

Motion till riksdagen 2010/11:T264

av **Staffan Danielsson (C)**

Tjustbanan och riksväg 35 mellan Västervik och Linköping

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen och vägen mellan Västervik och Linköping.

Motivering

Regionen sydöstra Östergötland och nordvästra Kalmar län har urgamla band sinsemellan, med städerna Linköping och Västervik som ändpunkter och orterna Åtvidaberg, Överum och Gamleby däremellan. Därtill finns E22 mellan Västervik och Norrköping.

Mellan städerna går riksväg 35 ner till Gamleby och sedan fortsätter E22 till Västervik. Den sekelgamla järnvägen löper från Linköping till Bjärka-Säby (del av Stångådalsbanan) och därifrån via Åtvidaberg och Gamleby till Västervik.

Vägsträckan Linköping–Västervik är drygt 10 mil. Riksväg 35 är bitvis bra men bitvis en krokig 70 km-väg i stort behov av att rätas och övergå till två-plus-ett-väg. Mellan Linköping och Åtvidaberg kommer glädjande nog detta att ske på några vägvagn i mitten av nästa decennium. Stora sträckor återstår dock att åtgärda, t ex söder om Åtvidaberg.

För den framtida utvecklingen av främst Västervik men även Åtvidaberg är järnvägen mellan Västervik och Linköping betydelsefull. Banans längd är 116 km, och den har trafikerats utan eldrift i många decennier. Banan är i mycket stort behov av upprustning.

Restiden mellan Västervik och Linköping är idag 1 timme och 44 minuter. Med preciserade och delvis utredda upprustningsåtgärder kan banan förbättras och restiden kortas till 1 timme och 24 minuter; detta till en beräknad kostnadsram av 950 miljoner kronor. I ett längre perspektiv kan restiden förkortas

Fel! Okänt namn på

till under timmen om bandelen Åtvidaberg–Överum rätas och förnyas; detta till en beräknad ytterligare kostnad av runt 1 500 miljoner kronor.

En bättre järnvägsförbindelse skulle för Västerviks och även Åtvidabergs del möjliggöra arbets- och studiependling, skapa en större och mer robust arbetsmarknad och därmed möjliggöra en för regionens framtida utveckling och överlevnad nödvändig regionförstoring. Resandevolymen på järnvägen skulle mångdubblas gentemot dagens begränsade resenärsantal. Därtill uppnås miljöfördelar för både person- och godstrafiken.

Mot denna bakgrund är det mycket angeläget att även denna del av Sverige får sin rättmätiga moderna infrastruktur genom att både järnvägen och riksväg 35 i kommande långtidsbeslut angående infrastrukturinvesteringar på både läns- och riksplanet erhåller en betydande tilldelning i enlighet med de behov vi redogjort för ovan.

Stockholm den 21 oktober 2010

Staffan Danielsson (C)