



Nyhetschef:
Maria Kustvik
013-28 00 54
Biträdande nyhetschef:
Per Åhlin
013-28 00 54

Kontakta om nyhetstips
020-44 20 00
tipsa@corren.se

Polisen utreder dödsolyckan

LINKÖPING

Polisen har ännu inte säkerställt identiteten på personen som omkom i en olycka nära Sjögestad motell på måndagen.

Det var strax efter klockan 09.00 på måndagen som olyckan inträffade på länsväg 636. En personbil och en timmerlastbil frontalkrockade på en raksträcka. Föraren i personbilen dog.

I samband med olyckan började den kraftigt demolerade personbilen att brinna.

Polisen uppgav på tisdagen att dödsoffret ännu inte har identifierats med säkerhet. Polisen räknar med att få ett definitivt besked under onsdagen.

Polisen gör nu en teknisk utredning och analyserar bland annat timmerlastbilens färdskrivare. Någon klar bild av olycksförloppet finns dock ännu inte.

En förundersökning gällande vårdslöshet i trafik har inletts, men det är närmast att se som en rutinåtgärd vid dylika olyckor.

– Vi misstänker inget brott i nuläget, säger Tommy Andersson, trafikutredare vid polisen och fortsätter:

– Någon har kommit över på fel sida vägen, men vi vet inte vem. Det är det vi försöker ta reda på.



Tipsa Corren!

Ring: 020-44 20 00
E-post: tipsa@corren.se
SMS: 72018 Corren tips (ditt meddelande)



Följ vårt arbete!

Du kan följa vårt arbete på facebook.com/mediehusetcorren på twitter.com på @correnpunktse på instagram.com på Mediehusetcorren



Billigare. Trafikverket uppskattade tidigare kostnaden för järnvägstunnlar till 11,5–18 miljarder. I dag beräknar de kostnaden till 12,4 miljarder, och kommunen menar att det kan bli ännu billigare.

Foto: Åke Karlsson

”Järnvägstunnel inte mycket dyrare än bro”

LINKÖPING

Enligt kommunen skulle det kosta 10,7 miljarder att lägga alla järnvägsspår i tunnlar under Linköping. Med en sådan prislapp blir tunnelalternativet inte mycket dyrare än att dra spåren på en bro.

Kommunen fortsätter att förhandla med Trafikverket om hur Ostlänken ska dras genom Linköping.

Målet står fast: Linköpings kommun vill bygga en ny, betydligt större, järnvägsstation i centralt läge och därför vill man att Ostlänken ska dras genom staden.

För att järnvägsspåren inte ska skapa en barriär som hämmar stadsutvecklingen

vill man att samtliga spår, även stambanan, förläggas i tunnlar.

– **Det har** av någon anledning framställts som ett väldigt dyrt alternativ, men så är det inte. Enligt våra beräkningar skulle det kosta 10,7 miljarder att lägga järnvägen i tunnlar, säger Michael Myhré, projektchef för C Linköping.

Han menar att det kostar i storleksordningen tio miljarder att dra en järnväg genom städer som Malmö, Norrköping och Linköping, oavsett hur man väljer att göra det. Kostnaden för att dra Ostlänken genom Linköping, inklusive en bro över Stångån, skulle bli i samma storleksordning.

– Det gör tunnelalternativet 0,5–1,5 miljarder dyrare än ett broalternativ, säger Michael Myhré som tidigare ledde Citytunnelprojektet i Malmö.

– På Trafikverket uppskattar man kostnaden för en tunnellostning till 12,4 miljarder, och en brostösning till 9,8, så vi är överens om att det inte blir väldigt mycket dyrare med tunnel än att lägga alltihop på en stor bro

över Stångån, fortsätter han.

Markundersökningarna visar att det finns en rejäl berggrund av granit att bora i under Linköping. Den berggrund som gjorde det möjligt att förlägga Saabs verkstäder under mark, och bygga en stor underjordisk oljedepå under värmeverket, duger bra även för järnvägstunnlar.

– Det är utan tvekan det bästa alternativet för Linköping. Det skapar stora möjligheter till stadsutveckling, nyttorna kommer att täcka merkostnaden, säger Michael Myhré.

Förhandlingarna med Trafikverket är komplicerade och drar ut på tiden. Dessutom finns det en tredje part, regeringens förhandlare för

höghastighetståg, Sverige-förhandlingen. De gav nyligen Trafikverket i uppdrag att utreda om man kan dra Ostlänken på ett spår utanför staden, med ett stickspår in till den nya järnvägsstationen i Linköping.

– Det är ett obegripligt alternativ. De skulle kosta jättemycket att dra Ostlänken på ångarna ute vid E 4, och dessutom dra spår in i Linköping. För att passera Stångån måste man ändå bygga en ny bro eller en tunnel. Det skulle sammantaget bli både dyrare och sämre än de andra alternativen, säger Micael Myhré.

