

Motion till riksdagen 2021/22:952

av **Johan Andersson m.fl. (S)**

Byggandet av Ostlänken

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för och prioritera byggandet av Ostlänken och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Ostlänken är Sveriges största pågående infrastrukturprojekt. Trafikverket har i en delrapport pekat på några problem med att bygga nya stambanor inom den kostnadsram på 205 miljarder som regeringen anvisat. Det är angeläget att miljövänliga nya stambanor byggs och Trafikverket arbetar med att skapa en transportinfrastruktur som är miljömässigt långsiktigt hållbar.

Trafikverket har pekat på att stadspassagerna blir väsentligt dyrare än vad som antagits i tidigare kostnadskalkyler. Den största anledningen är att centrala resecentrum är dyrare. Det är en av järnvägens stora konkurrensfördelar, gentemot både bil och flyg, att resenären åker mellan citykärnor. Ur kostnadssynpunkt är det både billigare och enklare att bygga externa stationer. Men i ett bredare perspektiv minskar det järnvägens attraktionskraft. För regioner och kommuner skapar centrala resecentrum betydande fördelar när det gäller planer för en attraktiv kollektivtrafik. Centrala resecentrum antas leda till stora kommunala och regionala nyttor. I avtalen med Sverigeförhandlingen åtog sig kommuner att bygga bostäder som en typ av medfinansiering. Trafikverkets uppgift bör vara att väga in dessa nyttor och inte ensidigt titta på kostnaderna.

En effektiv byggnation av nya stambanor underlättas av en långsiktig planering, där systemperspektivet prioriteras. Inledningsvis planerades Ostlänken fram till Linköpings resecentrum. Nu har slutpunkten flyttats ca 5 km bortom ett tänkt stationsläge för att ge förutsättningar för bättre trafiklösningar. I planeringsarbetet för passagen Linköping C utreds nu sträckningar för den kommande järnvägen betydligt längre.

Trafikverket har avbrutit planeringen för sträckorna Linköping–Borås respektive Jönköping–Hässleholm. Det är olyckligt eftersom det innebär att utbyggnaden inte kan

ske samordnat, vilket är effektivare. Det ökar kostnaderna då kortsiktiga övergångslösningar där de nya banorna kopplas ihop med de gamla stambanorna måste tillskapas.

Hässleholm är en av flera knutpunkter på den nya stambanan. Därifrån går tåg till Blekinge kustbana, Helsingborg och Kristianstad förutom Södra stambanan och den nya stambanan. Det ställer särskilda krav på stationens utformning och sträckningar. Det gäller fler stationer längs de nya stambanorna, och det är angeläget att planeringen tar hänsyn till hur järnvägen till och från andra orter ska fungera bra.

Trafikverket pekar på att järnvägen behöver bättre planeringsförutsättningar. Två exempel som lyfts fram är hantering av massor och buller, där stelbenta regler komplicerar och fördyrar byggen. Det borde vara möjligt att se miljöfrågor i ett bredare perspektiv. Menar vi allvar med att klimatfrågan är vår största utmaning så kanske inte en fågel ska kunna stoppa bygget av ny järnväg. De stora minskningar av koldioxidutsläppen som järnvägen innebär ska väga tyngst i de miljö- och planprovningar som görs.

Det är också viktigt att utbilda relevant personal för att klara en snabb utbyggnad av nya stambanor. Det är angeläget för att inte projektet ska bli försenat och fördyrat på grund av personal- och kompetensbrist.

Johan Andersson (S)

Eva Lindh (S)

Johan Löfstrand (S)

Mattias Ottosson (S)

Teresa Carvalho (S)