

Motion till riksdagen 2008/09:T504

av Fredrik Olovsson m.fl. (s)

Infrastruktur i Sörmland

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Sörmland.

Motivering

Sörmlands geografiska läge i hjärtat av Sverige innebär att länet genomkorsas av lokal och regional trafik samt fjärrtrafik på vägar och järnvägar. Ett flertal viktiga nord-sydliga stråk passerar genom Sörmland och för att minska belastningen på miljön och för att underlätta transporter krävs det investeringar i dessa stråk. Regionala, nord-sydliga förbindelser har, vid sidan av betydelsen för lokal och regional utveckling, dessutom fått allt större nationell funktion genom att fungera som avlastning för långväga transporter genom Stockholmsregionen.

Vägar

Sörmland berörs av tre vägar i den *nationella* planen, E 4, E 20 och Råta linjen. Dessa vägar är viktiga för tillväxt och utveckling, inte bara i Sörmland, utan i hela landet.

Katrineholm är en knutpunkt i länets vägsystem, där *riksvägarna* 55, 56 och 52 passerar och 57 mot Gnesta och Stockholm utgår från Katrineholm. Riksväg 55, av Stockholmsberedningen benämnd *Mälardiagonalen*, representerar ett stråk och en tvärförbindelse Norrköping–Uppsala. Riksväg 55 är tillika västra Sörmlands viktigaste vägförbindelse till Stockholm. Vägen behöver utvecklas utifrån flera olika aspekter. Projektet Mälardiagonalen i samhällsbygget, med underrubriken Ett pilotprojekt med lokalt, regionalt och

Fel! Okänt namn på

nationellt intresse, belyser Mälardiagonalens roll för en flerkärnig samhällsutveckling i östra Mellansverige.

Den gemensamma vägen 55/56 från Katrineholm till Norrköping – en del av både Mälardiagonalen och Råta linjen – är en viktig länk till fjärde storstadsregionen dels som kärna i en vidgad arbetsmarknad, dels utifrån och till Norrköpings allt större funktion som logistiskt centrum med hamn och kombiterminal.

I relationen Katrineholm–Eskilstuna fyller riksväg 56 – med anknäytande 230 – en viktig funktion för kontakterna med Mälardalens högskola och centralasarettet. Riksväg 52, från Örebro över Katrineholm till Nyköping, är regionens vägförbindelse till Skavsta flygplats, Nyköping och Oxelösunds hamn.

Riksväg 56, från Norrköping till Gävle med samlingsnamnet *Råta linjen*, är *nationell stamväg* och av Godstransportdelegationen utpekad som ett led i det nationella godstransportsystemet. Råta linjen utgör det naturliga godsstråket syd–nord förbi Stockholm samt till och från de stora lagercentraler och hamnar som finns lokaliserade längs stråket, d.v.s. Gävle, Västerås och Norrköping. Råta linjen ingår också som en viktig del i Stockholms- och Mälardalsregionens regionala trafiksystem.

Både befolkningen och sysselsättningen fortsätter att öka i kommunerna längs Råta linjen. Allt fler pendlar mellan bostad och arbete eller studier längs stråket, som har en betoning på transport- och logistikrelaterade näringar. Både person- och godstrafiken beräknas fortsätta att öka längs Råta linjen.

Vi vill särskilt peka på några angelägna objekt på Råta linjen, vilka bör bli föremål för särskild prioritering inför nästa infrastrukturplaneringsperiod. I Sörmland gäller det Östra förbifarten i Katrineholm. Råta linjen passerar stadskärnan i Katrineholm med en mycket hög andel tung trafik, vilket skapar trängsel, försämrar trafiksäkerheten och är dessutom en allvarlig belastning för miljön.

I samband med regeringens presentation den 12 september 2008 av närtidssatsningen inom infrastrukturen utpekades Östra förbifarten som prioriterat objekt med byggstart 2010 och en anvisad delfinansiering om 65 miljoner kronor.

