

## Motion till riksdagen 2011/12:T392

av **Johan Löfstrand m.fl. (S)**

# Ostlänken

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för projektering av Ostlänken.

## Motivering

Ostlänken är en 15 mil lång dubbelspårig järnväg som ska sträcka sig mellan Järna och Linköping. Ostlänkenkorridoren blir en naturlig koppling mellan Sveriges starkaste utvecklingsregioner. Samtidigt är Ostlänken första etappen på Götalandsbanan och en del av den nordiska triangeln, och det är därför nödvändigt att genomföra detta infrastrukturprojekt för att ge förutsättningar att öka kommunikationen mellan de nordiska huvudstäderna och senare även koppla samman Norden med övriga Europa.

Trafikverkets prognoser visar att det kan förväntas en mycket kraftig trafikökning, landets mest intensiva stråk för persontrafik, där merparten av ökningen kan förklaras med överföring av trafik från väg och flyg. Byggandet av denna höghastighetsbana kommer att ge stora vinster för de resande, näringslivet och samhället i stort. Det är därför viktigt att projektering startas snarast för att möjliggöra att byggandet av Ostlänken kan tidigareläggas.

I september 2007 presenterades en idéstudie för Götalandsbanan som visar att projektet, med Ostlänken som första etapp, är så kraftfullt att det långväga personresandet i landet beräknas öka med 2 procent samtidigt som koldioxidutsläppen minskar med hela 7 procent! Järnvägen är ett miljövänligt och trafiksäkert transportslag, och här har vi den unika chansen att förena stark tillväxt och miljöhänsyn och med kraft bryta trenden med ökade utsläpp av klimatgaser.

Den 14 september 2009 presenterades utredningen ”Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft”.

**Fel! Okänt namn på**

Utredningen kom fram till att det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga separata dubbelspår för trafik i upp till 320 kilometer i timmen på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. I utredningen konstateras att en utbyggnad av höghastighetsbanor skulle skapa förutsättningar för ett helt nytt transportsystem med förbättrade möjligheter till effektiva gods- och persontransporter, samtidigt som den ändrar förutsättningarna för var man kan bo och arbeta. Utredaren föreslår att Ostlänken och en sträcka mellan Göteborg och Borås bör vara de första etapperna vid utbyggnaden av ett svenskt höghastighetsnät.

Järnvägsutredningen är klar och beslutad. I den nationella plan för transportsystemet 2010–2021, som regeringen fattat beslut om, finns dock inte medel avsatta för fortsatt planering av Götalandsbanan, inklusive Ostlänken.

Det är olyckligt eftersom järnvägen är ett miljövänligt och trafiksäkert transportslag och nya investeringar är nödvändiga för att skapa förutsättningar för hållbar tillväxt och för att stärka Sveriges konkurrenskraft. Planeringen för Ostlänken bör därför skyndas på. Regeringen bör ta intryck av de slutsatser som utredningen om höghastighetsbanor kommit fram till och prioritera byggandet av Ostlänken.

Ostlänken ingår i den del som kan räknas till strategiska infrastrukturprojekt, och det är viktigt att projektering kan starta så snart som möjligt.

Stockholm den 28 september 2011

*Johan Löfstrand (S)*

*Anna-Lena Sörenson (S)*

*Caroline Helmersson Olsson (S)*

*Hans Ekström (S)*

*Louise Malmström (S)*

*Billy Gustafsson (S)*

*Fredrik Olovsson (S)*

*Johan Andersson (S)*

*Sara Karlsson (S)*