

Kommunstyrelsen

2025-06-10

§ 173 Ostlänken och ny järnväg genom Linköping – val av spårlinje i framtidens stationsområde

Dnr KS 2025-453

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.

Reservationer

Chris Dahlqvist (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande och lämnar följande skriftliga reservation:

"Sverigedemokraterna värnar om skattebetalarnas pengar och har därför grundsynen att det befintliga stationsläget ska behållas. Vi vill istället utveckla stationsområdet till en fantastisk centralstation nära stadens centrum med ett moderniserat spårområde för att möta dagens och framtida kapacitetsbehov. Vi vill öka kapaciteten i järnvägsnätet genom att leda in ytterligare två spår och samtidigt möjliggöra bevarandet av Stångådals- och Tjustbanan.

Med det nya stationsläget blir det en lång väg att gå från de centrala delarna för att nå det nya resecentrumet. Kostnaden för projektet är enorm och kommer att leda till skattehöjningar för Linköpingsborna. Dessutom råder stor osäkerhet kring om Ostlänken överhuvudtaget blir verklighet, vilket riskerar att resultera i att ett helt nytt resecentrum byggs i onödan.

Vi reserverar oss mot beslutet till förmån för vårt yrkande om att avslå ärendet i sin helhet."

Maria Moraes (MP) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande och lämnar följande skriftliga reservation:

"Den utbyggda järnvägen mellan Linköping och Järna ska förstärka Linköpings roll som regional nod, inte försvaga den.

Ordförandens signatur	Justerarens signatur	Justerarens signatur	
-----------------------	----------------------	----------------------	--

Kommunstyrelsen

2025-06-10

Ostlänken är ett svar på ett eftersatt kommunikationsbehov för Linköping och regionen runt Linköping. Med förstärkta möjligheter till tågtrafik för både människor och gods finns det möjlighet att flytta över transporter från väg och järnväg. Bättre järnvägsförbindelser innebär också bättre möjligheter för regioner och orter att fortsätta erbjuda sina invånare goda livsvillkor. Därför är det mycket illa av Linköping att gå vidare med planeringen för Ostlänken om vi inte försäkras om att även Stångådals- och Tjustbanan kan anslutas till Södra stambanan/Ostlänken. Under åren 1997-2003 gick det direkttåg från Kalmar till Stockholm via Linköping. Under den perioden var resandet längs Stångådalsbanan stadigt ökande och de som främst reste med de tågen kom från de mindre kommunerna hela vägen längs Stångådalsbanan. Från Högsby, Berga, Mörlunda, Hultsfred, Vimmerby och Kisa, för att nämna några orter och kommuner längs vägen.

Att öka kapaciteten på järnvägen innebär en möjlighet att flytta transporter från väg till järnväg, det är en hållbar utveckling. Men att istället planera för att en ny järnväg främst ska öka resandet är inte hållbart, varken ur ett socialt eller ett ekologiskt perspektiv.

Det är samtidigt viktigt att kommunen håller nere sina kostnader i samband med Ostlänken så mycket som möjligt. Det är dagens invånare i Linköping som får bära kostnaden, varje miljard i kostnad innebär en påtagligt försämrad välfärd eller ett behov av en skattehöjning för att finansiera investeringarna. Kommunen måste betala av sina skulder på 25 år för att inte belasta kommande generationer, som det heter i motiveringarna till det. Men då ska inte heller kommande generationer betala det redan nu genom en försämrad barnomsorg eller skola."

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

Ordförandens signatur	Justerarens signatur	Justerarens signatur	
-----------------------	----------------------	----------------------	--

Kommunstyrelsen

2025-06-10

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.

Yrkanden

Chris Dahlqvist (SD) yrkar avslag till Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut.

Cecilia Helber (LL) yrkar bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut.

Ordförandens signatur	Justerarens signatur	Justerarens signatur	
-----------------------	----------------------	----------------------	--

Kommunstyrelsen

2025-06-10

Niklas Borg (M) yrkar bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut.

Lars Vikinge (C) yrkar bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut.

Stefan Erikson (M) yrkar bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut.

Sofia Frithioff (V) yrkar bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut.

Liselotte Fager (KD) yrkar bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut.

Åsa Wennergren (L) yrkar bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut.

Maria Moraes (MP) yrkar bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut samt yrkar Maria Moraes (MP) på följande tillägg:

"Linköpings kommun deklarerar att en förutsättning för den framtida stationen i Linköping är att Stångådals-/Tjustbanan ansluts till den.

Den fortsatta dialogen med Trafikverket ska ha som tydlig inriktning att säkerställa att Ostlänken och tillhörande infrastruktur stärker kopplingarna inom staden och till regionen genom väl integrerade och effektiva system för kollektivtrafik, cykel och gång.

Att Linköpings kommun i den fortsatta dialogen med Trafikverket håller öppet för att nuvarande stationsläge även fortsatt kan användas för Ostlänken.

