

## § 207 Ostlänken - Val av läge för Ostlänken och ny station KS 2020/1237

### Beslut

1. Kommunfullmäktige beslutar att förorda en upphöjd järnvägsanläggning på bro som lösning för järnvägens passage genom centrala Norrköping.

Beslutet villkoras av att avtal tecknas mellan staten och Norrköpings kommun om medfinansiering.

### Sammanfattning

Norrköpings kommun står inför ett avgörande beslut kopplat till Ostlänken och läget för den nya centralstationen. Under våren definierades tre genomförbara alternativ och dessa beskrevs utifrån framför allt funktion och ekonomi. Innan sommaren beslutade Kommunstyrelsen om att godkänna alternativbeskrivningen som underlag för ett rådslag. Under hösten hölls presentationer för partigrupperna i syfte att ge en fördjupad bild av underlaget. Dessutom genomfördes en rad aktiviteter för att samla in norrköpingsbornas synpunkter. Dessa har sammanställts och utgör, tillsammans med alternativbeskrivningen, underlag för kommunfullmäktiges ställningstagande om Ostlänkens och den nya centralstationens läge.

Majoriteten av norrköpingsborna som deltagit i rådslaget har önskat en upphöjd järnvägsanläggning – enligt alternativ A. Olika argument har lyfts fram och ett av de mest förekommande är den starkare kopplingen mellan norra och södra sidan av järnvägsspåren som alternativ A bedöms innebära.

Alternativ A innebär en omfattande kommunal medfinansiering av järnvägsanläggningen. Beslut har tagits av Kommunfullmäktige angående ekonomiskt upplägg för att hantera en eventuell medfinansiering genom en direkt kostnadsföring.

Förslag till beslut ligger i linje med vad majoriteten av de norrköpingsbor som varit delaktiga i rådslaget har tyckt - att järnvägen ska byggas i ett upphöjt läge så som presenterats i alternativ A.

Beslutet villkoras av att staten och Norrköpings kommun tecknar ett medfinansieringsavtal.

Beslutet ger förutsättningar för att ta nästa steg mot genomförandet av Ostlänken i Norrköping.

### **Beskrivning av ärendet**

Ostlänken bedöms innebära en mycket stor utvecklingspotential för Norrköping och nu står kommunen inför ett avgörande beslut angående järnvägens passage genom centrala Norrköping. Under våren förde Trafikverket och Norrköpings kommun en dialog om det gemensamma arbetet och det konstaterades att ett beslut behövde tas om järnvägsanläggningens utformning genom centrala Norrköping. Ska järnvägen utformas med markförlagda spår eller med upphöjda spår på bro? Tre genomförbara alternativ definierades, ett upphöjt och två markförlagda, och konsekvenserna av alternativen beskrevs. Genom samverkan med Trafikverket har alternativens genomförbarhet säkerställts och underlaget är kvalitetssäkrat utifrån Trafikverkets perspektiv.

Extra fokus riktades mot de kommunalekonomiska konsekvenserna och en ambitiös modell har utarbetats för att redovisa dessa. Konsekvenserna har beskrivits ur en rad olika perspektiv och sammanställs tillsammans med illustrationer och en 3D-modell som verktyg för att illustrera de olika alternativen. Dessutom har informationsfilmer tagits fram för att beskriva argumenten till varför Ostlänken är så viktig och hur processen har sett ut från slutet av 80-talet fram till nu.

Beslut togs av Kommunstyrelsen den 16 juni om att godkänna sammanställningen som underlag för det rådslag som skulle hållas med norrköpingsborna. Underlaget har sedan dess funnits tillgängligt på kommunens webbsida. Efter sommaren inleddes en dialogturné för att nå ut med information om rådslaget och för att lyssna på norrköpingsbornas synpunkter i frågan. Förutom att finnas på plats fysiskt på olika platser i staden så har underlaget spridits via olika sociala medier. Responsen från rådslaget finns samlat i ett underlag till denna tjänsteskrivelse tillsammans med det underlag som togs fram innan sommaren och som beskriver de tre alternativen och konsekvenserna av dessa.

### **Alternativen**

De tre alternativen för hur järnvägspassagen kan byggas beskrivs översiktligt enligt nedan:

A. i upphöjt läge på en bro där spårvagnar, bussar, bilar, cyklar och fotgängare kan passera under spåren och där ytorna under järnvägsspåren kan användas för bland annat parkering och resenärsservice.