Andra sträckor som kräver snabb upprustning är Västjädra–Kvicksund, förbifart Sala samt Stingtorpet–Tärnsjö–Valbo/Gävle. Dessa projekt är även av stor betydelse för miljön, då den nuvarande vägsträckningen på långa sträckor går på eller i omedelbar närhet av betydande vattentäkter och bl.a. är en reservvattentäkt för ca 1 miljon människor i regionen. Det är alltså inte endast ur trafiksäkerhets-, framkomlighets- eller effektivitetsaspekter som dessa projekt bör prioriteras.

Idag finns uppenbara brister i det nationella och regionala trafiksystemet i östra Sverige och den nationella stamvägen Råta linjen är en av de viktigaste länkarna för att skapa effektiva transportlösningar mellan olika delar av Sverige.

Järnvägar

Järnvägen är ett miljövänligt och trafiksäkert transportslag, som ger en unik chans att förena stark tillväxt och miljöhänsyn och minska utsläpp av klimatgaser. Det är hög tid att ta denna fråga på allvar.

Under senare tid kan man se en renässans för godshantering på järnväg. Miljömässiga och tillväxtpolitiska skäl talar för att en sådan utveckling bör understödjas av samhället. Därför är det viktigt att Banverket har resurser för att möta de behov som uppkommer inom detta område.

Med den starka tillväxten i Stockholms- och Mälarenregionen är det synnerligen angeläget med en väl utbyggd järnvägsinfrastruktur. *Västra stambanan* – som ingår i den nordiska triangeln – är idag hårt belastad av olika fordons typer med varierande uppdrag. Godstransporterna ökar i betydelse och omfattning samtidigt som kraven ökar på snabba godsförbindelser även dagtid. Här ska snabbtåg och regionaltåg med olika prestanda i fråga om hastighet och acceleration samsas med godståg. Därtill ökar persontrafiken påtagligt och nuvarande spårkapacitet räcker inte till för alla behov på framför allt sträckan Katrineholm–Stockholm.

För Sörmlandskommuner utefter Västra stambanan är det viktigt att satsningen på förbättrade tågförbindelser med huvudstaden omfattar hela resan, d.v.s. både biljettsystem, fordon och funktionella bytespunkter.

Idag finns det behov av entimmestrafik till och från Stockholm under hela trafikdygnet och halvtimmestrafik i rusningstid. Trafiken, som benämns Sörmlandspilen, är igång men bristen på spårkapacitet gör att den önskade standarden på trafikeringen inte kan uppnås. Det är därför viktigt att understryka behovet av större kapacitet såväl på stambanan som vid in- och utfarten till Stockholm.

Ett led i utvecklingen av Sörmlandspilen är funktionella och säkra bytespunkter mellan cykel/buss/bil och tåg på de orter som trafikeras. Därför är det angeläget att bangården i Flen byggs om snarast. Nuvarande utformning av plattformar och passager för fotgängare uppfyller inte dagens krav på säkerhet och tillgänglighet.

Sedan *Svealandsbanan* byggdes har resandet ökat mycket kraftigt, vilket har inneburit nya möjligheter till utveckling och inflyttning för kommunerna längs banan. Det har vidgat arbetsmarknadsregionerna och bidragit till ökad tillväxt på ett miljövänligt sätt.

Fortfarande finns det stora kapacitetsproblem på Svealandsbanan, vilket leder till att dess fulla potential inte kan utnyttjas. Detta leder till förseningar, svårigheter att anpassa avgångar med resandeströmmar och att restiderna är längre än nödvändigt. Ett dubbelspår på hela sträckan mellan Eskilstuna och Södertälje skulle öka kapaciteten avsevärt och leda till fortsatt tillväxt i regionen. Därför måste Banverket nu ges möjlighet att projektera och bygga detta dubbelspår.

Ostlänken är en 15 mil lång dubbelspårig järnväg som ska sträcka sig mellan Järna och Linköping och blir därmed en naturlig koppling mellan Sveriges starkaste utvecklingsregioner. Samtidigt är Ostlänken första etappen på Göta-

Fel! Okänt namn på

landsbanan och en del av den nordiska triangeln som ska koppla samman Norden med övriga Europa. Banverkets prognoser visar att det kan förväntas en mycket kraftig trafikökning, 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 projektet startas snarast möjligt och att planer på tidigareläggning av projektet inte bromsas.