Att kommunen samtidigt tydliggör att eventuella behov av framtida förbigångsspår bör lösas genom dragningar utanför stadens centrala delar, då det inte gynnar stadens utveckling att anpassa den till trafik med tåg med hög hastighet som passerar utan stopp eller transporterar farligt gods.

Att planeringen för Ostlänken ska utgå från målsättningen att järnvägen i första hand ska bidra till att minska klimatpåverkande vägtransporter genom att erbjuda hållbara transporter för såväl gods- som persontrafik, snarare än att primärt fungera som en pendlingslösning för långväga arbetsresor.

Ordförandens signatur	Justerarens signatur	Justerarens signatur	
-----------------------	----------------------	----------------------	--

Kommunstyrelsen

2025-06-10

Planeringen av Ostlänken i Linköping ska innebära möjligheter till godshantering i Linköping. Det är viktigt ur ett ekologiskt perspektiv, men också ur ett totalförsvarsperspektiv."

Kristina Edlund (S) yrkar avslag till Maria Moraes (MP) tilläggsyrkanden.

Beslutsordning

Ordförande ställer proposition på Niklas Borgs (M) med fleras yrkande om bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut mot Chris Dahlqvists (SD) yrkande om avslag och finner att kommunstyrelsen beslutar enligt Niklas Borgs (M) med fleras yrkande om bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut.

Därefter ställer ordförande proposition på Maria Moraes (MP) tilläggsyrkandens mot Kristina Edlunds (S) yrkande om avslag till detsamma och finner att kommunstyrelsen beslutar enligt Kristina Edlunds (S) yrkande om avslag till Maria Moraes (MP) tilläggsyrkanden.

Protokollsanteckningar

Sofia Frithioff (V) lämnar följande protokollsanteckning:

"Vänsterpartiet håller med om att ett markförlagt läge är idag det bästa alternativet då kostnaderna för ett upphöjt läge är alldeles för stora och dessutom risken för kostnadsökningar stor. Vi anser att det är av stor vikt att det fortsatta arbetet finns med ett arbete kring Stångådalsbanan och Tjustbanan samt dess dragning och anslutning till nya stationsläget."

Åsa Wennergren (L) lämnar följande protokollsanteckning:

"Vi i Liberalerna ser fördelar med byggandet av Ostlänken kring transporter och resande i framtiden. Beslutet att arbeta vidare med ett attraktivt markförlagt stationsläge är positivt, inte minst med hänsyn till skattebetalarnas pengar. Ostlänken är ett stort projekt som från och med nu och framåt kommer ha stor påverkan på Linköpings stadsutveckling och inte minst för Linköpingsborna. Därför vill vi betona att kommunen har ett starkt fokus på medborgarperspektivet i den fortsatta processen."

Lars Vikinge (C) lämnar följande protokollsanteckning:

"Ostlänken hade stor potential. Det skulle bli början på Europakorridoren. Järnvägen som skulle gå från Stockholm, via Linköping och Jönköping till Göteborg och Malmö och vidare ut på kontinenten. Den skulle öka spårkapaciteten i hela södra Sverige. Den skulle göra så att vi äntligen får möjlighet att rusta upp Södra stambanan.

Ordförandens signatur	Justerarens signatur	Justerarens signatur	
-----------------------	----------------------	----------------------	--

Kommunstyrelsen

2025-06-10

Men vad blev det av den potentialen? Nästan ingenting. Den nuvarande regeringen med Kristdemokraterna vid infrastruktursrodret har gjort allt i sin makt för att förstöra Ostlänkens potential. Det blir inget höghastighetståg. Det blir inte någon fortsättning söderut mot kontinenten. Och tågen som kommer från Europa via tunneln under Fehrman Bält, de blir fast i Skåne utan spår att ta sig vidare i Sverige. Och vi som vill ta oss med tåg ut i Europa riskerar att bli kvar i Linköping utan möjlighet att resa vidare. Det blir bara räls, utan snabbtåg, mellan Linköping och Järna. Inget mer än så.

Med detta sagt så stödjer vi Ostlänken med förhoppning om att en ny regering återupprättar potentialen och fortsätter med Europakorridoren. Vi stödjer också beslutet att förlägga stationen i markläge. Det går inte att motivera ett stationsläge på bro om merkostnaden för kommunen är minst 3,5 mdkr. Förmodligen ännu högre kostnad. Vi tror även att en markförlagd station snabbare växer in som en del av staden än vad ett broalternativ gör, även om ett broalternativ kan minska risken för en barriär mot Tornby och Skäggetorp."

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

Beslutet skickas till:

Biträdande kommundirektör, Sofia Malander

Samhällsbyggnadsdirektör, Alisa Basic

Ordförandens signatur	Justerarens signatur	Justerarens signatur	
-----------------------	----------------------	----------------------	--