B. i markförlagt läge där spårvagnar, bussar, bilar, cyklar och fotgängare kan passera över spåren och där ytor ovan spåren kan användas för resenärsservice.

C. i markförlagt läge där bilar, cyklar och fotgängare kan passera över spåren och där ytor intill spåren används för parkering och resenärsservice. Kollektivtrafik kommer inte att kunna passera stationen i en gen nordsydlig sträckning.

Förslagen innebär olika konsekvenser utifrån funktion och ekonomi. I underlaget framgår vad som ingår i de ekonomiska beräkningarna och vilka delar som inte ingår. Där framgår också resonemang om de mer svårsmätbara konsekvenserna av alternativen, som inte ingår i de ekonomiska beräkningarna men som kan spela stor roll för stadens utveckling.

## Rådslag

I samband med rådslaget har flera kommunikationsaktiviteter genomförts. Under september och oktober besöktes flera platser i en dialogturné där tjänstemän och politiker deltagit. Platserna som besöktes var resecentrum, biblioteket, Mirum galleria, Lindens köpcentrum, Kungsgårdsgymnasiet och Hagagymnasiet. Vid besöken delades en broschyr ut med information om de tre alternativen och besökaren kunde se förslagets utformning i en 3D-modell som var tillgänglig i ett så kallat visualiseringsbord (stor dataskärm).

Under hösten genomfördes även fördjupade presentationer hos partigrupper, där projektledare Josef Erixon tillsammans med ekonomidirektör Petter Skill erbjudit sig att redogöra mer ingående för alternativens utformning och konsekvenser. Särskilt fokus riktades mot de kommunalekonomiska konsekvenserna av de olika alternativen. Presentationerna avslutades med frågestund och diskussion med flera relevanta frågeställningar och de allra flesta kunde besvaras med stöd av det underlag som tagits fram.

Kommunikation med norrköpingsborna har även skett via sociala medier och kommunens webb och spridningen har varit bra, exempelvis så har framtagen animationsfilm med de tre alternativen i en 3D-modell visats över 50 000 gånger.

En utställning har funnits tillgänglig på Stadsmuseet. Dessutom genomfördes ett webbseminarium med möjlighet att ställa frågor till en panel med tjänstemän och politiker. Kommunikationen har även skett i olika branschsammanhang så som den digitala versionen av Norrköpings Byggdag och Östsvenska handelskammarens nätverksträff för ESIC (East Sweden Infra Cluster).

Genom rådslaget har norrköpingsborna fått chansen att tycka till och många har tagit den chansen. I sammanställningen finns över 200 skriftliga synpunkter och återkopplingen efter dialogturnén visade på ett stort engagemang och nyfikenhet hos besökarna. Uppskattningsvis har ungefär 500 personer framfört synpunkter på olika sätt.

Summeringen av rådslaget visar att de allra flesta norrköpingsbor (86%) som deltagit önskar en upphöjd järnvägsanläggning enligt alternativ A. De flesta argumenterar för att det skulle gynna möjligheten att utveckla staden på båda sidor av järnvägen och att undvika den stora barriär som järnvägen upplevs som idag. Ett annat argument som lyfts fram är att ytorna under spåren kan innebära en flexibilitet där bland annat framtida behov för bytespunktens funktioner kan utvecklas. Det här alternativet innebär en högre investeringskostnad för kommunen eftersom det blir aktuellt med en omfattande medfinansiering av järnvägsanläggningen. Slutsatsen som många drar är att de långsiktiga värdena, som lösningen bedöms innebära för stadens utveckling, väger över mot den högre investeringskostnaden.

### *Ekonomiska konsekvenser*

Alternativ A med en upphöjd järnvägsanläggning på bro, beskrivs av Trafikverket som ett tillägg till grundutförandet vilket innebär att kommunen kommer att behöva medfinansiera delar av järnvägsanläggningen.

Enligt Lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter får en kommun lämna bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för. Enligt Lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning ska kostnaden för medfinansiering redovisas som en kostnad i resultaträkningen eller tas upp i balansräkningen under posten Bidrag till infrastruktur. Om den tas upp i balansräkningen så ska den upplösas med årliga enhetliga belopp under högst 25 år och upplösningen ska påbörjas det år bidraget beslutas, oavsett när själva utbetalningen sker. Även en direkt kostnadsföring i resultaträkningen ska ske det år bidraget beslutas, oavsett när utbetalning sker.

