

## Motion till riksdagen 2010/11:T524

av **Annika Lillemets (MP)**

# Pendeltågstrafiken i Östergötland

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en avsiktsförklaring att bygga Ostlänken.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att projektera och börja bygga Ostlänken under mandatperioden 2010–2014.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en särskild satsning på upprustning av lågtrafikerade banor och länsjärnvägar.

## Bakgrund

Pendeltågstrafiken i Östergötland är mycket viktig för många människor, inte minst alla som är beroende av tåget för att ta sig till jobbet eller skolan. Det handlar om många resor. Pendeltåget i Östergötland har cirka tre miljoner passagerare per år, vilket är betydligt fler än de som färdas mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn oavsett transportslag. Pendeltåget är ryggraden i regionens kollektivtrafik och dess betydelse växer. Pendeltågstrafiken behöver utökas med både tätare trafik och nya sträckningar, till exempel till Nyköping och Katrineholm. Ökat tågresande är bra av många skäl. Inte minst är det är klimatsmart och ger människor möjlighet att arbeta i en större region med rimliga restider. Nu hotas istället pendeltågstrafiken av utträngning och marginalisering på grund av ökande trängsel på otillräckligt underhållna, redan överfulla spår och en systematisk nedprioritering till fördel för fjärrtrafiken.

Punktligheten för X2000 på Södra stambanan är sämst i landet, så även 2010. I juli och augusti var den till och med något sämre än under tre av de fyra omtalade snömånaderna. Att många tåg är försenade är alltså inte ett vinterproblem. En starkt bidragande förklaring är att det är så tätt med tåg att varje fel får stora ”domineffekter”. Varje fel fortplantar sig i tidtabellen och

## Fel! Okänt namn på

det tar lång tid att återställa trafiken. Persontrafiken och trängseln på banan ökar medan avsnittet genom Östergötland redan utnyttjas maximalt. I september 2010 förklarade Trafikverket följaktligen stambanan genom Östergötland överbelastad.

Trafikverket följer en manual för tilldelning av tåglägen som gynnar fjärrtåg före pendeltåg. Fjärrtrafiken som kan betala mest får med stöd av manualen successivt alltmer av de bästa tiderna, det vill säga då flest reser. Trafiksystemet pendeltåg i Östergötland med tre miljoner resenärer får 0-värde enligt manualen och att trafiken är subventionerad blir till och med en kostnadspost i beräkningen. Pendeltågssystemet i Östergötland har ingen chans att hävda sig i årets och kommande års tilldelning av tåglägen när tågtrafik hanteras som en företagsekonomisk hellre än samhällsekonomisk fråga och den operatör som betalar mest ges förtur. Trafikverket har föreslagit en tilldelning av tåglägen för 2011 som innebär en försämring i och med att så kallad styv tidtabell inte längre kommer att gälla för pendeltågen. Problemen kommer att förvärras med önskemål om mer ”fri passage” för fjärrtåg genom länet redan 2011 och att fler operatörer tillkommer 2012.

Pendeltåg ska inte ses som hinder för fjärrtåg, utan som ryggraden i en region. Försämringarna för pendeltågen är oacceptabla och ger allvarliga negativa effekter i hela kollektivtrafiksystemet. Att pendeltågstrafiken prioriteras ner motverkar de nationella målen om regional utveckling. Trafikverket har som ledord att verket ska vara en samhällsbyggare men tillämpar en manual där samhällsbyggnadsperspektivet åsidosätts. Detta har påtalats till Trafikverket av regionförbund och berörda kommuner.

Det är intressant i sammanhanget att notera vad som sägs i punkt 11 i direktiv 2001/14/EG, om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur: ”Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde för alla företag och i möjligaste mån söka tillgodose behoven hos samtliga användare och trafiktyper på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt.”

Fler spår är naturligtvis en grundförutsättning för att lösa trängseln. Såväl ökad pendeltågstrafik som fjärr- och godstrafik behövs. Det är därför mycket allvarligt att det i den nationella planen för Sveriges transportsystem 2010–2021 varken finns pengar för Ostlänken eller pengar för investeringar på Södra stambanan mellan storstadsområdena. I detta redan akuta läge planeras alltså inte någon insats före år 2022. Samtidigt ska fler operatörer slåss om tåglägen med början 2012. Tyvärr är det alltså ett sannolikt scenario att den påbörjade utträngningen av ett helt pendeltågssystem kommer att fortsätta tills det till slut blir ointressant att köra pendeltåget.

När trafiken längs ryggraden Södra stambanan på detta sätt gått i taket så är det mycket svårt att komma ikapp genom att lappa och laga. Det blir hela tiden otillräckliga åtgärder och totalkostnaden blir stor. Kostnaden står inte i proportion till nyttan.

