

Motion till riksdagen 2005/06:T307

av Anna Lindgren m.fl. (m)

Ostlänken

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att starta projekteringen av Ostlänken.

Motivering

Ostlänken har mycket stor betydelse för framtidens järnvägsstruktur. Dagens stambana brottas med stora framkomlighetsproblem, inte minst genom Östgötaregionen. Om inget görs så kommer det automatiskt att innebära att alltmer trafik övergår till väg från järnväg längs landets trafikintensivaste stråk, helt i strid mot alla uttalade nationella och internationella mål och avsikter.

I många sammanhang markeras samtidigt järnvägens betydelse för att bygga upp det hållbara transportsystemet för framtiden i landet och i norra Europa. EU har särskilt pekat ut transportkorridoren mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn.

EU har också markerat att det är viktigt att få ut full effekt av sådana projekt, dvs. att också bygga ut strategiska stödjepunkter längs en sådan korridor. Dessa punkter skall växa ut som knutpunkter längs 2000-talets järnvägsstruktur i landet. Så stora delar av landet som möjligt skall kunna dra nytta av satsningen. Det handlar således inte bara om start- och målpunkter. Typiska sådana stödjepunkter är Linköping och Norrköping.

2000-talets järnvägssatsning måste följaktligen innefatta det transportstråk där man i ett nationellt perspektiv kan samla ihop och överföra mycket person- och godstrafik till järnväg och samtidigt undvika det omvända förhållandet att alltfler väljer bilen på grund av kapacitetsbristen på järnvägen. Det hör givetvis också till bilden att i sådana stråk finns det bättre förutsättningar att få intäkter från trafiken. En järnvägspolitik utan en sådan medveten satsning kommer givetvis också att dämpa den ekonomiska utvecklingen i dessa befolkningstätare delar av landet. Här finns mycket att lära av de visioner och ambitioner som kännetecknade ansvariga för 1900-talets järnvägsstruktur.

Fel! Okänt namn på

EU:s ministerråd och Europaparlamentet har definierat Nordiska triangeln till ett av 14 prioriterade projekt i Europas Trans European Networks (TEN). Ambitionen är att samtliga 14 skall vara genomförda i sin helhet till 2010. Avsnittet mellan Arlanda/Stockholm och Linköping kommer att bli det mest trafikintensiva i Nordiska triangeln och således finns nu en klart inskriven överstatlig ambition som svarar mot detta projekt.

Med en medveten planering av knutpunkter längs denna sträckning kommer ca tre miljoner svenskar att kunna dra nytta av projektet. Ostlänken länkar samman städer som Linköping, Norrköping, Stockholm, Uppsala så att till exempel 40 procent av alla studenter och 70 procent av alla vetenskapsparker kan dra nytta av projektet. Ostlänken är ett nationellt samhällsutvecklingsprojekt. I Linköpings och Norrköpings resecentrum, dvs. de två nu och även framdeles dominerande stödjepunkterna längs Ostlänkenavsnittet, beräknas antalet tågtrafikanter per år uppgå till närmare tio miljoner personer, varav hälften är fjärrtågsresenärer och hälften pendeltågsresenärer. Det ger en fingervisning om vilken betydelse dessa punkter får för hela Östgötaregionen.

De samhällsekonomiska analyser som gjorts av Ostlänken visar på ett klart positivt utfall av investeringen. Det är glädjande att regeringen i årets budget uppmärksammar behovet av att projektet förverkligas och att man tagit till sig våra, sedan flera år, framlagda förslag även om det endast handlar om att se över möjligheten att tidigarelägga projektet. Staten bör snarast fatta beslut om att starta projekteringen av Ostlänken.

Stockholm den 28 september 2005

Anna Lindgren (m)

Gunnar Axén (m)

Stefan Hagfeldt (m)