



## Höghastighetsbaneutredningen förordar Ostlänken

*”Det finns mycket att glädja sig åt i höghastighetsutredningen” säger Göran Forssberg, styrelseordförande i Nyköping-Östgötalänken AB. ”I första hand givetvis att även denna kvalificerade utredning förordar Ostlänken som etapp 1. I andra hand för att det definitivt slås fast att detta inte är något lyxprojekt utan ett första rangens samhällbyggnadsprojekt. Höghastighetsbanan eliminerar på ett effektivt sätt de allt värre kapacitetsproblemen på dagens huvudstråk Södra och Västra stambanorna. I tredje hand för att en sådan satsning blir samhällsekonomiskt lönsam. Det borde nu stå klart att Ostlänken måste färdigställas som en direkt uppföljning av Citybanan och därmed blir en första etapp i ett svenskt höghastighetsnät.”*

Ostlänken nämns inte överraskande som etapp 1 av utbyggnaden av Sveriges nya nät för höghastighetsbanor för järnväg. Det är den del av höghastighetsnätet där planeringen har kommit långt. Kapacitetsbristen Östergötland-Sörmland-Stockholm är nästa flaskhals som måste åtgärdas efter Citybanan och det brådskar. Det är också den gemensamma delen för Europabanan och Götalands-banan, dvs den del som ska trafikeras av både de snabba tågen till Göteborg respektive Öresundsregionen. Att därför bygga ut Ostlänken som en direkt uppföljning av Citybanan är den enda rimliga slutsatsen.

Det är välgörande att utredningen så tydligt markerar att detta är ett nationellt och regionalt samhällsbyggnadsprojekt för 2000-talet. Södra och Västra stambanorna, pulsåderna för järnvägsnätet i landet, räcker inte till. Det får också stora återverkningar på det anslutande järnvägsnätet. Dessa stambanor ligger i transportstråk med de största gods- och personströmmarna i landet och allt talar för att ökningstakten längs dessa stråk inte kommer att avta. Utan en kraftfull satsning på järnvägen utmed landets tyngsta transportstråk kommer en fortsatt ökning av transportarbetet i huvudsak fördelas på bil, buss och flyg; en uppenbar miljöförlust. För att motverka detta krävs nästa generation stambanor, i detta fall en kompletterande höghastighetsbana. För varje år som Ostlänken försenas måste reservåtgärder vidtas som blir dyra och inte långsiktigt hållbara.

Utredningen kommer fram till att det är samhällsekonomiskt lönsamt att komplettera nämnda stambanor med en separat höghastighetsbana för persontrafik. Det är välkänt att med den beräkningsmodell som använts så missgynnas stora järnvägsprojekt. Att höghastighetsbaneprojektet trots detta uppvisar en positiv samhällsnytta med denna modell är därför ytterst betryggande. Samtidigt är det kvittot på samhällsprojektets styrka.

*”Nu måste fokus läggas på genomförandet. Något måste göras med dessa stambanor och då måste rätt åtgärder göras från början. Vi som arbetar med Ostlänken och som har lagt ner stora resurser i drygt tio år välkomnar utredningen och är beredda att fortsätta att bidra till genomförandet” avslutar Nyköping-Östgötalänkens vd Per Sandström.*

För ytterligare information kontakta gärna

Göran Forssberg, styrelseordförande, telefonnummer 070-644 56 46 eller

Per Sandström, verkställande direktör, telefonnummer 070-552 76 70