



Val av läge för Ostlänken och ny centralstation i Butängen

Inledning

Staten har beslutat att bygga Ostlänken, en ny höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping. Infrastruktursatsningen blir den absolut största i Sverige någonsin.

Nu står Norrköping inför ett avgörande beslut som handlar om hur Ostlänken och den nya stationen ska placeras i centrala Norrköping. Kostnader ska vägas mot nyttor och utvecklingspotential.

I den här broschyren har vi översiktligt beskrivit tre olika förslag för hur den nya stationen och järnvägspassagen kan byggas;

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.

Det är kommunfullmäktige i Norrköping som ska fatta beslut om vilket av de tre alternativen som kommunen ska arbeta vidare med tillsammans med Trafikverket. Det är ett viktigt beslut för Norrköpings fortsatta utveckling och för att tågen ska börja rulla enligt tidplanen senast år 2035.

Bakgrund

Satsningen på Ostlänken skapar stora möjligheter för Norrköpings utveckling. Med fler järnvägsspår kommer fler att ha möjlighet att resa och transportera gods hållbart. Genom att förbättra förutsättningarna för pendling ökar möjligheten för människor att både jobba och studera på annan ort. Ostlänken skapar underlag för fler bostäder och arbetsplatser, och Ostlänken har blivit en av de största drivkrafterna för hela regionens utveckling och näringsliv.

Ända sedan järnvägsutredningen antogs 2010 har det varit klart att Norrköping får en centralt placerad station. En station utanför staden avskrevs i tidigt skede, framförallt för att tillgängligheten för resenärerna kraftigt försämrades, men också av ekonomiska, miljömässiga och kulturmiljöskäl.

Att ha stationen i ett centralt läge nära många bostäder, arbetsplatser och andra målpunkter är viktigt för att minska den totala restiden för resenärerna. Det blir lättare att åstadkomma god kollektivtrafik till och från resecentrum om det ligger i ett centralt läge.

Kommunen var tidigt ute och planerade för den nya stationen som ska ligga strax norr om dagens station i

Butängen. 2010 antog kommunen en fördjupning av översiktsplanen som beskriver en station i upphöjt läge omgiven av innerstadskvarter.

I arbetet med översiktsplanen avskrevs alternativet med järnväg under mark för att de geotekniska förutsättningarna skulle göra det för svårt och för dyrt att bygga. En markförlagd anläggning avskrevs med motivet att det skapar en barriär som bromsar utvecklingen norr om järnvägen.

Nu pågår nästa planeringsfas, där ett planprogram tas fram. Vilket av de beskrivna alternativen som kommunfullmäktige väljer - markförlagt eller upphöjt, kommer att bli en viktig förutsättning för den fortsatta planeringen av området.

Inom projektet "Framtidens Resor" i Norrköping har tillgängligheten till den nya stationen studerats för att stationen ska bli en stark regional nod som underlättar resandet för hela regionen. En rad åtgärdsförslag har tagits fram för att maximera tillgängligheten till stationen inom kommunen och från omkringliggande orter.

Förutsättningar

Samtliga alternativ som beskrivs i den här broschyren beskrivs utifrån övergripande funktion och ekonomiska konsekvenser. De kostnadsberäkningar som presenteras är schablonmässigt beskrivna och kommer att utvecklas vart efter vi får mer kunskap.

Ambitionen har varit att skapa ett så bra underlag som möjligt för att kunna beskriva de kommunalekonomiska konsekvenserna. Dessa behöver kunna presenteras på ett enkelt sätt.

I de avancerade beräkningar som gjorts ingår nettoinvesteringar. Med detta avses samtliga utgifter och inkomster förknippade med de investeringar som ska genomföras, inklusive exploateringsresultat, regionala och nationella bidrag och medfinansiering av olika slag. Några delar har

bedömts som svåra att förutse eller är kopplade till den pågående förhandlingen mellan Trafikverket och kommunen och ingår därför inte. Exempel på sådan delar är räntekostnader, byggherrekostnader och riskpåslag. Alla priser och beräkningar är i 2020 års nivå.