Johan Sievers

013-28 02 34

johan.sievers@corren.se



Tunnelförslaget

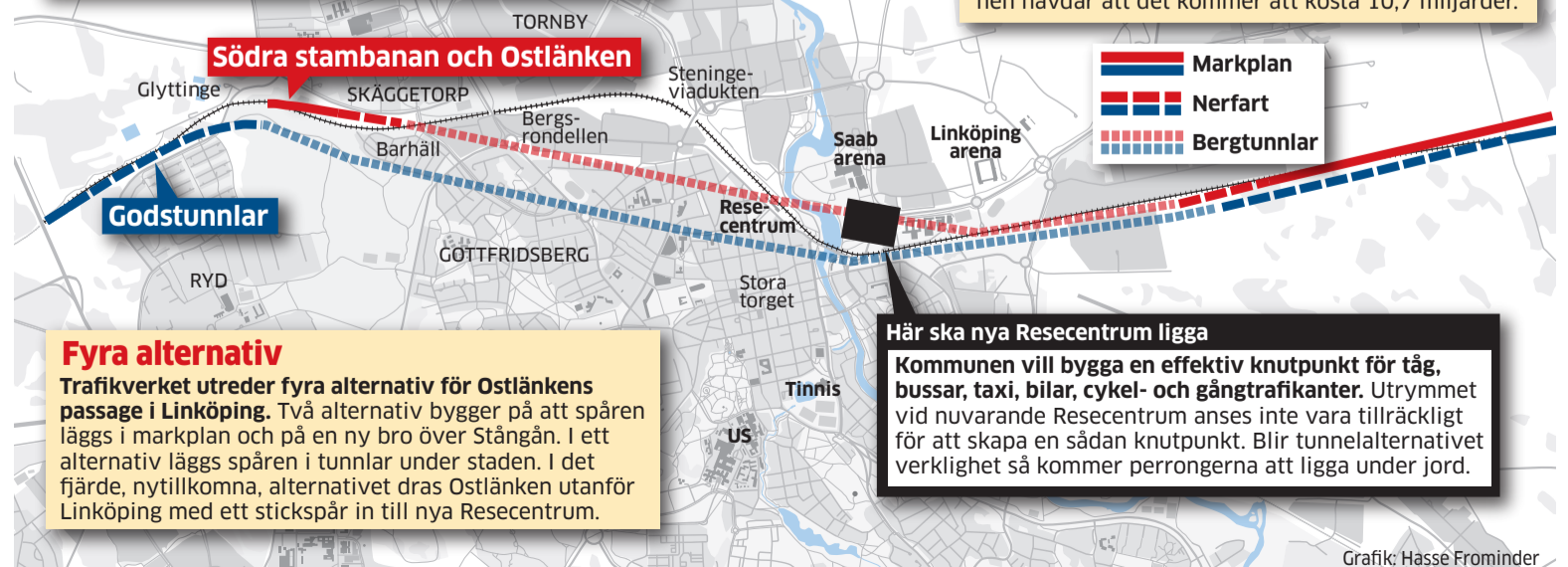
Ostlänken och stambanan förläggas i tunnlar under staden. Ungefärlig sträckning.

Höghastighetsjärnväg

Ostlänken är en höghastighetsjärnväg Järna-Linköping som ska börja byggas 2017. Den beräknas bli klar 2028. Det är första delen på en framtida höghastighetsjärnväg Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg.

Politisk enighet

I Linköpings kommun råder politisk enighet om att man vill ha tunnelalternativet. Både stambanans och Ostlänkens spår ska läggas i ett antal parallella tunnlar. Persontågstunnlarna blir 4,9 kilometer långa, tunnlar för godståg 6 kilometer. Trafikverket uppskattade inledningsvis att kostnaden för tunnelalternativet skulle bli 11,5–18 miljarder. Nu bedömer man kostnaden till 12,4 miljarder. Kommunen hävdar att det kommer att kosta 10,7 miljarder.



Fyra alternativ

Trafikverket utreder fyra alternativ för Ostlänkens passage i Linköping. Två alternativ bygger på att spåren läggs i markplan och på en ny bro över Stångån. I ett alternativ läggs spåren i tunnlar under staden. I det fjärde, nyttillkomna, alternativet dras Ostlänken utanför Linköping med ett stickspår in till nya Resecentrum.

Här ska nya Resecentrum ligga

Kommunen vill bygga en effektiv knutpunkt för tåg, bussar, taxi, bilar, cykel- och gångtrafikanter. Utrymmet vid nuvarande Resecentrum anses inte vara tillräckligt för att skapa en sådan knutpunkt. Blir tunnelalternativet verklighet så kommer perrongerna att ligga under jord.

Grafik: Hasse Frominder