SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1829

av Johan Andersson m.fl. (S)

Byggandet av hela Ostlänken

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att säkerställa byggandet av Ostlänken och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att i Ostlänken-projektet åter inkludera passage genom centrala Linköping och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det är angeläget att miljövänliga nya stambanor byggs och att Trafikverket arbetar med att skapa en transportinfrastruktur som är miljömässigt, långsiktigt hållbar. Ostlänken är Sveriges största pågående infrastrukturprojekt med syftet att höja kapaciteten inom person- och godstrafiken på en sträcka som utgör en avsevärd flaskhals i det svenska järnvägssystemet, mellan Järna och Linköping.

Trafikverket har sedan tidigare pekat på att stadspassagerna blir väsentligt dyrare än vad som antagits i tidigare kostnadskalkyler. Den största anledningen är att centrala resecentrum är dyrare. Det är en av järnvägens stora konkurrensfördelar, gentemot både bil och flyg, att resenären åker mellan citykärnor. Ur kostnadssynpunkt är det både billigare och enklare att bygga externa stationer. Men i ett bredare perspektiv minskar

det järnvägens attraktionskraft. För regioner och kommuner skapar centrala resecentrum betydande fördelar när det gäller planer för en attraktiv kollektivtrafik. Centrala resecentrum antas leda till stora kommunala och regionala nyttor. I avtalen med Sverigeförhandlingen åtog sig kommuner att bygga bostäder som en typ av medfinansiering. Trafikverkets uppgift bör vara att väga in dessa samhällsekonomiska nyttor i sina kostnadsmässiga överväganden.

En effektiv byggnation av nya stambanor underlättas av långsiktig planering, där systemperspektivet prioriteras. Ostlänken har sedan många år planerats till Linköping, med ett nytt resecentrum och spår några kilometer västerut. I Nationell plan för 2026-2037 beslutade regeringen dock att begränsa projektet Ostlänken till sträckan inom 2018 års beslut om tillåtlighet. Det innebär att Ostlänken avslutas några kilometer innan Linköping och att ett nytt resecentrum inte byggs. Beslutet begränsar kapaciteten och de kommunikationsmässiga samhällsvinsterna som projektet är tänka att uppnå avsevärt.

Förutom rent kommunikationsmässiga hänseenden bör beaktas statens långsiktighet i sina infrastrukturella åtaganden. Under lång tid har projektet innefattat en anslutning till Linköping, och kommunen har under många år bedrivit arbete för att möjliggöra projektets framfart. Det gäller utredningsarbete likväl som motprestationer knutna till Sverigeförhandlingen.

Mot bakgrund av ovanstående ser vi det som angeläget att en passage genom centrala Linköping, inklusive nytt resecentrum, skyndsam inkluderas i Ostlänken-projektet igen.

Fortsatt utveckling av stambanorna

Trafikverket har på regeringens anmodan avbrutit planeringen för sträckorna Linköping–Borås respektive Jönköping–Hässleholm. För att skapa bättre trafiklösningar för passagen Linköping C behöver planeringen av kommande järnväg Linköping–Borås och Jönköping–Hässleholm återupptas av Trafikverket. Det är olyckligt att så inte sker eftersom det innebär att utbyggnaden inte kan ske samordnat, vilket är effektivare. Det ökar kostnaderna då kortsiktiga övergångslösningar där de nya banorna kopplas ihop med de gamla stambanorna måste tillskapas.

Hässleholm är en av flera knutpunkter på den nya stambanan. Därifrån går tåg till Blekinge kustbana, Helsingborg och Kristianstad förutom Södra stambanan och den nya stambanan. Det ställer särskilda krav på stationens utformning och sträckningar. Det gäller fler stationer längs de nya stambanorna, och det är angeläget att planeringen tar hänsyn till hur järnvägen till och från andra orter ska fungera bra.

Även om det är välkommet att Trafikverket i Nationell plan 2026-2037 identifierat sträckorna Linköping-Mjölby samt Jönköping-Hässleholm längs med Södra stambanan som viktiga att utreda vidare bör det också åtföljas av framdrift i att möjliggöra byggnation.

Trafikverket pekar på att järnvägen behöver bättre planeringsförutsättningar. Två exempel som lyfts fram är hantering av massor och buller, där stelbenta regler komplicerar och fördyrar byggen. Det borde vara möjligt att se miljöfrågor i ett bredare perspektiv. Menar vi allvar med att klimatfrågan är vår största utmaning så kanske inte en fågel ska kunna stoppa bygget av ny järnväg. De stora minskningar av koldioxidutsläpp som järnvägen innebär ska väga tyngst i de miljö- och planprövningar som görs.

Det är också viktigt att utbilda relevant personal för att klara en snabb utbyggnad av nya stambanor. Det är angeläget för att inte projektet ska bli försenat och fördyrat på grund av personal- och kompetensbrist.

Johan Andersson (S)

Eva Lindh (S) *Teresa Carvalho (S)*