Ostlänken

Allt är statens fel?

M-kommunalråden Niklas Borg och Stefan Erikson skriver att Linköpings kommun inte har drivit på för en ny tågstation vid Steninge. Jag vill inte strö salt i de kommunala såren, men…

Låt oss läsa innantill i Linköpings kommuns yttrande 2022 till Trafikverket:

”…av de centralt markförlagda lokaliseringsalternativen förordas korridor Steninge” ---

”Steningekorridoren är den lokalisering i centrala Linköping som har bäst potential…”

”Steningekorridoren är det markförlagda alternativ som har tydligt bäst måluppfyllelse”.

”Kommunen [vill] understryka vikten av att en station placeras mellan Stångån och Steningeviadukten i en direkt förlängning av det starkt befintliga strategiska stråket som S:t Larsgatan utgör. Det är det stationsläge som redovisade analyser utgår ifrån och det är det stationsläget kommunens egen analys och utvärdering grundar sig på.”

Som alla förstår har kommunens arbete varit ensidigt inriktat på Steningealternativet.

Befintlig station

Att utveckla befintlig Linköping C till en integrerad, tekniskt fullgod, framtidssäkrad station skulle enligt Trafikverkets rapport till regeringen 2023:109 visserligen förskjuta tidplanen, medföra omgivningspåverkan och störa tågtrafiken under byggtiden.

Men enligt rapporten är det ändå fullt genomförbart, och det är 3–4 miljarder billigare (prisnivå 2025) än vid Steninge.

Kommunalråden påstår att Trafikverket ”varit ytterst tydliga med att Ostlänken inte får plats på nuvarande

station”. Men kommunen har själv varit ytterst tydlig med att ny station vid Steninge är det enda tänkbara.

I rapporten 2023:109 skriver Trafikverket att alternativet befintlig station ”saknar helt acceptans hos kommunen”, och att ”Linköpings kommun betraktar en ny station för Ostlänken vid befintliga Linköping C som utesluten” med hänvisning till kommunens stadsutvecklingsplaner och påstått otillräckligt utrymme för lokal kollektivtrafik.

Trafikverket återger alltså kommunens argument. Istället borde man ha ifrågasatt Linköpings stadsutvecklingsplaner, som många anser är orealistiska. Troligen hade en vanlig utredningsprojektering visat att tillräckliga utrymmen för kollektivtrafiken kan åstadkommas.

Tidplan och kostnader

Eventuella förskjutningar i tidplanen skrämmer inte någon längre – projektet har ju planerats i över 30 år.

2013 skulle Ostlänken vara färdigställd 2027 och kosta 35 miljarder.

2018 hade kostnaderna stigit till 54 miljarder (+10 miljarder för Linköping). Då beslutade regeringen att slopa idén om separata höghastighetsspår och sänka topphastigheten från 320 till 250.

Färdigställandet har successivt förskjutits till 2035, men förra året hoppade det plötsligt ända till 2038. Trots hårdbantningen var kostnaderna nu 110 miljarder.

Felprioritering

Alla problem beror på statens – och kommunernas – oförmåga till projekthygien: att planera och prioritera rätt.



Bilden här visar kapacitetsutnyttjandet på nuvarande järnväg. Se själv: på sträckan Järna-Linköping, dvs Ostlänkens sträckning, är delen Norrköping-Linköping sedan 30 år den mest belastade. Det höga utnyttjandet hindrar Östgötapendeln med sina 4 miljoner resor per år och försvårar banans underhåll: underhållsskulden växer.

Varför prioriterades inte dubbelspåret Norrköping-Linköping i genomförandet av Ostlänken? Istället fick vi 2024 byggstart i Järna. Protesterade Östergötlands politiker mot det?

Nu ligger vi istället allra sist i röret. Ostlänken kommer inte ens till Linköping utan kanske till Torvinge, tidigast 2038.

Och tänk om statens pengar i framtiden tar slut strax norr om Norrköping?

Om staten (exempelvis 2018) hade valt byggstart där kapaciteten är sämst – i Östergötland – så hade många problem lösts. Dagens förunderliga situation hade inte uppstått.

Michael Porath
Landskapsarkitekt, f.d. infrastrukturprojektledare