Det är i första hand därför Ostlänken behövs som systemgrepp. Den allt allvarligare kapacitetsbristen på järnvägen mellan Linköping och Stockholm vänds till en långsiktigt hållbar nationell lösning som samtidigt öppnar för att

utveckla pendeltåget i Östergötland och öka godstrafiken. Alternativet är ohållbart. Att låta ryggraden i landets järnvägssystem få en allt mindre betydelse under 2000-talet vore att förneka de tydligt påtalade behoven som regionen och hela södra Sverige har av ökad spårtrafik. Denna marginalisering får inte ske. Under den förra planeringsperioden satsades 2,5 kronor på järnväg för varje krona på väg. I regeringens budgetproposition för 2011 framgår däremot att investeringarna i järnväg sänks med två tredjedelar under fem år. År 2014 kommer investeringarna i väg att vara mer än 2,5 gånger så stora som investeringarna i järnväg, med nuvarande regerings politik.<sup>1</sup> Det innebär att många angelägna projekt för att öka kapaciteten och minska sårbarheten i järnvägsnätet inte blir av. Med regeringens politik kommer Sverige att ligga långt efter mer framsynta länder. I Spanien, till exempel, finns en målsättning att minst 90 procent av befolkningen ska ha högst fem mil till närmaste höghastighetsbana senast 2020. I Parisregionen har man bestämt sig för att minst 80 procent av investeringarna i infrastruktur ska gå till kollektivtrafiken eftersom nya vägar inte löser trängsel eller andra problem. Ett väl fungerande, utbyggt järnvägsnät behövs för snabba, klimatvänliga och säkra transporter lika väl i Sverige.

Järnvägsutredningarna för Ostlänken är klara efter sju års arbete. Planeringen har utgått från statens tidigare långtidsplan 2004–2015 och har kommit långt. Den lokala mobiliseringen är mycket stor, såväl mycket pengar som engagemang har investerats av kommuner, företag och organisationer, som nu väntar på att arbetet med att förverkliga Ostlänken ska fortsätta.

Verkligheten visar att det var ett allvarligt misstag att Ostlänken ströks i den nya åtgärdsplanen 2010–2021. Detta måste repareras så gott det går genom att klartecken ges för fortsatt planering. Ett avtal med staten om hur detta ska gå till träffades i mars 2010. Där garanterar de berörda kommunerna och landstingen ett avsevärt ekonomiskt bidrag till Trafikverkets fortsatta järnvägsplanering.

Mot bakgrund av detta anser jag att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor, däribland Ostlänken, som kan avlasta den befintliga järnvägen. Projektering och byggstart bör ske under mandatperioden. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Självklart är det en fördel att handla upp bygget av hela Ostlänken på en och samma gång för att få bra villkor och ett samlat genomförande men det kan också delas upp i etapper. Här är delsträckan Norrköping–Mjölby en av de mest relevanta sträckorna för att lösa de allt mer akuta problemen där Östgötapendeln trängs med fjärr- och godståg.

<sup>1</sup> Budgetpropositionen för 2011 utgiftsområde 22 Kommunikationer, jämförelse investeringsplan för väg tabell 3.12 (s 53) och investeringsplan för järnväg tabell 3.21 (s 59).

Fel! Okänt namn på

## Länstågstrafiken Linköping–Västervik samt Linköping–Kalmar

Linköping är en universitetsstad och har ett universitetssjukhus samt högteknologiskt näringsliv. Allt detta medför stor inpendling till kommunen. I Kalmar län finns många orter med högklassiga boendemiljöer nära havet och relativt lågexploaterad natur. För att binda samman dessa olika regioner bör befintlig järnväg mellan Linköping och Västervik, Tjustbanan, samt Linköping och Kalmar, Stångådalsbanan, rustas upp för högre hastigheter. I regionen har man nyligen investerat i nya Itinotåg, med en maxhastighet om 140 km/tim. Maxhastigheten för dessa banor är 110–120 km/tim., men genomsnittshastigheten ligger kring 70–80 km/tim. Att rusta upp banorna med helsvetsad räls kostar cirka 60 miljoner kronor per mil, vilket motsvarar cirka 10 procent av nybyggnadskostnaden. Det skulle ge stora regionalpolitiska vinster att rusta upp dessa länsbanor, liksom på många andra håll i landet.

I det rödgröna samarbetet har vi avsatt en särskild pott om 9 miljarder kronor fram till 2021 för infrastrukturåtgärder som har fokus på jobb, klimat och kollektivtrafik. Länen har möjlighet att ansöka om dessa medel via Trafikverket. Minst en miljard kronor ska användas till kollektivtrafik och en betydande del av det totala anslaget ska användas för att förbättra utnyttjandet av lågtrafikerade banor, till exempel Inlandsbanan, Tjustbanan, Stångådalsbanan, Västerdalsbanan och Bohusbanan.

Mot bakgrund av detta anser jag att regeringen bör göra en särskild satsning på upprustning av lågtrafikerade banor/länsjärnvägar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Stockholm den 27 oktober 2010

*Annika Lillemets (MP)*