En statlig utredning visar att planeringsarbetet kan påskyndas och att en tidigareläggning av byggandet är möjlig. Utgångspunkten är parallella planeringsprocesser både i stat och kommun, och mellan staten och de berörda kommunerna. Då skulle byggstarten kunna ske redan 2010, det vill säga fyra år tidigare än beräknat.

Järnvägstrafiken mellan Uppsala och Norrköping, via Sala, Västerås, Eskilstuna och Katrineholm, benämns *Uven*. Gjorda beräkningar pekar på att mer än 50 procent av landets tillväxt de kommande 10–20 åren kommer att skapas i östra Mellansverige. I och med denna utveckling och när arbetsmarknadsregionerna växer, kan man förvänta sig att arbetspendlingen kommer att öka kraftigt åren framöver.

I regionen finns också ett stort antal högskolor, och Uven ger möjlighet för studenterna att ta sig till och från dessa och till andra universitet och högskolor i landet.

Uven är en viktig tvärbana som binder ihop Mäljarbanan, Svealandsbanan och Västra stambanan med anslutning till Södra stambanan och Norra stambanan. Uven har därför en stor betydelse för resenärernas möjlighet att ta sig vidare till det nationella järnvägsnätet.

Rikstrafiken har möjlighet att upphandla transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Hittills har arbetspendling inte ingått i trafikunderlaget, vilket den enligt vår mening borde göra med tanke på de snabbt ökande och allt längre resorna som idag görs till och från arbetet.

Rikstrafiken har meddelat att finansiering från Rikstrafiken för Uventrafiken kommer att upphöra efter den 30 juni 2009, trots att Uven uppfyller i princip de kriterier som Rikstrafiken ställt upp. Det är Rikstrafiken och regeringen, i enlighet med det transportpolitiska målet och inom givna ekonomiska ramar, som närmare bedömer vilken trafik som staten bör upphandla. Vi anser att det är av största vikt att Uventrafiken även i fortsättningen garanteras finansiering genom Rikstrafiken.

Det tidigare godstrafikbolaget *TGOJ*, som under perioder också har haft persontrafik, är idag statligt ägt och bedriver endast godstrafik. Gjorda studier visar att det finns goda förutsättningar för persontrafik på banan. Med entimestråfrik på TGOJ-banan mellan Oxelösund och Västerås kommer antalet regionala tågresor i Sörmland att öka betydligt med tåg. Inte minst gäller det resor på fritid och besök, vilket innebär att persontrafiken på TGOJ-banan ökar den sociala kontakten mellan de olika traditionella trafikstråken i Sörmland. TGOJ-banan bidrar till att forma Sörmland till en nätstruktur. De reg-

ionala resorna på TGOJ-banan blir av samma storlek som på Västra stambanan.

TGOJ-banan kan också kopplas till Skavsta med direktansluten buss till station Stigtomta.

Flyget

Flygtrafiken är fortsatt mycket viktig för Sverige, dels för att förbättra tillgängligheten i ett land med stora avstånd, dels föra att koppla samman Sverige, medborgarna och näringslivet med en omvärld som vi blir alltmer beroende av. Sedan millennieskiftet har flygets utveckling varit mycket turbulent och den tidigare expansionen har av flera skäl brutits.

Skavsta flygplats har utvecklats kraftigt under senare tid och är idag en av landets största flygplatser. Skavstas betydelse för Sverige, för Stockholmsområdet och regionen kring flygplatsen har därmed ökat kraftigt och visar att det finns förutsättningar att utveckla en viktig kompletterande trafik på befintliga flygplatser.

Eftersom flygplatsen inte är statligt ägd riskerar investeringar i infrastruktur kring Skavsta att sättas åt sidan i samband med andra infrastrukturbeslut. Det är viktigt med ett systemtänkande i transportpolitiken, vilket innebär att utveckling på Skavsta bör mötas upp med investeringar i vägar och järnvägsinvesteringar.

För såväl Stockholms- och Mälardalen kommer *Arlanda* även fortsättningsvis att vara central för att kunna utvecklas i den hårda internationella konkurrensen. På Arlanda finns dessutom kapacitetsutrymme för en relativt kraftig ökning av flyget.

