

## Motion till riksdagen 2005/06:T556

av **Sven Brus m.fl. (kd, m, fp, v, c)**

# Infrastrukturen i Östergötland

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av satsningar på infrastrukturen i Östergötland.

## Motivering

Östergötland gynnades starkt av ett investeringsprogram för infrastruktur i början på 1990-talet. Satsningen på järnvägar var den största sedan järnvägen började byggas i Sverige. Snabbtågen och Kustpilen på Stångådalsbanan är ett par tydliga exempel på investeringar som varit positiva för Östergötland. En förstärkning av vägnätet ur miljö- och säkerhetssynpunkt påbörjades liksom. Bl.a. förbättrades E 4:ans standard, men det gjordes också kraftiga satsningar på länsvägar och mindre vägar. En hög standard på infrastrukturen har avgörande betydelse för företagens expansion, tillkomsten av nya arbetstillfällen och hela regionens utveckling.

När regeringen under 2004 prioriterade satsningar på infrastrukturen kring Trollhättan innebär detta att andra angelägna behov i landet kom att skjutas på framtiden. Besvikelsen är exempelvis mycket stor i västra Östergötland när projektet Skepparpinan, dvs. den ytterst angelägna förbifarten Motala, skjutits på en ovisst framtid. Detsamma gäller den östra länsdelen där en länge efterlängtat förbifart Söderköping får vänta på genomförande.

## Järnvägar

Två av landets viktigaste järnvägsstråk genomkorsar Östergötland, Södra stambanan och godsstråket till Hallsberg. Båda dessa järnvägar uppvisar idag oroande kapacitetsbrister.

## Fel! Okänt namn på

Därför krävs, enligt vår uppfattning, betydande satsningar på järnvägsnätet i vår region. Höghastighetsjärnväg av europeiskt snitt behövs i Sverige för att minska vårt avståndshandikapp både inom landet och mot kontinenten, men också för att få en bättre trafiksäkerhet och en bättre miljö. En utbyggnad av en höghastighetsjärnväg innebär också stora möjligheter till ökad interregional och regional trafik.

En överflyttning av såväl person- som godstrafik från andra trafikslag till järnväg är både önskvärt och nödvändigt. En förutsättning för ökad persontrafik är att järnvägen får tillräckligt bra kvalitet och komfort. Restiderna är viktiga och måste nedbringas till nivåer som exempelvis Stockholm–Köpenhamn under 3 timmar och Stockholm–Göteborg på ca 2 timmar.

För Östergötlands utveckling är det av avgörande betydelse att kommunikationerna med omvärlden fungerar väl. Det gäller framför allt Storstockholmsområdet, men också kommunikationerna söder och väster ut. Att tågtrafiken kommer att öka är såväl sannolikt som önskvärt. Framtidens kommunikationssystem måste skapas idag och planeras långsiktigt. Det ska vara snabbt, effektivt och miljövänligt. Goda, snabba och pålitliga kommunikationer till Stockholm och andra delar av landet är livsviktiga för vår region.

I dagsläget fungerar förbindelserna med Stockholm långt ifrån tillfredsställande, vilket indikerar att problemen framöver snabbt kan bli alarmerande. Restiden har visserligen förkortats, både vad gäller Intercity och X 2000-tåg. Men samtidigt har antalet avgångar minskat, vilket delvis åter upp tidsvinsterna. Trafikstörningar och förseningar innebär betydande orosmoment och gör att många inte vågar välja tåget, om man har viktiga mötestider eller anslutningar att passa i Stockholm.

Även antalet avgångar är en viktig konkurrensfaktor. Om det inte går att ta sig hem till Östergötland efter aktiviteter på eftermiddag eller tidig kväll tvingas många ta bilen. Vi menar att regionen redan nu måste vidta åtgärder för att i första hand återställa, och därefter vidareutveckla, tågkommunikationerna mellan länet och Stockholm. Tätare avgångar, pålitligare tidshållning och lägre priser är de önskemål som bör prioriteras.

Trafiken till Stockholm går idag på dubbelspår över Katrineholm, som anpassats för X 2000, samt på enkelspår, med bitvis låg hastighet via Nyköping. Kapaciteten räcker inte för framtidens tåg. En satsning måste göras för att möjliggöra snabb pendeltågstrafik mellan Östergötland och Stockholm, två av landets största arbetsmarknadsregioner. För Östergötlands del framstår Ostlänken som en naturlig sådan kapacitetsförstärkning. Signalerna om att byggstarten, som planerats till 2010–2012, kan komma att tidigareläggas är positiva.

