

Nyhetsbrev Ostlänken 2/2020/ Erik Söderberg Östergötland

Här kommer en redogörelse för Trafikverkets beslut om att bygga den första etappen av Ostlänken mellan Järna och Norrköping. De publicerade 21 jan slutsatserna av sitt skapningsarbete. Det gick ut på att kostnaden för Ostlänken skulle sänkas från uppskattade 64 till budgeterade 54 miljarder. Det har man inte lyckats med, men några miljarder kan sparas. Oaktat detta bestämmer man sig för att börja med etapp 1, sträckan Järna-Norrköping. Den etappen innefattar nya stationer i Trosa kommun (Vagnhärad), samt Nyköping C, Skavsta och Norrköping. De 35 miljarder som finns i Nationella planen för Ostlänken räcker nästan, lite beroende på sträckan Norrköping C där man inte är helt klar.

Trafikverkets information <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2020-01/kostnadsutredning-av-ostlanken- visar-vagen-framat/>

Huvudskälet till valet av den etappen framför alternativet Norrköping-Linköping är att planeringen kommit längre och kostnadsprognoserna är säkrare. Einar Schuch, Trafikverket säger ”På sträckan från Norrköping och söderut finns stora kostnader och osäkerheter”. Det gäller bl a diskussionen om tunnel i Linköping. Passagen Linköping C utreds nu och Ramböll ska avrapportera resultatet senast i december 2020.

Den sträckan ryms inte i Regeringens tillåtlighetsbeslut som sträcker sig från Järna till Tallboda (5 km nordost om centrum). Ansökan om tillåtlighet lämnades in i november 2015 och godkändes av regeringen 7 juni 2018. Sträckan innehåller också en tunnel med två nya spår från polishuset i Norrköping till Klinga.

Ostlänken kommer att byggas för 250 km/tim. Det framgår på trafikverkets webb att nästa planerade projekt på stambanorna är Göteborg-Borås (Planerad byggstart 2025–2027) som också byggs för 250 km/tim. Däremot planeras Lund-Hässleholm för 320 km/tim.

Fördelar med valet av sträckan Järna-Norrköping

Restiden förkortas för resor på södra stambanan. Den innebär också att Västra stambanan får ökad kapacitet. Nu trängs trafiken både mot Malmö och Göteborg på samma spår till Katrineholm. För Nyköpingsborna som idag har ett dåligt enkelspår från Stockholm innebär det en kraftig standardhöjning, liksom för resande till och från Skavsta flygplats.

Mediakommentarer från Stjernkvist, KSO Norrköping är att det är ett välkommet besked att arbetet går vidare med start på sträckan Järna-Norrköping. Etappindelningen ger förutsättningar för ett ekonomiskt ansvarsfullt och effektivt byggande.

Widar skriver i en ledare i Folkbladet att Stjernkvists insatser varit avgörande för beslutet.

Julie Tran, regionråd ordf TSN och Maria Björk-Hummelgren, Östsvenska handelskammaren välkomnar beskedet.

Linköping måste vänta på Ostlänken, men KSO Niklas Borg M har haft kontakt med Eneroth o Lena Erixon, är inte orolig för att Ostlänken inte ska byggas till Linköping. Stadsbyggnadskommunalrådet Demirok, C är besviken o tveksam till om Trafikverket klarar av projektet. ”Allt som Trafikverket gör blir dyrare och tar längre tid”.

Radio Östergötland Linköping förändras i väntan på Ostlänken: <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=160&artikel=7391204>

Inför samtalen om nya stambanor skrev Eneroth en debattartikel på temat ”Nya stambanor är viktiga för Sverige” i corren. I samtalen 16 jan deltog S, Mp, L, C och V. Några referat från mötet har inte publicerats, inte heller något nytt mötesdatum.