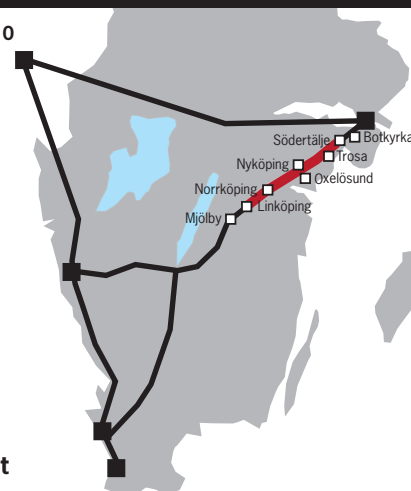


Ostlänken



ETT NYHETSREV FRÅN NYKÖPING-ÖSTGÖTALÄNKEN AB · FEBRUARI 2010

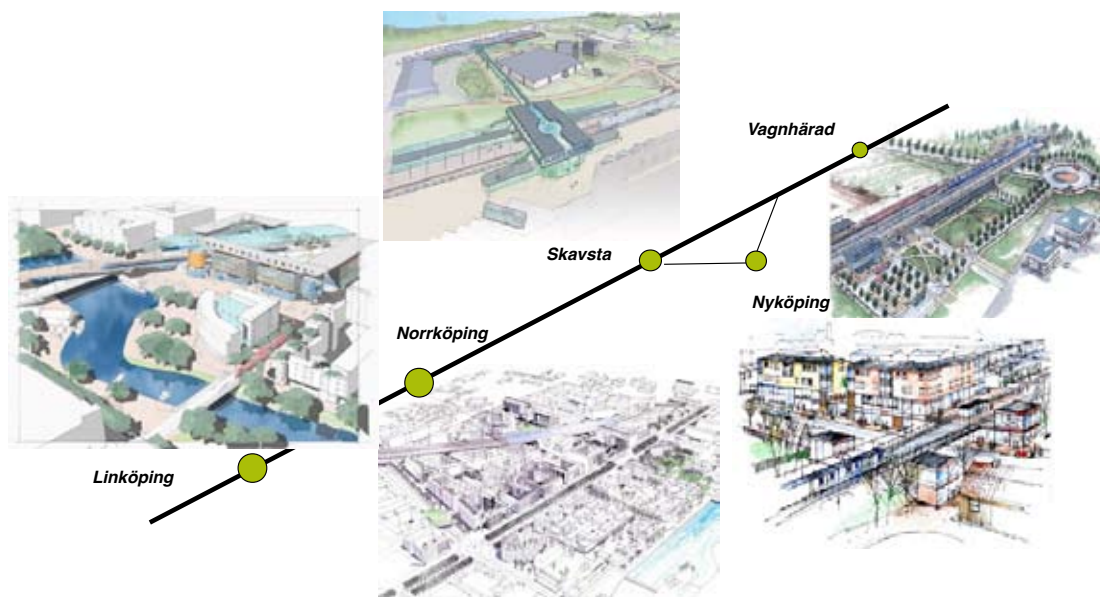
Behovet av åtgärder för att öka kapaciteten på stambanenätet i södra Sverige ökar för varje år. Det är en nationell angelägenhet att tackla denna tillväxtfråga. Det gäller inte minst i stråket Östergötland-Sörmland-Stockholm, dvs Ostlänken. Efter 9 års planering är nu järnvägsutredningen för Ostlänken klar. Planen preciserar sträckningen för Ostlänken. Kommunernas planering för resecentrumområdena och statens järnvägsplanering under dessa år har kostat cirka 330 miljoner, merparten kommunala kostnader. Sörmland och Östergötland har dessutom medverkat i en medfinansiering av Citybanan på 650 miljoner.



Nu handlar det om att fortsätta planeringen med detaljplaner för resecentrumområdena och järnvägsplaner. På så sätt finns förutsättningar att besluta om byggstart 2014 för Ostlänken, helst som en första etapp i en större satsning på en höghastighetsbana. Kommunerna och regionerna är beredda att även i fortsättningen ta sitt stora ansvar för planering och byggande av denna stora investering för framtiden.

Järnvägsutredningen och översiktsplaner klara

Gällande nationella plan 2004–2015 anger byggstart för Ostlänken i slutet av planperioden. Efter cirka 9 års planarbete har Banverket nu slutfört järnvägsutredningen för Ostlänken i linje med den nationella långtidsplanen. Parallellt har kommunerna tagit fram översiktsplaner för resecentrum i Linköping, Norrköping, Nyköping, Skavsta flygplats och Vagnhärad. Erfarenheterna från det parallella planarbetet har samtidigt varit en stor kunskapskälla i arbetet med förstudien för Götalandsbanan och höghastighetsbaneutredningen.



