

Motion till riksdagen 2013/14:T230

av Irene Oskarsson (KD)

Södra stambanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södra stambanans, och anslutande banors, betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.

Motivering

Södra stambanan, stråket Stockholm–Malmö, är en mycket viktig pulsåder för trafik söder om Stockholm vad gäller både gods- och persontransporter, så även de banor som är sammankopplade med stambanan. Störningar i stråket ger kraftiga effekter på hela järnvägssystemet. Inte minst gäller det järnvägen Jönköping–Nässjö samt österut mot Oskarshamn och även banan från Jönköping mot Värnamo och Alvesta, vilket inte minst visat sig de senaste vintrarna då bristande underhåll hindrat trafiken från att fungera. Trycket på stambanan har ökat successivt under många år som följd av ökat resande.

Regeringen satsar på upprustning av infrastrukturen med en planeringsram som saknar motstycke historiskt. Trots detta krävs tydliga prioriteringar då underhållet sedan länge är svårt eftersatt och risken är stor att befintliga resurser inte räcker till allt som skulle vara önskvärt att göra. Planeringsramen för planperioden 2014–2025 innebär ett inledande uppförande av ny bana mellan Södertälje och Linköping (Ostlänken) samt uppförande av ett kortare fyrspar strax söder om Lund. Under det gångna året fattades också beslut till uppförande av det nya trafikstyrningssystemet för tåg, ERTMS, till Södra stambanan. ERTMS, European Rail Traffic Management System, är ett teknikskifte som successivt införs i hela EU och bidrar till ökad tågkapacitet och kortare restider. Systemet beräknas införas under perioden 201–2021. I övrigt är inga nya investeringar planerade i närtid.

Utifrån de negativa klimatförändringar vi dagligen blir påminda om är det viktigt att kunna föra över mera av godstransporterna på järnväg som ett sätt

Fel! Okänt namn på

att minska denna påverkan. När det gäller Södra stambanan bör det arbete som bedrivits i många år av Banverket och nu Trafikverket och berörda kommuner och regioner för att utreda Ostlänken få sin fortsättning i liknande arbete söder om Linköping. För att främja en standardhastighet på 250 km/h (från dagens 200 km/tim) med de kapacitetshöjningar och tidsvinster som detta representerar, behövs ett flertal investeringar på sträckan Linköping–Hässleholm som idag inte ligger i planperiodens planering. Norra Småland och stora delar av Östergötland är i dag tack vare en god regional trafik möjlig att se som en arbetsmarknadsregion för många. Utifrån detta bör upprustningar utöver de planerade för Södra stambanan övervägas.

Stockholm den 30 augusti 2013

Irene Oskarsson (KD)