

## Motion till riksdagen 2011/12:T399

av Yvonne Andersson (KD)

# Satsa på Södra stambanan och 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

Punktligheten i fjärr- och regionalstågstrafiken är enligt SJ sämst på Södra stambanan. Mellan 25 och 30 procent av dessa tåg – längs det som är landets ryggrad i järnvägssystemet – var försenade mer än 15 minuter under år 2010. Det är inte acceptabelt. Statistiken visar vidare att just Södra stambanan i allmänhet – och då sträckan mellan Linköping och Stockholm i synnerhet – är den sträcka där punktligheten är som allra sämst. Under tiden september till december i fjol var hela ett tusen tåg försenade mer än en kvart eller helt inställda. Denna sträcka sammanfaller med Ostlänken, varför det finns all anledning att än en gång tala för värdet av denna dubbelspårsutbyggnad, samtidigt som vi välkomnar regeringens stora satsning på ökat underhåll.

Faktum är att stambanorna i södra Sverige idag är överfulla och att de körs sönder av den allt intensivare järnvägstrafiken. Som framgår ovan tillhör förseningar vardagen och trängseln i tågen och på spåren är enorm. Det har till exempel inneburit att Östgötatrafikens pendeltågstrafik, som årligen bara den transporterar 3 miljoner resenärer inom den fjärde arbetsmarknadsregionen, tvingas frånga den ”styva tidtabell” som gällt alltsedan 1995 och som har varit en förutsättning för en kontinuerlig och strategisk utbyggnad av regionens spårbundna kollektivtrafik. Nästa år kommer även Motala och Skänninge

**Fel! Okänt namn på**

att ingå i pendeltågssystemet, vilket ligger väl i linje med det fördubblingsprojekt som branschen driver och som regeringen välkomnat.

Men den omfattande kapacitetsbegränsning som råder på Södra stambanan tvingar nu Trafikverket att ändra tåglägena och på så sätt börja montera ned i stället för att utveckla regionens kollektivtrafik. Om inte kapaciteten på spårren i södra Sveriges 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 i planeringen. 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 få stor betydelse för möjligheten att flytta över bilresenärer till tåg, samtidigt som den befintliga banan frigörs för kollektivtrafik, regionaltrafik och godstransporter.

Nya spår ger ökad kapacitet och en fördel med att bygga två helt nya spår för Ostlänken är att de ges en rakare sträckning och kan därmed tillåta högre hastigheter än om man väljer att bygga ett extra dubbelspår längs med en redan befintlig bana. Satsningar på spårinfrastrukturen längs södra stambanan måste öka.

Vi måste bygga för morgondagens generationer – liksom generationer gjorde före oss.

Stockholm den 4 oktober 2011

*Yvonne Andersson (KD)*