För att öka tillgängligheten till Västra Götaland, Malmö–Köpenhamnsregionen och vidare ut i Europa via järnväg är det viktigt att inta en drivande hållning till förverkligandet av Götalandsbanan och Europakorridoren.

En viktig aspekt är priset. En andraklassbiljett t.o.r. Linköping–Stockholm kostar runt 500 kronor i Intercity och runt 1 000 kronor för X 2000, det vill säga avsevärt mer än motsvarande bensinkostnad. Här måste en radikal prisförändring åstadkommas för att göra tågresandet attraktivt och konkurrenskraftigt.

Pendeltågstrafiken i länet är en lyckad satsning som måste gå vidare. Fortsatt utveckling av denna trafik bör ske med flera hållplatser. Ett nytt spår mellan Mjölby och Motala som möjliggör stopp i Skänninge skall också ingå i den fortsatta utvecklingen. Stångådals- och Tjustbanorna fyller viktiga regionala och interregionala funktioner som kommunikationsleder. Här krävs fortsatta investeringar för att upprätthålla en fungerande trafik.

## Vägar

Goda kommunikationer, också på väg, är av avgörande betydelse för utvecklingen i en region. Snabba och säkra transporter värderas högt av de många företag som arbetar efter ”just in time”. Östergötland har ett mycket värdefullt strategiskt läge med flera regiongenomgående landsvägar som Europavägarna 4 och 22 samt riksvägarna 50, 51, 55 och 32. Den s.k. räta linjen mellan Norrköping och Gävle utgör en mycket viktig del av det nationella stamvägnätet. Flera av dessa vägar är i behov av trafiksäkerhets- och standardhöjande åtgärder. Exempelvis E 22 vid Söderköping och i Norrköping, väg 55 och väg 50 med förbifart vid Motala för att sedan förenas med väg 32 från Motala till Mjölby. Väg 50 behålls i huvudsak i sin nuvarande sträckning, men miljö- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder måste vidtas på flera sträckor. Projektet Skepparpinan, planerad sedan årtionden tillbaka, får inte skjutas på en ytterligare osäker framtid. Den planerade ombyggnaden av väg 32 måste också genomföras snarast. Väg 35 mellan Linköping och Västervik är i starkt behov av förbättringar. Den förestående ombyggnaden av väg 51 har dröjt alltför länge. Behovet är säkrare och snabbare förbindelse från Finspång till Norrköpings hamn. Trafiksäkerhet och framkomlighet på förbifart Svärtinge kommer nu antligen att förbättras.

Europaväg 4 och riksvägarna är vägar med mycket stor andel genomgående fjärrtrafik. Den viktiga länstrafiken kräver också förbättrad standard, inte minst för att kollektivtrafiken skall fungera på ett fullgott sätt. Behoven på de tvärgående länsvägarna, främst i södra och norra länsdelarna, bör därvid tillgodoses.

Det är av största vikt att det avsätts tillräckliga medel för investeringsprojekt i Östergötland i den nationella vägplanen. Det räcker inte med att vissa trafiksäkerhetsåtgärder kommer att genomföras. Vägverkets interna planeringsprocess för väginvesteringar får inte bortse från de behov som finns av utbyggnad av vägnätet i den fjärde största storstadsregionen i landet. I länets kommuner, länsstyrelsen och i samarbetsorganet Östsam finns idag en stor och berättigad oro inför framtiden.

Fel! Okänt namn på

## Flyg

Betydelsen av snabba och tillgängliga flygförbindelser är en mycket viktig framgångsfaktor för regionens utveckling. Östergötland har i dag två civilflygplatser, vilkas kapacitet torde vara tillräckliga i ett medellångt perspektiv. Flygplatsernas nuvarande lokaliseringar i länet har brister ur såväl miljö- som säkerhetssynpunkt vilket inger oro i ett längre framtidsperspektiv. Det är därmed osäkert om nuvarande flygplatser kan möta framtida behov av förväntade ökande resandeströmmar. Ett utredningsarbete bör därför initieras med syfte att få fram ett gediget underlag för en långsiktig hållbar lösning på regionflygplats i Östergötland. Inom ramen för detta arbete skall olika tänkbara alternativ prövas förutsättningslöst.