Den arkitektoniska utformningen är inte klar utan bilderna i den här broschyren fungerar bara som ett hjälpmedel att förstå skillnaderna i alternativen och ska *inte* ses som slutgiltiga förslag. Visionsbilderna som visas tar sikte på en fullt utbyggd stadsdel omkring år 2050-2080.

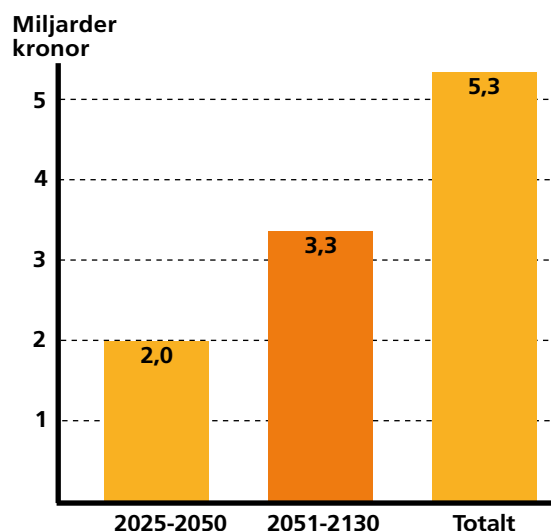
Efter beslut om valt alternativ kommer kommunen och Trafikverket tillsammans arbeta vidare med det valda alternativet för att det ska bli en så bra lösning som möjligt.

Ekonomiska konsekvenser

Sett till utgifter, inkomster och bidrag förknippade med investeringar, medfinansiering till Trafikverket samt exploateringsnetto, så kommer alternativ A enligt våra preliminära beräkningar att kosta omkring 5,3 miljarder för kommunen fram till år 2130. Utgifterna och inkomsterna är inte jämnt fördelade under alla åren, men utslaget på hela perioden motsvarar det en nettoinvesteringsutgift på drygt 50 miljoner kronor per år. Detta kan jämföras med kommunens totala investeringsnetto 2019 som var nästan 1,4 miljarder (1400 miljoner) kronor.

Trafikverket står normalt sett för kostnaden för att bygga järnvägen och perronger. För att det upphöjda alternativet ska kunna genomföras behöver kommunen betala merkostnaden som det upphöjda alternativet innebär. I beräkningarna ingår förutom medfinansieringen också utgifter för vägar under spåren, busshållplatser och andra servicefunktioner samt byggnation som hör ihop med stadsomvandlingen i Butängen.

Alternativ A är det alternativ där vi kan räkna med störst inkomster i form av försäljning av mark. Andra mer svårberäknade inkomster i form av ökade skatteintäkter tack vare större inflyttning och fler arbetstillfällen finns inte med i beräkningen men bedöms bli som störst i alternativ A.



Diagrammet visar nettoinvesteringar minskat med exploateringsresultat för perioden 2025-2050, för perioden 2051-2130 samt totalt för hela perioden.



Visionsbild år 2050-2080.

Alternativ B

Markförlagd järnväg med många passager



Järnvägens passager. 1) Fredriksdalsgatan, passage över järnvägen för motortrafik, gång- och cykeltrafik 2) Ingelstagatan, passage över järnvägen för gång- och cykeltrafik 3) Vattengränden, passage över järnvägen för gående 4) Stationen med entré från norr och söder. Drottninggatan, passage över järnvägen för gående 5) Drottninggatan/Godsgatan, passage över järnvägen för spårvagn, buss, gång- och cykeltrafik 6) Ståthögavägen, passage över järnvägen för motortrafik, gång- och cykeltrafik 7) Johannisborgsförbindelsen, passage över järnvägen för motortrafik, gång- och cykeltrafik.

I alternativ B byggs järnvägen på marken med sju bropassager över spåren. Här byggs bussterminalen på bro över järnvägsspåren vilket medför korta bytestider. Spårvägen kan i det här förslaget passera över spåren och fortsätta in i Butängen och vidare mot Ingelsta.

