

Motion till riksdagen 2007/08:T472

av **Johan Löfstrand m.fl. (s)**

Tidigareläggning av Ostlänken

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om att påskynda planeringen och byggandet av Ostlänken.

Motivering

Ostlänken är en 15 mil lång dubbelspårig järnväg som ska sträcka sig mellan Järna och Linköping. Ostlänkenkorridoren blir en naturlig koppling mellan Sveriges starkaste utvecklingsregioner. Samtidigt är Ostlänken första etappen på Götalandsbanan och en del av den nordiska triangeln, och det är därför nödvändigt att genomföra detta infrastrukturprojekt för att ge förutsättningar att öka kommunikationen mellan de nordiska huvudstäderna och senare även koppla samman Norden med övriga Europa. Banverkets prognoser visar att det kan förväntas en mycket kraftig trafikökning, landets mest intensiva stråk för persontrafik, där merparten av ökningen kan förklaras med överföring av trafik från väg och flyg. Byggandet av denna höghastighetsbana kommer att ge stora vinster för de resande, näringslivet och samhället i stort. Det är därför viktigt att projektet startats snarast möjligt och att planer på tidigareläggning av projektet inte bromsas.

Den 20 december 2005 beslutade dåvarande regeringen att utse en förhandlingsperson som skulle utreda möjligheterna till en tidigareläggning av Ostlänken. En första delrapport presenterades den 31 augusti 2006 och slutrapporten lämnades i december 2006.

Utredningen visar att planeringsarbetet kan påskyndas och att en tidigareläggning är möjlig. Utgångspunkten är att om det startades parallella planeringsprocesser både i stat och kommun, och mellan staten och de berörda kommunerna, så skulle byggstarten kunna ske redan 2010, det vill säga fyra år tidigare än beräknat.

Fel! Okänt namn på

Detta är ett helt nytt sätt att jobba som sparar mycket tid och resurser. Det finns ett starkt engagemang, vilja och beredskap hos berörda kommuner, länsstyrelser och myndigheter. Sverige behöver en effektivare och snabbare hantering av infrastrukturinvesteringar, och Ostlänken vore ett perfekt projekt att testa denna modell på.

Under ett antal år har den tidigare oppositionen beklagat sig över den svenska transportinfrastrukturens tillstånd. Otaliga gånger har röster höjts om uteblivna investeringar. Nu har den nya regeringen fått en chans att presentera ett eget förslag, men hittills har resultatet varit magert. Uppräkning av Banverkets anslag är otillräckligt och täcker inte kostnadsökningar inom branschen, vilket leder till uteblivna investeringar och ett försämrat underhåll.

Det finns för närvarande inte heller några tecken på att regeringen i kommande inriktningsplanering ens kommer att satsa på järnvägen där den är det särklassigt bästa transportmedlet för 2000-talet. Här blir det tydligt att vi står inför en ny transportpolitik där tidigare visioner om ett ekologiskt hållbart transportsystem har glömts bort. I september 2007 har dessutom presenterats en idéstudie för Götalandsbanan som visar att projektet, med Ostlänken som första etapp, är så kraftfullt att det långväga personresandet i landet beräknas öka med 2 % samtidigt som CO₂- utsläppen minskar med hela 7 %! Järnvägen är ett miljövänligt och trafiksäkert transportslag, och här har vi den unika chansen att förena starkt tillväxt och miljöhänsyn och med kraft bryta trenden med ökade utsläpp av klimatgaser. Regeringens avsiktsförklaring visar att den inte tar denna fråga på allvar.

Stockholm den 2 oktober 2007

Johan Löfstrand (s)

Billy Gustafsson (s)

Fredrik Olovsson (s)

Laila Bjurling (s)

Michael Hagberg (s)

Aleksander Gabelic (s)

Anne Ludvigsson (s)

Elisebeht Markström (s)

Louise Malmström (s)

Sonia Karlsson (s)

Caroline Helmersson-Olsson (s)