

# Kompletterande ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ för Ostlänken, Linköpings tätort

## Kompletterande ställningstagande efter regeringsbeslut december 2022

Detta ställningstagande är en komplettering till tidigare ställningstagande daterat 2022-05-17. Aktuella kompletteringar och ändringar är förankrade inom Trafikverket och avstämde med Linköpings kommun och Länsstyrelsen i Östergötlands län.

Följande kompletteringar och ändringar görs mot bakgrund av det regeringsuppdrag Trafikverket erhöi i december 2022;

*Sträckan från stationen och västerut till Sjögestad utgår:* Till följd av att planeringen av delarna mellan Linköping och Borås/Hässleholm är avbruten finns inte längre möjlighet att genomföra delen mellan Linköping och Sjögestad som en första del av de centrala systemdelarna. Projektet sträcker sig från Linghem i nordost till den lämpligaste anslutningspunkten mot Södra stambanan strax väster om stationen. Korridor Norr om Malmslätt kvarstår i den utsträckning som krävs. En eventuell framtida fortsatt utbyggnad av spår västerut från Linköping ska inte omöjliggöras.

*Utformning av station:* En integrerad stationslösning placeras i Steninge. Anslutande spårlinjer och sidosystem samt den lämpligaste anslutningspunkten mot Södra stambanan utreds vidare inom det pågående järnvägsplanearbetet, i tät dialog med Linköpings kommun.

*Stångådalsbanan:* Den befintliga anslutningen av Stångådalsbanan vid Linköping C påverkas av planerna på ett nytt stationsläge. Stångådalsbanans anslutning i Linköping hanteras i en separat järnvägsplan och ingår inte i projekt Linköpings tätort.

*Sidosystem:* I uppdraget ingår planläggning av ett sidosystem (uppställningsspår och underhållsbas) enligt AKJ (anläggningstekniska krav järnväg) Linköping.

Trafikverkets bedömning är att redovisade kompletteringar och ändringar i övrigt inte påverkar tidigare ställningstagande gällande val av lokaliseringkorridor.

## Bakgrund

Den 23 december 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg. Uppdraget innebar att avbryta pågående planeringsarbete för de s.k. centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping.

Samtidigt fick Trafikverket i uppdrag att för Ostlänken identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder för att sänka investeringskostnaden samt att redovisa vilka justeringar av projektet som är lämpliga när Ostlänken inte ingår i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg. Trafikverket har under våren 2023 arbetat med regeringsuppdraget, vilket bl.a. innefattat en översyn av ändamål och projektmål, konkretisering av projektförutsättningar och framtagande av ett antal åtgärder för att anpassa projektet till regeringsbeslutet. Resultatet av arbetet är delvis

redovisat i rapporten *Kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av Ostlänken*, vilken överlämnades till regeringen 2023-06-26.

## Förändrade ändamål för Ostlänken

Ändamål för ett projekt är utgångspunkt för den formella planläggningsprocessen och definierar de bakomliggande motiven för varför en åtgärd behövs. Bara åtgärder som möter alla delar i ändamålet kan fungera som en lösning vid den juridiska prövningen av planen.

Därför togs det ett internt beslut på Trafikverket, den 8 februari 2023, att Ostlänkens ändamål ska anpassas efter de nya planeringsförutsättningarna.

Tidigare ändamål för Ostlänken är (där kursiverade delar föreslås utgå):

- *Ostlänken ska vara en del av en framtida höghastighetsjärnväg Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö.*
- Ostlänken ska bidra till regionförstoring Östergötland– Södermanland–Mälardalen.
- Ostlänken ska bidra till kortare restider med tåg på sträckan Stockholm–Linköping och Stockholm–Malmö/Köpenhamn. *samt Stockholm–Göteborg.*
- *Restiden mellan Stockholm och Göteborg utan uppehåll då höghastighetssystemet är uppbyggt ska vara 2 timmar och 8 minuter, samt Stockholm–Malmö 2 timmar och 35 minuter.*
- Ostlänken ska bidra till förbättrad kapacitet i järnvägssystemet.