Broarna över spåren bygg med långa ramper som kommer att ta markutrymme i anspråk. Ytorna för stationsfunktioner och broar omfattar motsvarande omkring åtta bostadskvarter som inte går att exploatera.

Genom att bygga broar kommer den passerande trafiken att få relativt långa passager i form av uppförs- och nedförsbackar eller på vissa platser hissar/trappor varje gång spåren ska passeras. Detta missgynnar gång- och cykeltrafiken. Detta riskerar också hämma och fördröja den planerade stadsomvandlingen.

I samtliga alternativ kommer järnvägen att kantas av bullerskydd. I de markförlagda alternativen kommer

bullerskydden som hamnar i ögonhöjd att bli ett tydligt inslag i stadsbilden närmast järnvägen. Att skapa trygga passager av järnvägen blir en viktig uppgift i den fortsatta utformningen, oavsett valt alternativ.

Alternativ B innebär att mycket betong går åt för att bygga broarna över spåren vilket inte är bra ur klimatsynpunkt. Med järnvägen i marknivå finns det en ökad risk för översvämning vid skyfall och höga vattenflöden. Förbättrad kollektivtrafik och fler passager för gångtrafikanter och cyklister gör att fler kan välja hållbara transporter för sina resor.

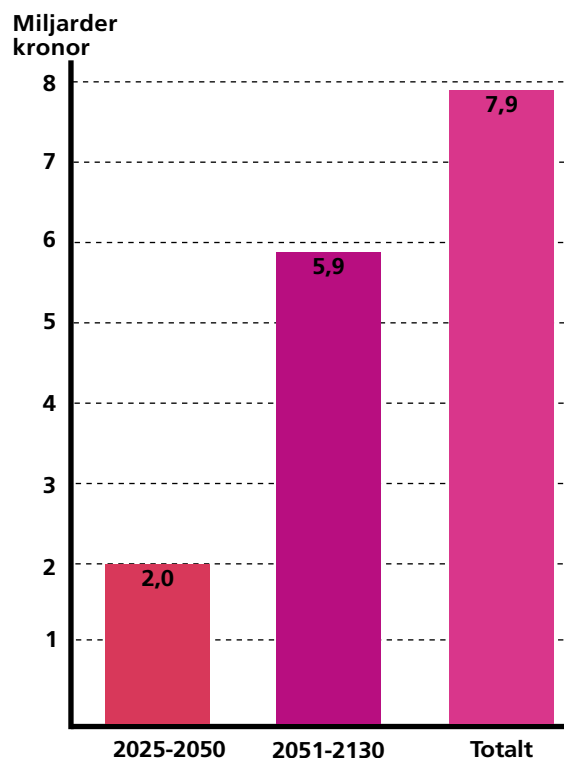
Stationen nås från såväl norra som södra sidan vilket är viktigt för att öka områdets attraktivitet. Att passagera måste ske över järnvägen kommer dock att minska rörligheten mellan norra och södra sidan. Förutsättningarna för stadsomvandling bedöms ändå som goda på den norra sidan av järnvägen.

Ekonomiska konsekvenser

Sett till utgifter, inkomster och bidrag förknippade med investeringar samt exploateringsnetto, så kommer alternativ B enligt våra preliminära beräkningar att kosta omkring 7,9 miljarder för kommunen fram till år 2130. Utgifterna och inkomsterna är inte jämnt fördelade under alla åren, men utslaget på hela perioden motsvarar det en nettoinvesteringsutgift på drygt 75 miljoner kronor per år. Detta kan jämföras med kommunens totala investeringsnetto 2019 som var nästan 1,4 miljarder (1400 miljoner) kronor. Alternativ B är det alternativ med högst utgifter på lång sikt.

I det här förslaget står Trafikverket för kostnaden för byggandet av järnvägen och perrongerna. Trafikverket ersätter också motsvarande passager över järnvägen som finns idag. Det som tillkommer för kommunen är kompletterande förbindelser över järnvägen, busshållplatser och andra servicefunktioner samt byggnation som hör ihop med stadsomvandlingen i Butängen.

