

Motion till riksdagen 2006/07:T351

av Staffan Danielsson m.fl. (c, m, fp, kd)

Infrastrukturen i Östergötland

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

Östergötland är en dynamisk region med goda förutsättningar. Det finns dock även bekymmer, och befolkningsutvecklingen i länet är sämre än i t.ex. Mälardalen. Långtidsutredningen visar på länets potential och en grundförutsättning för att denna ska kunna tas till vara är självfallet investeringar i en bra infrastruktur. En hög standard på infrastrukturen spelar en avgörande roll för företagens expansion, tillkomsten av nya arbetstillfällen och hela regionens utveckling. Viktiga trafikstråk genomkorsar Östergötland och det ligger i både länets och landets intresse att dessa håller hög klass. En kraftfullare järnvägsförbindelse mellan länet och Stockholm – Ostlänken – är trängande nödvändig liksom väginvesteringar vid Söderköping, Motala och Vadstena samt sammanbindningslederna (väg och järnväg) mellan Östergötland och Kalmar och norrut.

Järnvägar

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

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

Fel! Okänt namn på

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 i dag 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.

Det handlar inte bara om rakare järnvägar och fler spår. Det gäller också att varje tåg kan ta fler passagerare, vilket möjliggörs genom framför allt fler vagnar och ”dubbeldäckare”.

Trafiken till Stockholm går i dag 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 är Ostlänken en helt nödvändig kapacitetsförstärkning. Signalerna om att byggstarten, som planerats till 2010–2012, kan komma att tidigareläggas är positiva, liksom att politiska nivåer och näringslivet nu signalerar beredskap för att ta ett ansvar för en tidigarelagd byggstart. Den tillsatta förhandlingsmannens förslag om resurser för en snabbare planeringsprocess är vi mycket positiva till.

Det är viktigt att spårkapaciteten i Stockholm ökas. Signalerna från regeringen om att pröva utbyggnaden av ett tredje spår är mycket intressanta, och kräver en effektiv handläggning utan onödig tidsutdräkt.

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.

Pendeltågstrafiken i länet är en lyckad satsning som måste gå vidare. Nya stationer har projekterats i befintligt nät som vid utbyggnad till dubbelspår mellan Mjölby och Motala. Fortsatt utveckling av pendeltågstrafiken är av stor vikt för det regionala resandet och fler stationer planeras och kan komma att etableras när Ostlänken förverkligas. Stångådals- och Tjustbanorna fyller viktiga regionala och interregionala funktioner som kommunikationsleder. Här krävs fortsatta investeringar för att upprätthålla en fungerande trafik med moderna restider.

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, 32, 34 och 35. Den s.k. räta linjen mellan Norrköping och Gävle utgör en mycket viktig del av det nationella stamnätet. Flera av dessa vägar är i akut behov av trafiksäkerhets- och standardhöjande åtgärder.

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.

Av vägarna inom det nationella vägnätet måste nu staten prioritera E 22 och att få bort köerna genom Söderköping och vid kanalen samt en bättre genomfartslösning i Norrköping. De spännande planerna på att lyfta båtarna över E 22 vid Söderköping kan vara en lösning tillsammans med andra åtgärder.

Riksväg 50 som går genom Motala och Vadstena håller på att bli en av landets sämsta vägar, med akuta behov av bl.a. en bro vid Skepparpinan i Motala och en ny förbifart genom Vadstena. Den tunga trafiken ökar med 10 procent per år och genom t.ex. Vadstena passerar dagligen ca 1 000 lastbilar – en fullständigt ohållbar situation. Vi anser att staten måste hitta ekonomiska lösningar så att förbättringarna kan genomföras tidigare än de årtal kring 2015 som nu nämns.

För det regionala vägnätet är det viktigt att regionen erhåller en rättvis ram som möjliggör upprustningar; t.ex. är väg 35 mellan Linköping och Västervik i starkt behov av förbättringar liksom genomfarterna vid Kisa och Finspång.

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 från 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 långsiktigt hållbar lösning för en regionflygplats i Östergötland. Inom ramen för detta arbete ska olika tänkbara alternativ prövas förutsättningslöst.

Fel! Okänt namn

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, och vi utgår ifrån att Norrköping kommer att pekas ut som en av de strategiska hamnarna i Sverige.

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 inseglingstråkan 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 gods nät. 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–förfart Norrköping.
2. Ny spåranslutning till Norrköpings hamn, kombiterminal på Händelö och eventuellt ny gods bangård. Eftersom hamnen är en TEN-T-anläggning av riksintresse är det av stor vikt att det statliga bansystemet har en direkt förbindelse med hamnen.

Fel! Okänt namn på

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 inseglingränna till Norrköpings hamn. Breddning och fördjupning av inseglingrännan 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 27 oktober 2006

Staffan Danielsson (c)

Gunnar Axén (m)

Yvonne Andersson (kd)

Betty Malmberg (m)

Karin Granbom (fp)

Andreas Norlén (m)

Finn Bengtsson (m)