## Ostlänkens övergripande mål

De övergripande målen ska konkretisera och precisera vilka kvaliteter och funktioner som ska eftersträvas för att projektet ska tillgodose ändamålen. Anpassningar som gjorts berör funktionsmålen *kapacitet och robusthet* samt *restider*.

- Kapacitet och robusthet. Målen som för Ostlänkens del avseende fjärrtrafik tidigare var 6 höghastighetståg per timme under högtrafik anpassas till 4 tåg (fjärrtåg och snabba regionaltåg med få uppehåll).
- Punktlighetsmålet för nya stambanor (delarna Järna- Almedal/Lund) som tidigare var 98 procent ändras till 95 procent i enlighet med Trafikverkets målbild.
- Restider. Målet för restider med direkttåg mellan ändpunkterna Stockholm-Göteborg/Malmö utgår. Samtliga tåg längs Ostlänken antas nu göra uppehåll vid de större orterna Norrköping och Linköping.

## Projekt mål delsträckan genom Linköping

De 20 projekt mål, som Trafikverket och Linköpings kommun gemensamt har tagit fram, behöver anpassas till de förändrade planeringsförutsättningarna under hösten 2023.



## Samråd

Med anledning av regeringsuppdraget och ändrade förutsättningar har samrådsmöten kontinuerligt under 2023 genomförts med Linköpings kommun och Länsstyrelsen i Östergötlands län. Samråd har under samma period även genomförts med regionala kollektivtrafikmyndigheter.

## Riktlinjer för frågor som är viktiga att hantera i det fortsatta arbetet

Förutom de hänsynstaganden och anpassningar gällande natur och kultur, mark och vatten, risk och säkerhet som nämns i Trafikverkets ställningstagande 2022-05-17, inkl. bilagor, gäller följande inriktning för fortsatt arbete.

- Avsluta planläggningen av delen Linköping –Sjögestad.
- I dialog med Linköpings kommun säkerställa stabila planeringsförutsättningar för stadens utveckling och samtidigt möjliggöra en framtida fortsatt utbyggnad av spår västerut från Linköping.
- Öka graden av integrering mellan Ostlänken och Södra stambanan genom att stationerna i Linköping och Norrköping utformas som integrerade stationslösningar.
- Inarbeta justerade ambitions- och kravnivåer för broutformning och redundans.

Alternativa lösningar och utformningar för att på bästa sätt möta den nya inriktningen kommer att utredas och samrådats i enlighet med lagstadgade planläggningsprocesser. Det är inom planläggningsprocessen som de slutliga lösningarna formas och beslutas.

Den nya inriktningen påverkar den pågående planeringen både för Trafikverket och externa parter.

En hög grad av samverkan mellan Trafikverket och externa parter är en förutsättning för ett fortsatt arbete med att hitta kostnadseffektiva lösningar och kostnadsreducerande åtgärder.

Den nya inriktningen innebär att det längre fram inte är möjligt att ställa om planeringen mot ett helt separerat järnvägssystem, likt det som hittills planerats för nya stambanor. Det kommer dock vara möjligt att låta Ostlänken utgöra del i ett framtida integrerat system av banor som förstärker kapaciteten i det befintliga järnvägssystemet och främjar regionförstoring mellan de större städerna.

Ärendenummer  
TRV 2022/26280

## BESLUT

Beslutat av  
Ulrika Geeraedts

Dokumentdatum  
2023-10-27

Sidor  
4(4)



TRAFIKVERKET

### Övriga upplysningar

Detta ställningstagande om lokalisering kan ej överklagas särskilt utan ingår i prövningen av planen som helhet.

-----  
Ulrika Geeraedts

Programdirektör  
Trafikverket Nya Stambanor

#### Bilagor:

Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för Ostlänken, 2022-05-17

Kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av Ostlänken: Redovisning av regeringsuppdrag

Underlag för ställningstagande 2022-04-27

Samrådsredogörelse, 2022-04-04

Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ, 2022-01-31