Att alternativet B är det alternativ som medför den största utgiften för kommunen beror på att kommunen får stå för reinvesteringarna av de broar som byggts i de tidigare etapperna.



Diagrammet visar nettoinvesteringar minskat med exploateringsresultat för perioden 2025-2050, för perioden 2051-2130 samt totalt för hela perioden.



Visionsbild år 2050-2080.

Alternativ C

Markförlagd järnväg med färre passager



Järnvägens passager. 1) Fredriksdalsgatan, passage över järnvägen för motortrafik, gång- och cykeltrafik 2) Ingelstagatan, passage över järnvägen för gång- och cykeltrafik 3) Vattengränden, passage över järnvägen för gående 4) Stationen med entré från norr och söder. Drottninggatan, passage över järnvägen för gående 5) Ståthögavägen, passage över järnvägen för gång- och cykeltrafik 6) Johannishovsförbindelsen, passage över järnvägen för motortrafik, gång och cykel

I det sista alternativet byggs järnvägen på marken och med sex passager över järnvägen. Bussterminal och andra funktioner kopplat till stationen är placerade vid sidan av spåren.

Alternativ C är det minst kostsamma alternativet för kommunen. Anledningen är att det är Trafikverket som står för hela kostnaden för att bygga järnvägen samtidigt som antalet passager som kommunen får betala för är minsta möjliga. Ambitionen är dock att även i detta alternativ åstadkomma en stadsomvandling norr om spåren. Stationen nås från såväl norra som södra sidan vilket är viktigt för att öka områdets attraktivitet.

I detta alternativ kan kollektivtrafiken inte passera i en gen sträckning i nordsydlig riktning över spåren och det blir relativt långa passager för gående och cyklister som ska ta sig mellan områdena. Bytestiden för tågresenärerna blir längre i detta förslag. Biltrafiken får sämre förutsättningar med passager enbart i ytterkant varför tillgängligheten sammantaget kommer att vara i princip

likvärdig med hur den är idag. Ytorna för stationsfunktioner och broar omfattar motsvarande omkring sju bostadskvarter som inte går att exploatera.

I det här alternativet fortsätter järnvägen att utgöra en barriär som bedöms påverka takten och utbredningen för stadsomvandlingen även om den nya stationen och Ostlänken i sig innebär en positiv drivkraft för området. Bullerskydden som kommer att omge järnvägen hamnar i ögonhöjd och blir ett tydligt inslag i stadsmiljön närmast järnvägen. Att skapa trygga passager av järnvägen blir en viktig uppgift i den fortsatta utformningen, oavsett valt alternativ.

Järnväg i marknivå med få broar gör att mängden betong som går åt vid byggnation blir relativt liten vilket ger lägre klimatpåverkan. Med järnvägen i marknivå finns det en ökad risk för översvämning vid skyfall och höga vattenflöden. Förbättrad kollektivtrafik gör att fler kan välja hållbara transporter för sina resor.

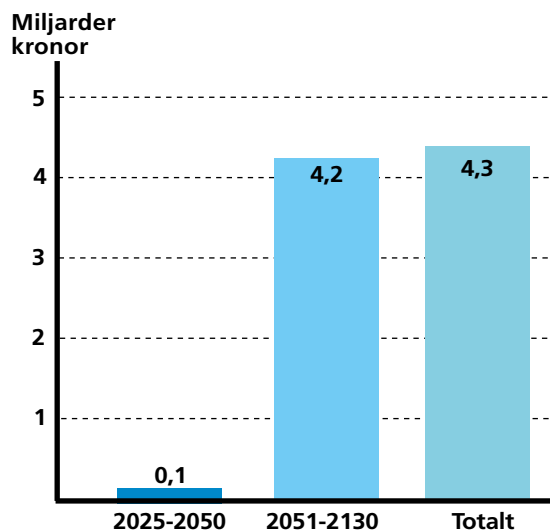
Ekonomiska konsekvenser

Sett till utgifter, inkomster och bidrag förknippade med investeringar samt exploateringsnetto, så kommer alternativ C enligt våra preliminära beräkningar att kosta omkring 4,3 miljarder för kommunen fram till år 2130. Utgifterna och inkomsterna är inte jämnt fördelade under alla åren, men utslaget på hela perioden motsvarar det en nettoinvesteringsutgift på drygt 40 miljoner kronor per år. Detta kan jämföras med kommunens totala investeringsnetto 2019 som var nästan 1,4 miljarder (1400 miljoner) kronor.