## Hamn och sjöfart

Geografiskt är det för regionen naturligt att tänka sig en utveckling av kontakterna med Östeuropa. Detta gäller såväl person- som fraktrafik. Norrköpings hamn har därvid förutsättningar att kunna bli ett viktigt centrum för östersjötrafiken med destination till bl.a. de baltiska staterna. Hamnkapaciteten måste därför dimensioneras för detta och tillfartsvägar byggas ut och miljösäkras för att klara de framtida kraven. Detta gäller i synnerhet väg 51. Norrköpings hamns förutsättningar för att utvecklas till ett nordiskt centrum för färje- och godstrafik till och från bl.a. de baltiska staterna bör utredas.

För att uppnå effektiva godstransporter och de miljötransportpolitiska målen måste de olika godstransportslagen samverka. Intermodala transportlösningar är viktiga för att flytta över långväga transporter från väg till järnväg och sjöfart.

Spårkapaciteten för godstrafik till Norrköpings hamn över Händelö måste förstärkas. Det statliga bansystemet behöver ha en direkt förbindelse med hamnen. Det är också angeläget att Pampushamnen får en fungerande förbindelse med järnvägen. Därmed skulle direktförbindelse upprättas med Hallsberg och godsstråken över Bergslagen. Breddning och fördjupning av inseglingstrännan ger ökad tillgänglighet och säkrare insegling. Denna åtgärd är därför en viktig förutsättning för hamnens vidare utveckling.

Den dramatiska höjningen av lotsavgifterna under åren 1999–2004 utgör ett allvarligt problem för Norrköpings hamn. Dagens system medverkar också till att snedvrider konkurrensen med negativa konsekvenser för en inlandshamn som Norrköping. Vi anser att lotsavgifterna måste utformas konkurrensneutralt mellan kusthamnar och inlandshamnar.

## Norrköpingspaketet

Norrköpings strategiska läge i Östersjöregionen är en mycket viktig tillgång för hela Östergötland. Norrköping är också en viktig knutpunkt i hela landets strategiska godsnet. De fyra trafikverken, Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket har pekat ut Norrköping som en intermodal nod i den ”nordiska triangeln” tillsammans med Stockholm, Göteborg och Malmö.

Norrköpingspaketet består av fyra delar:

1. Väganslutning till Norrköpings hamn–Norrleden som innebär en ny väganslutning från E 4:an, riksväg 51 och riksväg 55/56 till Händelö. Detta är en del av framtida väg E 22 – förbifart Norrköping.
2. Ny spåranslutning till Norrköpings hamn, kombiterminal på Händelö och eventuellt ny godsbangård. Eftersom hamnen är en TEN-T-anläggning av riksintresse är det av stor vikt att det statliga bansystemet har en direkt förbindelse med hamnen.
3. Riksväg 51 – förbifart Svärtinge. En stor del av trafiken på riksväg 51 utgörs av tunga transporter till och från Norrköpings hamn. I hamnen finns landets starkaste tyngdlyftkran och vägens standard är därför av stor betydelse för hamnen och näringslivet i regionen. Detta projekt är nu framme vid genomförande efter flera års fördröjning.
4. Breddad inseglingssäkring till Norrköpings hamn. Breddning och fördjupning av inseglingssäkringen syftar till att ge hamnen en säkrare insegling och större tillgänglighet. Åtgärden är därför en viktig del i hamnens fortsatta utveckling.

Det s.k. norrköpingspaketet är resultatet av ett brett samarbete kring infrastrukturfrågor. Aktörerna återfinns på nationell, regional och lokal nivå. Det är av största vikt att ambitionerna i detta paket får stöd på alla nivåer, inte minst den nationella.

Stockholm den 28 september 2005

*Sven Brus (kd)*

*Yvonne Andersson (kd)*

*Stefan Hagfeldt (m)*

*Linnéa Darell (fp)*

*Britt-Marie Danestig (v)*

*Gunnar Axén (m)*

*Anna Lindgren (m)*

*Karin Granbom (fp)*

*Staffan Danielsson (c)*