Ostlänken

SLÄPP FRAM KUNGEN!

Minska kostnader och klimatutsläpp



Foto/montage: Michael Porath

Östgötatrafiken är idag med sina 4 miljoner resor per år och extremt hög rättidighet den ohotade kungen på Södra stambanan i Östergötland. Men bara om Östgötapendeln får utvecklas till sin fulla potential kan Ostlänken bli lönsam från miljösynpunkt, skriver Michael Porath, projektledare för Östgötapendeln 1993–96.

Regeringens besked om Ostlänken i Norrköping och Linköping sparar miljarder åt både staten och kommunerna men hindrar samtidigt Östgötapendelns driftsäkerhet och utveckling – avgörande förutsättningar för minskade klimatutsläpp. Denna allvarliga fråga måste lyftas till stridens frontlinje av Östergötlands kommun- och regionpolitiker.

Nästa besparing?

I Norrköping riskerar Ostlänkens 7 km långa dubbelspårstunnel mellan Butängen och Klinga att framstå som en lågt hängande besparingsfrukt i framtida nationella infrastrukturplaner. Kan norrköpingstunneln i värsta fall slopas helt?

Ostlänken reduceras i så fall till ett nytt dubbelspår mellan Järna och Norrköping, och tågen mot Linköping

får fortsätta att gå på Södra stambanans gamla dubbelspår. Det vore slutet för utvecklingen av Östgötapendeln norrut.

Att bygga dubbelspårig järnvägstunnel är bland det dyraste man kan göra. Under svåra förhållanden – i tätort och i lera, som i Norrköping – kan kostnaderna lätt överstiga 2,5 miljarder kr per km. Utbyggnaden av Stockholms tunnelbana har en *genomsnittlig* kilometerkostnad av 2,4 miljarder.

Räkna alltså med att tunneln under Norrköping kan gå loss på 17–18 miljarder – antagligen ännu mer.

Tunnelns klimatutsläpp

Tunnelbyggen orsakar enorma klimatutsläpp. Betong- och stålkonstruktioner, sprängning, borrning, logistik och maskiner genererar 4–10 gånger större koldioxidutsläpp per kilometer än att bygga dubbelspår på platt landsbygd. Även broar medför mycket stora utsläpp.

Med den prioritering staten valt – att börja bygga Ostlänken i Järna – kommer projektet i årtionden att bidra till den växande globala koldioxidskulden utan att kapaciteten för ökat klimatvänligt resande med Östgötapendeln förbättras. Ostlänken kommer inte på 40–60 år att gå med vinst för planeten – om ens någonsin.

I Norrköping kan markförlagda spår och minskad hastighet eventuellt möjliggöra för tunneln att mynna redan söder om Fiskeby, väster om E4. Det skulle i så fall förkorta tunnelsträckan från 7 till 3 km, och kostnaderna och klimatutsläppen för byggandet kan minska till kanske hälften.

Östgötapendeln – kungen

Östgötatrafiken är med sina 4 miljoner resor per år – 11 000 resor per dag i genomsnitt – den ohotade kungen på Södra stambanan i Östergötland med 90–95 avgångar dagligen. SJ och övriga aktörer kommer inte ens sammanlagt i närheten av motsvarande siffror.

Ostlänken borde ha börjat byggas i Östergötland, där nyttan är störst men kapaciteten otillräcklig sedan minst 30 år. Först när Ostlänken möjliggör Östgötapendelns utveckling med ytterligare stationer, fler avgångar och fler resande kan statens kostsamma jätteprojekt börja gå med vinst från miljösynpunkt.

Att Ostlänkens nya dubbelspår kommer till Linköping tidigast 2038 – och då inte ens når ända fram – är en olycka för klimatet, kapaciteten och Östgötapendelns utveckling. På grund av felprioritering kommer i så fall statens investering på 110 miljarder att medföra ökade koldioxidutsläpp under årtionden då minskade utsläpp behövs som mest.

Östergötlands politiker måste agera nu. Med stöd av kalla siffror måste de enade och med full kraft kräva säker drift och fulla utvecklingsmöjligheter för Östgötapendeln.

Inte i framtiden, utan nu. Genast!

Michael Porath
Landskapsarkitekt