Alternativ C är det alternativ med lägst utgifter, framförallt i det korta perspektivet men även totalt sett över hela tidsperioden.

I alternativ C står Trafikverket för hela kostnaden för att bygga järnvägen och stationen. Trafikverket ersätter också motsvarande passager över järnvägen som finns idag. Det som tillkommer för kommunen är de få kompletterande förbindelserna över järnvägen, busshållplatser och andra servicefunktioner samt byggnation som hör ihop med stadsomvandlingen i Butängen.

Intäkterna för markförsäljning är lägst i alternativ C. Mer svårberäknade inkomster i form av ökade skatteintäkter tack vare större inflyttning och fler arbetstillfällen finns inte med i dessa beräkningar men bedöms bli lägst i alternativ C.



Diagrammet visar nettoinvesteringar minskat med exploateringsresultat för perioden 2025-2050, för perioden 2051-2130 samt totalt för hela perioden.



Visionsbild år 2050-2080.

Space syntax

Analys av stadsvärden

Alternativ A



Alternativ B



Alternativ C



Space syntax är ett analysverktyg som hjälper oss att förstå vilka delar av en stad som är centrala och lättillgängliga och vilka som är mer avskilda och avlägsna. Detta har visat sig ha stor betydelse för flöden och rörelser i staden. Analyserna ger därför en fingervisning om det framtida gatulivet. Enkelt förklarar det att beskriva det som att desto rödare ett stråk är på kartan desto mer gatuliv kan vi förvänta oss. Blå-gröna färger betyder att gatan är lugnare och mer avskild.

Space syntax-analyser kan användas både för att beskriva befintliga miljöer men också, som i det här fallet, för att göra en prognos för ett framtida scenario. De kan också användas för att göra en bedömning av vilken typ av bebyggelse och vilka funktioner som är mest lämpade på en plats. Röda stråk lämpar sig för en tätare och högre bebyggelse med god möjlighet för etablering av till exempel handel och restauranger. De blåa och gröna områdena kan vara mer lämpliga som lugnare bostadsområde eller för ett avskilt företagsområde.

Bilderna visar analyser för gång- och cykeltrafik i framtidens Butängen för de tre olika alternativen. Samtliga tre alternativ har i och med närheten till den nya stationen en god koppling till omvärlden. Men alternativen skiljer sig starkt åt, framför allt utifrån hur väl norra delen av Butängen hänger ihop med resten av staden.

I alternativ A fortsätter gatunätet utan hinder in i Butängen vilket gör att även gatunätet norr om järnvägen

fortsätter att vara centralt. De röda och orange färgerna tyder på att det kommer att finnas stor potential för stadsutveckling i form av högre byggnader med plats för både handel, kontor och lägenheter. Här finns också goda förutsättningar för fortsatt stadsutveckling norrut mot norra delen av Butängen och mot Ingelstaområdet.

I alternativ B och C dominerar de blåa och gröna färgerna den norra sidan av järnvägen vilket gör att det kommer att finnas en tydlig fram- och baksida vid den nya stationen. Trots att stationen, till skillnad från idag, kommer att ha entré åt både norr och söder kommer ändå den norra sidan att vara och upplevas som mer avskild från centrum. Tack vare närheten till stationen kan det ändå finnas goda möjligheter för till exempel bostäder och kontorsetableringar norr om järnvägen, men området kommer sannolikt fungera mer som en del av staden där främst de som arbetar eller bor i området rör sig.

Området framför stationen söder om järnvägen har i samtliga alternativ goda förutsättningar för stadsutveckling, även om förutsättningarna är allra bäst i alternativ A.

