

## Motion till riksdagen 2009/10:T364

av **Sonia Karlsson 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. Banverkets 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.

Utredningen om en tidigareläggning av Ostlänken lämnade sin slutrapport i december 2006. Utredningen visade att planeringsarbetet kan påskyndas och att en tidigareläggning är möjlig. Utgångspunkten är att om det startades parallella planeringsprocesser både i stat och kommun, och mellan staten och de berörda kommunerna, så skulle byggstarten kunna ske redan 2010, det vill säga fyra år tidigare än beräknat.

Detta är ett helt nytt sätt att jobba som sparar mycket tid och resurser. Det finns starkt engagemang, vilja och beredskap hos berörda kommuner, länsstyrelser och myndigheter. Sverige behöver en effektivare och snabbare han-

## Fel! Okänt namn på

tering av infrastrukturinvesteringar, och Ostlänken vore ett perfekt projekt att testa denna modell på.

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”. Utredningen kommer 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. Planeringen för Ostlänken bör därför skyndas på.

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. Regeringen bör nu 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, det är viktigt att projektering kan starta så snart som möjligt. Investeringen är möjlig att finansiera genom lån i Riksgälden, i enlighet med budgetlagens principer.

Stockholm den 1 oktober 2009

*Sonia Karlsson (s)*

*Aleksander Gabelic (s)*

*Billy Gustafsson (s)*

*Louise Malmström (s)*

*Anne Ludvigsson (s)*

*Johan Löfstrand (s)*