En direkt kostnadsföring kommer att innebära att kommunen inte klarar balanskravet det året. Eftersom Norrköpings kommun har ett tillräckligt eget kapital kan kommunen anföra synnerliga skäl för att inte återställa det egna kapitalet inom 3 år. Däremot är det möjligt att utforma mål för god ekonomisk hushållning som mer utgår från att rätt generation av skattebetalare ska finansiera förbrukningen av anläggningen.

Budgetbeslut i Kommunfullmäktige den 15 juni:

I bilagan ”Sammanställning av underlag inför val av stationslösning – Ostänkens passage genom centrala Norrköping” ges en utförlig beskrivning av de ekonomiska konsekvenserna för kommunen av de tre olika alternativen. Nettoinvesteringar är högst för alternativ B och lägst för alternativ C. För alternativ A är nettoinvesteringarna 5 300 mnkr. Med alternativ A beräknas intäkterna för försålda byggrätter ge en exploateringsintäkt på 3 900 mnkr. Skillnaderna i exploateringsintäkter mellan alternativen beror dels på hur mycket byggrätter som kan säljas samt hur attraktiva lägena blir i de olika alternativen. I alternativ A skapas mest attraktiva lägen.

Exploateringsintäkterna gör att nettoinvesteringskostnaden minskar och alternativ A är det alternativ där det skapas mest byggrätter och därmed högst exploateringsintäkter.

### **Förutsättningar för fortsatt arbete**

Det beslutsärende som nu förberetts bygger på ansatsen att kommunfullmäktige beslutar i linje med vad majoriteten av de norrköpingsbor som varit delaktiga i rådslaget har tyckt - att järnvägen ska byggas i ett upphöjt läge så som presenterats i alternativ A.

Beslutet om järnvägens dragning och utformning genom staden är ett långsiktigt och viktigt beslut som på ett påtagligt sätt kommer att påverka stadens utveckling. Den befintliga stambanan invigdes år 1866 och har betytt mycket för stadens tillväxt. På samma sätt kommer den nya infrastrukturen som byggs i och med Ostlänken att betyda mycket för norrköpingsborna idag och i framtiden.

Alternativ A bedöms ge goda förutsättningar att utveckla staden på båda sidor om järnvägsspåren och att utforma Norrköpings nya centralstation till en stark regional nod. De ekonomiska åtaganden som alternativet innebär

bedöms vara långsiktigt fördelaktiga bland annat eftersom det är det alternativ med lägst kommunala reinvesteringskostnader.

Med detta beslut kan Trafikverket och Norrköpings kommun slutföra inledd förhandling och därefter återuppta planering och projektering av en gemensam lösning för passagen genom centrala Norrköping. Kommunen kommer också att återuppta arbetet med detaljplaneprogram för Butängen och Johannisborg. Beslutet utgör ett viktigt steg mot byggnationen av Ostlänken, den nya centralstationen och omvandlingen av omgivande stadsdelar.

### Bilagor:

- Sammanställning av rådslaget: Val av läge för Ostlänken och ny centralstation i Butängen
- Ostlänken – Broschyr – Val av läge för Ostlänken och ny centralstation i Butängen  
KS 2020/0605-4
- Ostlänkens passage genom centrala Norrköping – Underlagsrapport – Sammanställning av underlag inför val av stationslösning  
KS 2020/0605-5
- Ostlänken – Rapportsammanställning: Kvalitetssäkring av kostnadsuppskattning för järnvägen, stationen, bytespunkten och bytespunktens omland KS  
2020/0605-6

### Yrkanden

Olle Vikmång (S) yrkar med instämmande av Fredrik Björkman (M), Niclas Clarén (KD), Lars Stjernkvist (S), Annette Sjöo (S), Mia Sköld (MP), Gunnar Bredin (M), Christian Widlund (C), Nicklas Lundström (V), Anita Jernberger (L), Issa Issa (-) och Jan Petersson (SD) bifall till liggande förslag från kommunstyrelsen.

### Propositionsordning

När förhandlingarna förklarats avslutade finner ordföranden att det endast föreligger ett förslag till beslut och finner att kommunfullmäktige beslutar i enlighet med detta.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

14.12.2020

---

Sänt till:  
Samhällsbyggnadskontoret (J.Erixon)

---

Justerarens signatur

Protokollsutdraget bestyrks