Hur de faktiska rörelsemönstren blir i framtiden påverkas givetvis också av vilka verksamheter som etableras på olika platser. Space syntax-analysen ska i första hand ses som en fingervisning för de naturliga förutsättningarna och den potential som finns på en viss plats.

Summering

Ostlänken kommer att innebära stora möjligheter för Norrköpings utveckling i form av ökat bostadsbyggande och att fler företag växer och etablerar sig här. I slutändan innebär det fler arbetstillfällen och ökade intäkter för norrköpingsborna. Genom en klok och långsiktig planering kan de möjligheter som Ostlänken innebär tas tillvara. De tre alternativ som tagits fram innebär att vi i olika grad tar tillvara och stärker den utvecklingspotential som Ostlänken innebär.

Alternativ A

Med alternativ A skapas bra förutsättningarna för stadsomvandling och tillväxt – något som kommer alla norrköpingsbor till del i form av fler jobb, bättre utbud av varor och tjänster och ökade skatteintäkter. Den upphöjda järnvägen innebär även att stationen och bytestpunkten utformas på ett optimalt sätt med snabba och smidiga byten mellan trafikslagen. Detta innebär kortare restider och större arbetsmarknad för norrköpingsborna.

Förutsättningarna för stadsomvandling är bra i alternativ A. Här kan störst yta bebyggas med till exempel nya kontor och bostäder då servicefunktioner placeras under järnvägen. Samtidigt bedöms markpriset som högst i alternativ A som genererar stora exploateringsintäkter vid markförsäljning.

Mot detta ställs de relativt stora kostnader i medfinansiering av den upphöjda anläggningen till staten. Kostnaderna slås ut över många år och bedöms därför vara hanterbara i den kommunala ekonomin. Driftkostnaderna för kommunen blir i det längre perspektivet relativt låga då passagera sker under järnvägen. Alternativ A blir därmed också det alternativ som i minst utsträckning skjuter kostnader för Ostlänken på kommande generationer.

Utformningen med god tillgänglighet till övriga staden gör att Butängen blir attraktivt att investera i – bostadsbyggande och byggande av kontorshus kan komma igång tidigt, kanske rentav innan Ostlänken byggs och Norrköping får del av de positiva effekterna av Ostlänken tidigare. I ett längre perspektiv när stadsdelen närmast omkring stationsområdet är fullt omvandlad tros utvecklingen fortsätta vidare in i norra Butängen.

Alternativ B

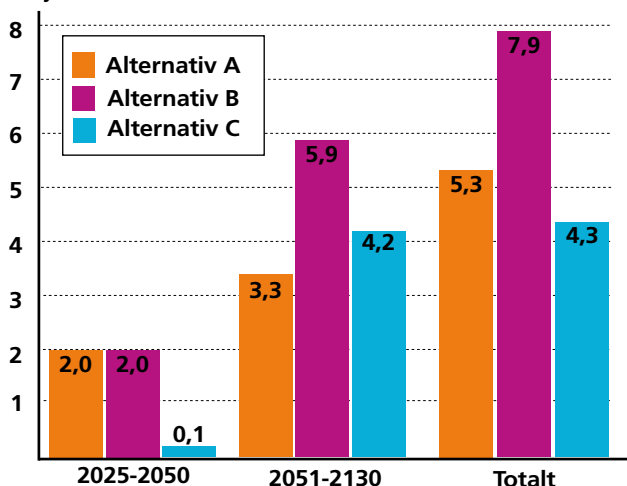
Alternativ B med passager över järnvägen och kollektivtrafiken som går in i området innebär en förbättrad tillgänglighet mellan områdena jämfört med idag och tillgängligheten till stationen från båda sidor blir god vilket är viktigt. Kommunen medfinansierar inte statens järnvägsanläggning men får ändå betydande kostnader i

