

## Ostlänkens sträckning mellan Kolmårdsbranten och Vretadalen

När jag har följt Ostlänkens projektering i olika samrådsmöten har det redovisats bansträckningar i olika delprojekt. De olika delarna har inte följt varandra i tid utan löper enligt egna tidsplaner. Detta beroende på olika fakta och skeden. När vi tittar på norra delen av Norrköpingssträckningen och södra delen av Nyköpingssträckningen så ligger de i olika tidsplaner.

Nyköpingsdeldelen södra del ligger ca 1,5 år efter norra delen av Norrköpingssträckningen. Gränsen mellan de två delarna utgörs av länsgränsen mellan Östergötland och Södermanland I Norrköpingsdelen projekteras spåren med riktningen från Söder till Norr.

I Nyköpingsdelen projekteras spåren från Norr till Söder. Båda delarna har avsikten att mötas vid länsgränsen. Då det är sträckningen genom Kolmårdens natur- och kulturområde som intresserar mig, vill jag bilda mig en uppfattning om vad som planeras i detta område. Det var av den anledningen som jag fick upp intresset för vad som planeras i Böksjö med omnejd .

I detta sammanhang är det ytterligt intressant att lägga ihop de olika spårplanerna i gränssnittet mellan Norrköpings- contra Nyköpingsträckningen. Det är inte helt enkelt för de redovisas med olika system. Vad som är frapperande för mig är att man från Norrköping sidan har "bråttom" pga kostnadsskäl att komma upp ur berget och lägga spåren mellan toppar och dalar fram till länsgränsen.

Från Nyköpingsidan upplever jag att de strävar efter att mötas på en av angiven höjd vid länsgränsen. Att dessa punkter inte verkar sammanfalla utan de skiljer 8 km i längdskalan kan väl lätt korrigeras, men vad värre är, **så verkar det inte vara någon som ser spårsträckningen som en helheten genom Kolmården!** Att vid Böksjö raskt klättra från en spårnivå på ca 20 meter till ca 65 meter för att sedan i Södermanland komma ner till nivån ca 40 meter verkar inte optimalt. Vad innebär detta? Genom att förlänga tunneln till ett alternativ med en ca 10 kilometer så fördyras projektet med ett antal miljoner, men genom att ha spåren helt under mark så erfordras inte alla fördyrande åtgärder med bergschakter och fyllningar. Ett antal markområden behöver inte heller lösas in. Sammantaget kommer kostnaderna att ta ut varandra.

Vad vill jag nu med denna långa inlaga ?

Jo jag efterlyser att kostnaderna baserad på de redovisade förslagen för passagen genom Kolmården mellan bankilometer 104 till bankilometer 80 ställs mot kostnaden för det förlängda tunnelalternativet på samma sträcka.

Genom att gå över gränsen mellan de två delsträckorna och se helheten kommer man snart fram till att här finns stora möjligheter att inte enbart göra projektet mindre kostsamt utan att för åtminstone samma kostnad göra andra vinster som gynnar både miljön och kulturen i området. Något som givetvis också skall räknas med i sammanhanget som en besparing.

Tack för ordet!  
Calle Holmlund