inte bedömts vara relevant att genomföra i detta ärende.

### **Samråd**

Samråd har skett med Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen som inte har något att erinra mot förslaget.

### **Samverkan/information eller förhandling enligt lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet**

MBL-information eller förhandling är inte påkallad.

Kommunledningsförvaltningen

Paul Håkansson

Beslutet skickas till:  
Biträdande kommundirektör, Sofia  
Malandar  
Samhällsbyggnadsdirektör, Alisa  
Basic