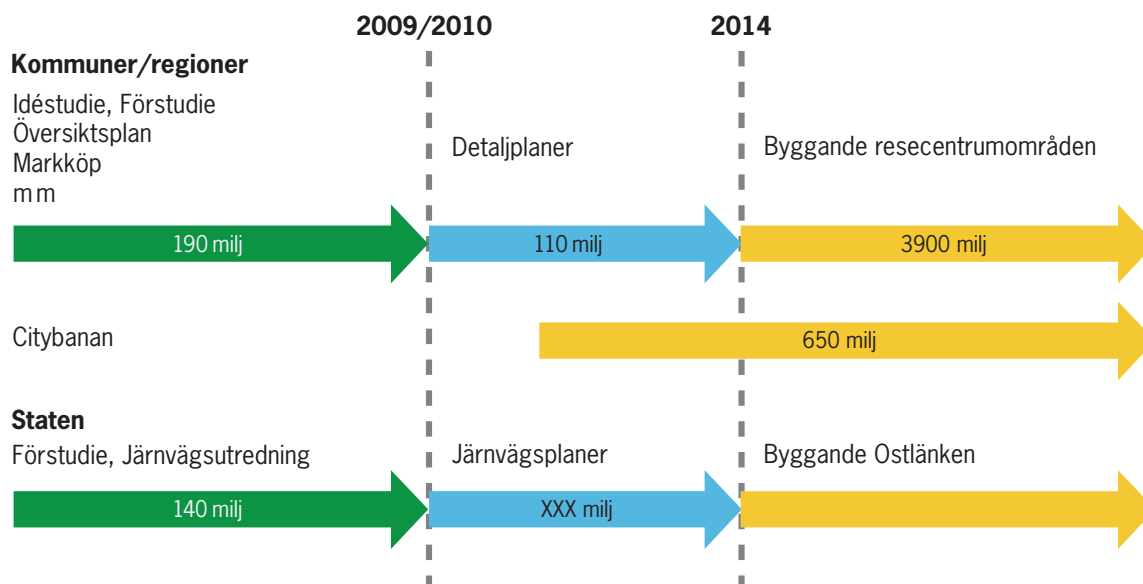
Remisser höghastighetsbaneutredningen

Under 2009 har regeringen tagit fram en höghastighetsbaneutredning. Av remissvaren framgår att det finns en klar majoritet för att komplettera dagens stambanenät med en stor höghastighetsbanesatsning. Inte i någon skrivelse ifrågasätts Ostlänken som den första etappen i en sådan större utbyggnad. Tungt vägande skäl för det positiva gensvaret är säkerligen att alltför inset det ohållbara i att gå in i 2000-talet med ett redan underdimensionerat stambanenät inom södra delarna av landet.

Ett sammanhållet modernt stambanenät i södra Sverige under 2000-talet

Den grundläggande politiska frågan som alltför sällan ställs är vilken roll järnvägen ska få för samhällsutvecklingen i södra Sverige och därmed också för landet. Den förs inte heller i förslaget till ny nationell långtidsplan för perioden 2010–2021!

Det är i denna landsdel som person- och godstransporterna är klart störst och kapacitetsproblemen mest besvärande. Det sammanhänger givetvis med befolkningstätheten, de tre storstadsområdena och merparten av landets övriga tillväxtregioner. Södra och Västra stambanan lever redan på övertid och håller på att bli en hämsko för tillväxten i landet. Höghastighetsbaneutredningen visar att om järnvägen ska få en större roll krävs mycket stora åtgärder och den klart bästa lösningen för tillväxten samt för att häva kapacitetsbristen är att bygga separata snabbspår. Det är dock en kapplöpning med tiden. Därför måste planläggningen av Ostlänken fortsätta så att den första etappen och pusselbiten kan börja byggas 2014.



Planeringen måste fortsätta

Stora resurser har under det senaste årtiondet lagts ner på planeringen av Ostlänken med utgångspunkt från gällande nationella långtidsplan. Kommunerna och regionerna har gjort hemläxan till en total kostnad på ca 330 miljoner kronor, merparten kommunala och regionala förberedelser för utbyggnad av resecentrumområdena. Dessutom har under tiden kommuner och regioner i Sörmland och Östergötland förklarat sig beredda att medfinansiera Citybanan med 650 miljoner kronor för att kunna häva trafikinfarkten på stambanenätet till och från Stockholm.

Kommunerna har uppskattat och budgeterat den fortsatta planeringen av resecentrumområdena till minst ca 110 miljoner kronor. Det avser i huvudsak kostnader som följer med upprättande av detaljplaner, dvs planer som definitivt preciserar olika markanvändning och byggrätter inom resecentrumområdena. Kostnaderna för utbyggnad av reseterminaler och resecentrumområden längs banan har kalkylerats till totalt ca 3900 miljoner kronor.

Tiden fram till 2014 kommer att krävas för att upprätta kommunernas detaljplaner för resecentrumområdena och statens järnvägsplaner för Ostlänken. Först då finns det planunderlag som krävs för startbeslutet. För att tidplanen ska hålla fordras dock att även staten fram till dess avsätter resurser och medel för arbetet med järnvägsplanerna. Kommunerna och regionerna är beredda att i ett pilotprojekt samverka för att dessa parallella processer ska kunna finansieras och genomföras till 2014.