

## INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2022-01-20  
Besvaras senast  
2022-02-03

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

### **2021/22:292 Fyrspåret mellan Uppsala och Stockholm**

Uppsala och Knivsta kommun, Sveriges lantbruksuniversitet, Uppsala universitet och näringslivet i hela Uppsala län behöver en välfungerande infrastruktur för att bevara sin attraktivitet och för att kunna fortsätta utvecklas.

Tågsträckan Uppsala–Stockholm utgör en flaskhals som inte bara påverkar trafiken mellan två av Sveriges största städer utan även får effekter för hela landet. Problemen påverkar inte bara pendlare och resenärer utan även de godstransporter som förlitar sig på sträckan för vidare export till andra länder. Detta har bland annat Trafikverkets samhällsekonomiska analyser samt Stockholms Handelskammare fastslagit. Detta har utgjort grunden till insikten om behovet av att bygga ut Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm.

Åren före pandemin var det inte ovanligt att pendlare fick sitta på golvet eller trängas i näst intill överfulla tåg. Pandemin bidrog till att tågen nu inte längre är överfulla, men grundproblematiken kvarstår. I december 2021 och januari 2022 drabbades sträckan av ytterligare problem i och med att SJ ställde in många avgångar. Sträckan är känslig.

I september 2014 gick Stefan Löfven ut och lovade järnvägssatsningar på 27 miljarder kronor. Fyrspåret mellan Stockholm och Uppsala var en av totalt nio satsningar som utlovades. Man talade om konkreta investeringar och ”finansiering i närtid”.

Beslut fattades i riksdagen 2016, och projektet lyftes in i plan 2018 men då bara med 30 procents finansiering och byggstart runt 2025. Redan här börjar man ana vart det är på väg.

Inför valet 2018 förlade Löfven regeringssammanträdet till Uppsala slott för att sedan åka ned till en pressträff vid Uppsala resecentrum. Där berättades det att nu skulle minsann fyrspåret bli av och att det var den infrastrukturinvestering som möjliggör byggandet av flest bostäder. ”Nu kan vi berätta att det blir av”, utlovade Löfven då han tillsammans med dåvarande finansminister Magdalena Andersson hoppade av tåget i Uppsala. Det lokala S-kommunalrådet var nöjd då ”pendlarna inte längre kan lita på tåget” samt att det är ”incidenter varje vecka där minsta störning kan få oerhörda konsekvenser”. Infrastrukturminister Tomas Eneroth lovade besked om finansiering inom kort och byggstart beräknades till 2024–2029.

Regeringen ville dock ha något i gengäld – som om de befintliga problemen inte var anledning nog att se över spårtrafiken mellan Uppsala och Stockholm. Redan 2017 initierade regeringen förhandlingar om storskalig utbyggnad av bland annat Uppsala och Knivsta för att spåren skulle bli av. Kommunerna accepterade, började snabbt planera och har nu fattat beslut om de första översiktsplanerna. Men utan den infrastruktur som utlovats från staten finns inga möjligheter bygga.

Samtidigt som kommunerna levererar sin del meddelar Trafikverket i november 2021 sitt förslag till nationell plan där byggstart för spåren senareläggs till 2030 och med en ännu lägre finansiering än tidigare. Det saknas nu ungefär 11 miljarder kronor, vilket är ungefär 0,03 procent av Sveriges investeringar i infrastruktur fram till 2035. Det är 10 procent av vad första etappen för höghastighetståg beräknas kosta och 2 procent av hela höghastighetsprojektet.

Moderaterna anser att samhällsnyttan måste stå i fokus när svensk infrastruktur byggs, renoveras och utvecklas. Skulle samhällsnyttan stå i fokus framför prestigeprojekt skulle fyrspåret stått högt upp på prioriteringslistan – det är en av de största flaskhalsarna i det svenska järnvägsnätet.

Politik är inte bara att vilja och önska, det är att prioritera och välja. Regeringen väljer att bygga höghastighetståg och lägga ned flygplatser före att bygga Sverige hållbart för människor och gods.

Betydelsen av att färdigställa denna sträcka kan inte underskattas. Sträckan är viktig för hela landet och inte minst för förbindelserna till Dalarna, södra Norrland och Arlanda.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Avser ministern och därmed regeringen att stå fast vid sitt löfte från både 2014 och 2018 och att fyrspårsavtalet därmed garanteras den utlovade finansieringen?
2. När avser ministern att informera om finansieringen?
3. Kommer ministern att prioritera gods- och pendlingsflöden före projekt som höghastighetstågen?
4. Kommer ministern att agera för att prioritera fyrspåret i kommande

plan?

.....

Jessika Roswall (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch