

Motion till riksdagen 2007/08:T518

av **Fredrik Olovsson m.fl. (s)**

Satsningar på Räta linjen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Räta linjen.

Motivering

Räta linjen, riksväg 56, är utpekad som nationell stamväg och är av största betydelse för det nationella trafiksystemet i allmänhet och dessutom särskilt utpekad av Godstransportdelegationen som en viktig länk i det nationella godstransportsystemet. Räta linjen utgör det naturliga godsstråket söder–norr förbi Stockholm samt till och från de stora lagercentraler och hamnar som finns lokaliserade längs stråket, d.v.s. Gävle, Västerås och Norrköping. Räta linjen fungerar också som en mycket viktig länk i det regionala trafiksystemet i den funktionella Stockholm–Mälardalsregionen.

Kommunerna och regionerna längs med Räta linjen har bildat en gemensam samverkansgrupp i syfte att öka kunskapen om stråket och hur detta utnyttjas, samt att ytterligare öka samverkan över traditionella administrativa gränser för att nå lokal och regional utveckling och nytta. Det är viktigt att samverkansgruppens uppfattningar får genomslag i den statliga planeringen. I kommunernas och regionernas arbete har det konstateras att både befolkningen och sysselsättningen har ökat och fortsätter att öka i de kommuner som finns längs stråket. Branschstrukturen varierar men har en betoning på transport- och logistikrelaterade näringar. Det finns en allt högre grad av pendlande mellan bostad och arbete/studier längs stråket. Strukturskapande offentlig och privat service har allokiserats till ett färre antal platser. Förändringar inom gods- och logistiksystemet ger Räta linjen ytterligare ökad betydelse, då terminaler lokaliseras till centra längs stråket. Allt detta innebär att både person- och godstrafiken kommer att fortsätta att öka längs Räta linjen.

Fel! Okänt namn på

Ett antal viktiga större investeringar behöver genomföras

Vi vill i detta avseende särskilt peka på ett antal mycket angelägna objekt på Råta linjen, vilka bör bli föremål för särskild prioritering inför nästa infrastrukturplaneringsperiod 2010–2019: Stingtorpet–Tärnsjö, Tärnsjö–Valbo/Gävle, östra förbifarten Katrineholm, färdigställande av förbifart Sala, delen mot Heby samt sträckan Västerås–Kvicksund, delen Västjädra–Kvicksund. För projekten Stingtorpet–Tärnsjö och östra förbifarten Katrineholm pågår arbetsplanearbete och byggstart kan ske i enlighet med nu gällande nationell vägplan under 2008. Vad gäller östra förbifarten Katrineholm vill vi även peka på att detta projekt fyller en viktig funktion i det regionala trafiksystemet för riksväg 55. Vi menar att regeringen bör ge ovanstående projekt prioritet så att båda objekten kan byggstartas i närtid.

Stingtorpet–Tärnsjö, Tärnsjö–Valbo/Gävle – viktiga miljöinvesteringar

När det gäller delprojekten Stingtorpet–Tärnsjö samt Tärnsjö–Valbo vill vi även påminna regeringen om att dessa projekt även är av stor betydelse för miljön, då den nuvarande vägsträckningen på långa sträckor går på eller i omedelbar närhet av betydande vattentäkter och bl.a. är en reservvattentäkt för ca 1 miljon människor i regionen. Det är alltså inte endast ur trafiksäkerhets-, framkomlighets- eller effektivitetsaspekter som dessa projekt bör prioriteras.

Nya trafikmätningar utefter Råta linjen mellan Valbo och Stingtorpet visar på en fördubbling av den tunga trafiken åren 1998–2006 från ca 500 tunga fordon per dygn till ca 1 000, och där andelen tung trafik på vissa delar uppgår till mer än 30 % av det totala trafikarbetet.

Östra förbifarten Katrineholm – en investering för att möjliggöra stadsutveckling

Östra förbifart Katrineholm är även den viktig av många skäl. Råta linjen passerar stadskärnan i Katrineholm och antalet fordon överstiger 23 000 ÅDT och med en mycket hög andel tung trafik. Detta skapar naturligtvis problem inte bara med trängsel och för trafiksäkerheten utan är en allvarlig belastning utifrån en miljöaspekt. Här kan man med enkla medel och till en rimlig kostnad kraftfullt förbättra situationen i Katrineholm på ett mycket effektivt sätt.

Kompletterande investeringar på förbifart Sala för att stödja nord-sydliga förbindelser

Förbifart Sala på riksväg 70 byggstartades under hösten 2006. Denna förbifart fungerar som en avlastning för Salas tätort. Dock är projektet endast en del i lösning i det totala trafiksystemet för förbifart Sala, då länken från Sör Kivsta mot nuvarande riksväg 72 (blivande riksväg 56) återstår att bygga. Denna del av förbifart Sala bör planeras för en tidig byggstart i nästa planeringsperiod.

Västerås/Västjädra–Kvicksund – en investering för ökad trafiksäkerhet

Vägsträckningen Västerås/Västjädra–Kvicksund är mycket hårt belastad och behöver bl.a. utifrån trafiksäkerhetsskäl uppgaderas till mötesfri landsväg. Denna sträcka bör prioriteras tidigt under kommande planeringsperiod, såvida den inte kan byggas om redan under nuvarande planperiod.

Idag finns uppenbara brister i det nationella/regionala trafiksystemet i östra Sverige och den nationella stamvägen Råta linjen är en av de viktigaste länkarna för att skapa effektiva transportlösningar mellan olika delar av Sverige. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Stockholm den 3 oktober 2007

Fredrik Olovsson (s)

Billy Gustafsson (s)

Mats Berglind (s)

Olle Thorell (s)

Margareta Israelsson (s)

Michael Hagberg (s)

Sven-Erik Österberg (s)