kollektivtrafikanläggningen som placeras över järnvägen för att säkra bra bytestider. En nackdel är att kommunen på sikt får höga driftkostnader för de broar som binder samman området norr om järnvägen med övriga staden. Kommunen får in goda intäkter vid markförsäljning även om de blir lägre än i alternativ A. Detta beror dels på att parkering och andra servicefunktioner behöver ligga vid sidan av järnvägen men också på att markpriserna förväntas bli lägre i detta alternativ. I alternativ B kommer Norrköping få en bra utväxling av Ostlänken i form av ökad tillgänglighet till andra städer, stadsomvandling, arbetstillfällen och skatteintäkter men kostnaderna blir också höga för broar och kollektivtrafikanläggningen över spåren. Även norra Butängen förutspås att på sikt kunna omvandlas och utvecklas.

Alternativ C

Alternativ C innebär att kommunen gör färre investeringar kopplat till järnvägen. Exempelvis placeras bussterminalen bredvid stationen och det blir ingen passage för kollektivtrafik över järnvägen samt färre passager över järnvägen totalt sett. Stationen kan fortfarande nås från både norra och södra sidan vilket är viktigt för att en stadsomvandling ska kunna äga rum på den norra sidan, men tillgängligheten till övriga staden blir inte bättre än vad den är idag. Norrköping får en bra utväxling av Ostlänken men intäkterna av markförsäljningen blir lägre än i övriga alternativ. På det stora hela är detta det minst kostsamma alternativet för kommunen även om kommunen får ökade driftkostnader med tiden. Området runt stationen utvecklas och omvandlas i en långsammare takt och bedömningen är att effekten av Ostlänken inte når norra Butängen där uteblir omvandlingen helt.

Miljarder kronor



Diagrammet visar nettoinvesteringar minskat med exploateringsresultat för samtliga alternativ.



Visionsbild år 2050-2080. Alternativ A.



Visionsbild år 2050-2080. Alternativ B.



Visionsbild år 2050-2080. Alternativ C.

Alternativ A



Vy från söder mot järnvägen. Spårvagnen fortsätter i Drottninggatans förlängning in under järnvägen och vidare norr ut.

Alternativ B



Vy från söder mot järnvägen. Till höger syns entré till stationen med bussterminal och spårvagnspassage på en bro över järnvägen.

Alternativ C



Vy från söder mot järnvägen. Entré till stationen till vänster. Buss och spårvagnshållplatser framför järnvägen.

Ett avgörande beslut för Norrköpings framtid

För mer än 150 år sedan, år 1866, invigdes Södra stambanan. Med en ny station i Norrköping kunde Norrköping ta ett rejält kliv i utvecklingen och stärka sin position som stad.

Nu är det dags att bygga en ny stambana för att möta upp dagens och framtidens behov. För att planering och byggnation ska kunna fortsätta enligt tidplanen behöver ett beslut tas om hur Ostlänken och den nya stationen ska placeras i centrala Norrköping.

Norrköpingsborna bjuds in att delta i dialogen inför beslutet i kommunfullmäktige om vilket av de tre alternativen som ska väljas. Det är ett viktigt beslut för Norrköpings fortsatta utveckling och för att tågen ska börja rulla enligt tidplanen senast år 2035.

Vision 2035

FRAMTIDSTRO I ETT FÄRGSTARKT NORRKÖPING

År 2035 är Norrköping en av landets främsta miljökommuner med 175 000 invånare. Här har alla barn och ungdomar framtidstro. I en innovativ miljö stimuleras entreprenörskap och näringsliv som med bredd och spets attraherar talanger och studenter. Helt enkelt ett näringsliv och universitet i toppklass.

Här skapar vi livskvalitet genom upplevelser och stolta miljöer. Vi är en ledande kulturstad och Sveriges musikhuvudstad.

Med respekt för stadens själ och med mod och kreativitet skapar vi vårt färgstarka Norrköping tillsammans.

Samhällsbyggnadskontoret

601 81 Norrköping
Besöksadress: Förvaltningshuset Rosen, Trädgårdsgatan 21
Tel: 011-15 00 00
E-post: samhallsbyggnadskontoret@norrkoping.se
www.norrkoping.se

