

2025-11-30

Till Kommunstyrelsen, Linköpings kommun
kommunstyrelsensdiarium@linkoping.se

Yttrande gällande ändring av översiktsplanen, Linköping, för norra staden och järnvägen.

Tillägg med anledning av Ostlänken.

Samrådshandling.

Naturskyddsföreningen Stranda, Mönsterås kommun har tagit del av samrådshandlingarna och lämnar följande yttrande.

Yttrande

Vi ser med bestörtning på förslaget att klippa av Stångådalsbanan från Stambanan. Det skulle innebära att en stor del av landet blir utan direkt järnväg med koppling till stambanan och ostlänken. Alternativet, att bygga en stor loop öster om staden, anknyttande till ostlänken, torde knappas kunna realiseras p.g.a höga kostnader, dessutom längre restid.

För landsbygdskommunerna utmed banan innebär tågtrafiken pendlingsmöjligheter som bidrar till förutsättningar för levande samhällen och landsbygd.

För Mönsterås kommuns invånare är det av mycket stort värde att kunna ta tåget från Blomstermåla till Linköping och vidare upp mot t.ex. Stockholm.

För små inlandskommuner med vikande befolkningsutveckling såsom Kinda, Åtvidaberg, Vimmerby, Hultsfred och Högsby kan bra tågförbindelser vara en avgörande faktor för att vända avflyttningstrenden

Resandeströmmen är, trots att banan är dåligt underhållen, relativt stor till orterna söder om Linköping ända ned till Kalmar.

Förslaget om att lägga en slutstation i Hackefors skulle snabbt minska viljan att ta tåget, och därmed leda till att banan läggs ner. Resenärerna tar då istället bil eller buss, vilket både ökar trafikbelastningen i Linköping och utsläppen av växthusgaser, alltså tvärsemot kommunens goda miljöintentioner.

Med förhållandevis små medel skulle banan kunna moderniseras och förbättras så att restiden avsevärt förkortas vilket skulle öka dess attraktivitet och minska de klimatskadliga flygresorna mellan Kalmar och Stockholm.

Ett sådan förslag togs fram av Region Kalmar Län 2021. Genom deelektrofiering av banorna skulle tågen kunna bli helt eldrivna. Kostnaden var beräknat till drygt två miljarder kronor. Restiden skulle minska med ca 30 % till 2,5 timmar mellan Kalmar och Linköping och till 1,5 timmar mellan Västervik och Linköping.

Man får inte heller bortse från möjligheten till klimatsmart godstrafik som järnvägen innebär. Näringslivet i Kalmar län har genom historien påverkats negativt av de bristande järnvägssatsningarna. Möjligheten att frakta gods på järnvägen är en viktig del i industriernas klimatomställning.

En ökad trafik på Stångådalsbanan skulle dessutom avlasta den hårt belastade sträckan Kalmar - Alvesta - Linköping.

Tågsträckan Kalmar-Linköping hyllas ofta som vacker och trevlig att åka därför värd att marknadsföra som ett eget besöksmål. I Railmap Europe (se bilaga) är sträckan Berga – Kisa markerad som extra naturskön (Scenic route).

Klimatsmart resande och naturturism kommer sannolikt att utvecklas i Sverige i takt med att klimatet i södra Europa blir för varmt för sommarturism.

Linköpings kommun bör tänka om och se till att översiktsplanen utformas så att Stångådalsbanan även i fortsättningen får anslutning till Linköping Station.

Mvh

Naturskyddsföreningen Stranda, Mönsterås kommun

Lars Engström, ordf.

Bilaga