Däremot är det nödvändigt att staten har en långsiktig strategi när det gäller flygplatserna och flygtrafiken, inte minst i Mälardalen. I Mälardalen finns förutom Arlanda och Skavsta även flygplatser i *Bromma*, *Västerås*, *Örebro* och *Kjula* utanför Eskilstuna. I närområdet kan även *Norrköping* och *Linköping* nämnas.

För flera av dessa flygplatser finns problem av olika slag. Det kan gälla kommersiella problem som kan vara av mer kortsiktigt natur eller mer strategiska problem som kan röra den fysiska placeringen som då även påverkar utbyggnads- och utvecklingsmöjligheterna. Det är med andra ord nödvändigt att staten ger långsiktiga besked om vilken utveckling man ser för flyget i Mälardalen. Annars riskerar aktörerna att göra felsatsningar som skulle kunna undvikas med en statsmakt som är tydlig.

Sjöfart och godsterminaler

Effektiva och miljövänliga godstransporter är en viktig förutsättning för den svenska industrins internationella konkurrenskraft och för att på ett bra sätt

Fel! Okänt namn på

länka Sverige till den globala ekonomin och varuutbytet. Av miljöskäl bör en större andel av godstransporterna ske på järnväg eller till sjöss.

I ett effektivt och miljövänligt transportsystem har landets hamnar därför en viktig roll att spela. Därför krävs en offensiv statlig hamnpolitik som gör det möjligt att skapa starka transport- och logistiknoder. Hamnarna måste kopplas samman med i första hand motorväg och järnväg men gärna också med flygtrafiken för att fungera på ett optimalt sätt och inte bli flaskhalsar i transportsystemet.

Hamnen i Oxelösund bör ges en framträdande position i en statlig hamnpolitik. Att satsa på hamnen i Oxelösund ger en bra miljö- och transportekonomi. Den kan tillsammans med andra hamnar avlasta Stockholmsområdets stora transportproblem som både härrör från de begränsningar som finns i vägnätet och i skärgården.

Oxelösunds hamn har ett mycket centralt transportgeografiskt läge, vilket gör att man har goda möjligheter att ta del i den ökade handeln med Ryssland och Baltikum. Detta kan kopplas samman med närheten till de tre miljoner svenska konsumenter och tiotusentals företag som finns i östra Mellansverige. Kopplingen till andra transportslag är dessutom god för Oxelösunds hamn.

En satsning på Oxelösunds hamn ger därför en bra miljö- och transportekonomi till rimliga investeringskostnader, inte minst i jämförelse med satsningar på andra platser. Idag finns redan det mesta av infrastrukturen i Oxelösund/Nyköping, och området har kapacitet för ökade godsströmmar även om en kraftig utveckling kommer att medföra vissa investeringsbehov vad gäller anslutande väginfrastruktur. Därför bör en offensiv statlig hamnpolitik innebära satsningar på Oxelösund.

Sörmland försörjer Stockholms- och Mälardalenregionen med partihandel, omlastningscentral och andra ytkrävande verksamheter.

Genom att utveckla ett logistikcentrum för lagring och miljömässigt riktiga transporter av gods utvecklas den traditionella järnvägsorten Katrineholm till en modern knutpunkt. Katrineholms kommun bygger själv Katrineholmsterminalen, en kombiterminal och blivande torrhamn om sammanlagt 70 000 kvadratmeter. Kommunen utvecklar dessutom – invid kombiterminalen och i ett med Brinnova AB samägt bolag – Katrineholms Logistikcentrum AB. Bolaget bygger och förvaltar lagerlokaler på en yta av i första skedet 16,5 ha. Lokala företag är medintressenter i utvecklingen av detta centrum. Betydelsen av att väg- och järnvägsinfrastrukturen byggs ut för att motsvara behoven hos nu framväxande moderna logistiklösningar kan inte nog betonas.

Stockholm den 30 september 2008

Fredrik Olovsson (s)

Caroline Helmersson-Olsson (s)

Laila Bjurling (s)

Elisebeht Markström (s)

Michael Hagberg (s)