

## Motion till riksdagen 2010/11:T489

av **Betty Malmberg m.fl. (M, KD, C, FP)**

# Ostlänken

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de stora kapacitetsbegränsningar som råder på Södra stambanan, särskilt sträckan genom Östergötland, måste avhjälpas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höghastighetsbanor och Ostlänken.

## Motivering

Stambanorna i södra Sverige är idag överfulla och körs sönder av den allt intensivare järnvägstrafiken. Förseningar tillhör vardagen och trängseln i tågen och på spåren är enorm. Nu senast uppmärksammat då Östgötatrafikens pendeltågstrafik, som årligen bara den transporterar 3 miljoner resenärer inom den fjärde arbetsmarknadsregionen, tvingas frångå den ”styva tidtabell” som gällt alltsedan 1995 och som har varit en förutsättning för en kontinuerlig och strategisk utbyggnad av regionens spårbundna kollektivtrafik. Från 2012 kommer även Motala och Skänninge att ingå i pendeltågssystemet. Det är något som ligger väl i linje med det fördubblingsprojekt som branschen driver och som regeringen välkomnat. Men kapacitetsbegränsningen på stambanan medför nu att Trafikverket ändrar tåglägena och på så sätt börjar montera ned i stället för att utveckla regionens kollektivtrafik. Om inte kapaciteten på spåren i södra Sverige byggs ut kommer det allvarligt att hindra järnvägens möjligheter att axla den nödvändiga rollen som förmedlare av snabba, säkra och klimatvänliga transporter.

Då Höghastighetsutredningen presenterades häromåret visade den att det är samhällsekonomiskt lönsamt att satsa på höghastighetsbanor i stråket som kallas Europakorridoren. Ostlänken är den första etappen i detta stråk och det är också den del i järnvägsprojektet Europakorridoren som har kommit längst

**Fel! Okänt namn på**

i planeringen. I regionen finns det sedan länge ett mycket stort intresse för att förverkliga Ostlänken. Kommuner, organisationer och företag har sedan många år bedrivit ett ihärdigt arbete och förberett sig för att projektet ska kunna komma till stånd. I princip återstår bara regeringens tillåtlighetsprövning innan arbetet med att realisera Ostlänken kan gå vidare.

För närvarande pågår arbetet med Citybanan som beräknas vara klar att tas i drift år 2017. Ostlänkens koppling till Citybanan är utomordentligt viktig eftersom de två stråken idag utgör betydande flaskhalsar för den södergående järnvägstrafiken. Med Citybanan och Ostlänken på plats kommer väsentliga restidsvinster att kunna uppnås, vilket kommer att få stor betydelse för möjligheten att flytta över bilresenärer till tåg, samtidigt som den befintliga banan frigörs för kollektivtrafik, regionaltrafik och godstransporter. Då den senaste åtgärdsplanen presenterades skrev regeringen att den avser att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige. En sådan fortsatt utredning är angelägen. Vi välkomnar detta och ser fram emot ett skyndsamt resultat.

Stockholm den 25 oktober 2010

*Betty Malmberg (M)*

*Gunnar Axén (M)*

*Finn Bengtsson (M)*

*Staffan Danielsson (C)*

*Andreas Norlén (M)*

*Yvonne Andersson (KD)*

*Karin Granbom Ellison (FP)*