

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:2695

av **Caroline Helmersson Olsson och Fredrik Olovsson (båda S)**

Riksväg 55

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att omprioritera i den statliga infrastrukturplanen och ta med riksväg 55 i den och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Riksväg 55 (Rv 55) går mellan Norrköping och Uppsala via Katrineholm, Flen, Malmköping, Strängnäs och Enköping. Vägen är 208 km lång. Rv 55 är en viktig länk för näringslivet och arbetsmarknaderna i Sörmland och Uppsala län, men vägen är också viktig som ett nordsydligt transportstråk. Rv 55 är främst landsväg med plankorsningar. Hastighetsbegränsningen är huvudsakligen 90 km/h, men ett par korta sträckor utgörs av motorväg: vid Enköping (E18), Strängnäs (E20) och Norrköping (E4). I Uppsala, Malmköping och Flen samt över Hjulstabron är hastigheten lägre än 90 km/h. Vissa sträckor har byggts om till mötesfri 2+1-väg där vägbanorna är separerade med vajerräcken. Vägen ansluter till E4 både i Uppsala och i Norrköping och kan därför användas som alternativ till E4 när resenärerna av olika anledningar inte behöver passera Stockholm. Rv 55 är cirka 15 km kortare men på grund av dess lägre standard tar den omkring 25 minuter längre tid att köra.

Godskartläggning visar att den tunga trafiken längs vägen till störst del består av långväga transporter som har sin start- och/eller målpunkt utanför länen. Den ekonomiska utvecklingen, strukturomvandling inom regionens logistikverksamhet och en allt besvärligare trafiksituation längs E4:an genom Stockholms län talar för att 55:ans funktion som ett transportstråk kommer att bli allt viktigare. 55:an fungerar också ofta som alternativväg, vilket inte minst märktes denna sommar då Södertäljebroen var avstängd en längre tid på grund av en allvarlig olycka.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar att restidsvinsterna enbart för transittrafiken uppgår till 340 Mkr. Det motsvarar 28 procent av åtgärdernas totala investeringskostnad, en procentsats som eventuellt skulle kunna fungera som en

minimnivå för statlig medfinansiering. Ytterligare nyttor tillkommer för övrig trafik och andra effekter. Dessa nyttor bör tydliggöras i det fortsatta utredningsarbetet. Våra överslagsberäkningar indikerar dock att den verkliga ”nationella” nyttan kan uppgå till det dubbla beloppet. Det finns därmed tydliga motiv att ”uppgradera” 55:an från ett länsintresse till ett nationellt transportstråk och med det även föra en diskussion om statlig medfinansiering för planerade åtgärder.

I dag har riksväg 55 bitvis låg standard. Länen och Trafikverket har därför pekat ut ett antal åtgärder längs vägen i syfte att nå ökad tillgänglighet, minska antalet olyckor och minska trafikens miljöpåverkan. Sammantaget kommer åtgärderna att stärka den pågående samhällsutvecklingen och bidra till måluppfyllelse på både nationell och regional nivå. De planerade åtgärdernas kostnader uppgår till runt 1,2 miljarder kr. I dag finns ingen medfinansiering via den nationella planen, och full täckning för kostnaderna nås inte med de medel som finns avsatta i respektive länstransportplan. Det innebär att viktiga åtgärder och önskvärda effekter riskerar att utebli.

I förslaget till den nationella åtgärdsplanen för åren 2014–2025 finns inga pengar avsatta för åtgärder längs Rv 55. I länstransportplanerna finns åtgärder identifierade, men det saknas full finansiell täckning. Med hänsyn till att vägen fyller en viktig funktion ur såväl ett nationellt som ett regionalt perspektiv är det rimligt att föra en diskussion om delat ansvar för kommande investeringar.

I Södertälje planerar man för att bygga ny effektivare sluss som ska klara av större fartyg. Om större fartyg ska färdas i Mälaren, till exempelvis till Västerås, krävs en renovering/ombyggnad av Hjulstabron.

Caroline Helmersson Olsson (S)

Fredrik Olovsson (S)