

Motion till riksdagen 2011/12:T342

av **Annika Lillemets (MP)**

Ökad järnvägskapacitet mellan Norrköping och Linköping med Ostlänken och upprustning av länsbanorna Linköping–Västervik samt Linköping–Kalmar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen med byggstart 2015 av en första etapp av Ostlänken mellan Norrköping och Linköping.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp länsbanorna Linköping–Västervik samt Linköping–Kalmar.

Bakgrund

Allt fler vill åka tåg, inte minst inom och genom Östergötland. Bara pendeltåget i Östergötland har cirka 3 miljoner passagerare per år, vilket är betydligt fler än de som färdas mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn oavsett transportslag. Persontrafiken och trängseln på Södra stambanan ökar och avsnittet genom Östergötland utnyttjas redan maximalt.

Punktligheten för fjärr- och regionaltåg är sämst i landet på Södra stambanan, enligt SJ. Allra värst är det mellan Linköping och Stockholm. Under exempelvis september–december 2010 var cirka 1 000 tåg mer än 15 minuter försenade eller inställda på den sträckan. Störningsnivån på Södra stambanan är hög eller mycket hög under hela året. I juli och augusti var punktligheten något sämre än under tre av de fyra omtalade snömånaderna. Att många tåg är

Fel! Okänt namn på

försenade är alltså inte ett vinterproblem. En starkt bidragande orsak är att tågen går så tätt att varje fel får stora ”dominoeffekter”. Varje fel fortplantar sig i tidtabellen, och det tar lång tid att återställa trafiken.

Pendeltåget är ryggraden i östgötaregionens kollektivtrafik, och dess betydelse växer. Pendeltågstrafiken behöver utökas med både tätare trafik och nya sträckningar, till exempel till Nyköping och Katrineholm. Nu hotas den istället av utträngning och marginalisering när trängseln ökar på otillräckligt underhållna, redan överfulla spår. Därtill värderas den ner systematiskt, vid Trafikverkets tilldelning av tåglägen, till fördel för fjärtrafiken. Försämringar för pendeltågen ger allvarliga negativa effekter i hela kollektivtrafiksystemen och motverkar de nationella målen om regional utveckling.

Inte bara persontransporterna utan även godstransporterna på järnväg har ökat kraftigt. Kapacitetsbristen i järnvägssystemet slår hårt även mot godstrafiken i ett läge där det inte minst av klimatskäl är viktigt att mer godstransporter flyttas över från lastbil till tåg.

I september 2010 förklarade Trafikverket Södra stambanan genom Östergötland överbelastad. Det är därför allvarligt att regeringen i sin budget inte satsar på åtgärder som kan lösa problemen på denna sträcka, liksom att Trafikverket i sitt delbetänkande i den så kallade Kapacitetsutredningen, som presenterades i juli, inte prioriterar satsningar på Södra stambanan utanför storstadsområdena.

Även länsbanorna Linköping–Kalmar och Linköping–Västervik är viktiga för regionen. Underhållet av dem är eftersatt. Om de rustas upp, kan både persontrafik och godstrafik ökas, till nytta för såväl näringsliv som arbetspendlare och andra resenärer.

Börja bygga Ostlänken mellan Norrköping och Linköping

Fler spår krävs för att lösa trängseln på Södra stambanan. En utbyggnad av höghastighetsbanor skulle göra det möjligt att separera tåg med olika hastigheter. Det skulle ge mer utrymme för såväl fjärr-, gods- som pendeltågstrafik och göra det svenska järnvägsnätet mindre sårbart för störningar.

Miljöpartiet anser därför att Ostlänken bör börja byggas snarast möjligt, 2015. Att börja med sträckan Norrköping–Linköping skulle ge en kraftfull kapacitetshöjning på ett av de avsnitt där den bäst behövs.

Det finns redan en fastställd järnvägsutredning för sträckan Norrköping–Linköping. Utifrån den kan man gå vidare med tillåtlighetsprövning och järnvägsplan. Det är möjligt att genomföra bygget i etapper.

Det lokala engagemanget är stort. Regionförbundet Östsam, Linköpings kommun och Norrköpings kommun förklarar, nu senast i ett yttrande över Kapacitetsutredningens delbetänkande, att de är beredda att ”omedelbart tillföra resurser för att Trafikverket ska kunna starta planeringsarbetet och diskutera eventuella fördelar med etappvis utbyggnad”.

Fel! Okänt namn på

Därtill bör kapacitetshöjande åtgärder som kan sättas in på kortare sikt också undersökas och genomföras, om de bedöms vara verkningsfulla.

Mot bakgrund av detta anser jag att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen, och som ett första steg enligt fastställd järnvägsplan snarast bygga ut Ostlänken mellan Norrköping och Linköping. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Länstågstrafiken mellan Linköping och Västervik samt Linköping och Kalmar

Linköping är en universitetsstad och har ett universitetssjukhus samt högteknologiskt näringsliv. Allt detta medför stor inpendling till kommunen. I Kalmar län finns många orter med högklassiga boendemiljöer nära havet och relativt lågexploaterad natur. För att binda samman dessa olika regioner bör befintlig järnväg mellan Linköping och Västervik (Tjustbanan) samt Linköping och Kalmar (Stångådalsbanan) rustas upp för högre hastigheter. I regionen har man nyligen investerat i nya Itinotåg, med en maxhastighet om 140 kilometer/timme. Maxhastigheten för dessa banor är 110–120 kilometer/timme, men genomsnittshastigheten ligger kring 70–80 kilometer/timme.

Att rusta upp Tjustbanan, som har skarvspår och grusballast, till helsvetsad räls kostar cirka 60 miljoner kronor per mil, vilket motsvarar cirka 10 procent av nybyggnadskostnaden. Stångådalsbanan, som har makadamballast, kostar 20 miljoner kronor per mil att förse med helsvetsad räls. Med ytterligare mötesspår, av särskild stor vikt i Gullringen och Rockneby, kan det bli möjligt att införa lokala tåg med uppehåll på fler orter. Detta skulle vara av stor betydelse för människor i ett antal samhällen längs banorna.

Det skulle ge stora regionalpolitiska vinster att förbättra kapaciteten och standarden på dessa länsbanor, liksom på många andra håll i landet.

I regeringens politik, men även i Kapacitetsutredningen saknas satsningar på banor i vissa delar av landet eller ligger i planerna först efter 2021. För Miljöpartiet är det däremot självklart att satsa på järnväg i hela landet och att rusta upp banor som Tjust- och Stångådalsbanorna under budgetperioden.

Mot bakgrund av detta anser jag att regeringen bör göra en satsning på länsjärnvägarna. Länsbanorna Linköping–Västervik samt Linköping–Kalmar är två av de banor som bör rustas upp. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Stockholm den 3 oktober 2011

Annika Lillemets (MP)