

Motion till riksdagen 2005/06:T20

**av Jörgen Johansson och Roger Tiefensee (c)
med anledning av prop. 2005/06:160**

Moderna transporter

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om behovet av ökade anslag för nybyggnation, upprustning och underhåll av transportnätet i Mälardalen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om stöd och utbyggnad av den järnvägskommunikation som ”Uven” utgör.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om faktorer som bör belysas i kommande översyn av hamn- och sjöfartspolitikerna.

Motivering

Transportsystemen ska medverka till hållbar tillväxt och välfärd såväl nationellt som regionalt och lokalt. I Mälardalen finns i dag en stamstruktur för såväl järnväg, väg som sjöfart. Huvuddelen av regionens resurser koncentreras till dessa stråk medan det finmaskiga nätet ständigt kommer i andra hand. Mest tydligt blir detta i samband med vårens tjällossningar då näringslivet utanför stamnäten drabbas hårt av ett eftersatt underhåll och bristande kvalitet i vägnätet. Regeringens resursfördelning till såväl stamnätet som det finmaskiga vägnätet under senare år har urholkat alla bygders lika möjligheter till utveckling. Förhållandet gäller också trafiksäkerhetsåtgärder på vägar som är undermåliga. Exempel på en sådan väg är sträckan mellan Enköping och Sagån i Upplands län. Det är därför väsentligt att ökade resurser tilldelas för nybyggnation, upprustning och underhåll av transportnätet. Detta bör ges regeringen till känna.

Regeringens förslag om minskat statligt stöd till regionala flygplatser kan ses som ett inslag för att stimulera vissa flygplatser som finns inom rimliga transportavstånd från varandra. En sådan förändring kräver dock ett systemtänkande så att berört näringsliv inte hämmas i sin utveckling. Ett borttagande av stödet till Västerås flygplats måste därför kombineras med en satsning på

Fel! Okänt namn på

den regionala tågtrafiken mellan Västerås och Arlanda, detta i en tid då tågtrafiken i regionen fungerar på ett undermåligt sätt. Att förslaget kommer under sådana förhållanden samtidigt som alternativa transportmöjligheter inte presenteras visar på ett oförstående för näringslivets villkor och utvecklingsmöjligheter. Under senare år har tågtrafiken från Norrköping via Eskilstuna och Västerås till Uppsala, den s.k. Uven diskuterats. Nyckelfrågan har varit Rikstrafikens ovilja att satsa på Uven som transportled. En utbyggnad av Uven, både vad avser tågtäthet och förlängning av trafiken till Arlanda, skulle innebära att kommunikationerna till Arlanda från Västerås förbättras. En sådan satsning skulle dessutom bidra till ett mer jämställt transportsystem. Utredningar visar att pendlaren på Mäljarbanan och Svealandsbanan är en medelålders man med god utkomst medan resenären på Uven är en kvinna. Utredningar visar också att behovet av Uven är stort just för den gruppen. En väl utbyggd trafik på Uven är också viktig för studenter och lärare på Mälardalens högskola. Statens stöd till Uvens utbyggnad är därför motiverat utifrån ett flertal synvinklar. Detta bör ges regeringen till känna.

Västmanland och Sörmland har ett antal framträdande hamnar. En översyn av landets hamnkapacitet och framtida behov ser vi därför som positivt. Frågan aktualiseras än tydligare genom planerna på en ny storhamn i Norvik med tillhörande infrastruktursatsningar på såväl vägar som järnväg. Vid en översyn av landets hamnkapacitet bör möjligheten till utbyggnad av Oxelösunds hamn med tillhörande järnvägssystem ses i hela sin potential för godstransporter till och från Mälardalen. En utbyggnad av järnvägsnätet från Oxelösund så att kommunikationerna också kan nå stambanorna på ett smidigt sätt vid sidan av redan fungerande transportled skulle än mer stärka orten som hamnstad. Hamnarna i Köping/Västerås är en av landets största styckegodshamnar. Genom förändringar av handelsflottan, kombinerat med miljökrav, finns behov att utvidga slusskapaciteten i Södertälje. En sådan förändring är brådskande. För att stimulera insjösjöfarten bör hamnöversynen även innefatta en översyn av farledsavgifterna för insjösjöfarten. Alternativen med anläggandet av en ny hamn i Norvik med tillhörande vägtransporter till det inre av Mälardalen bör kombineras med en miljökonsekvensbeskrivning sett i ett långsiktigt perspektiv. Det är mot den bakgrunden viktigt att nämnda faktorer för Mälardalens hamn- och sjöfartspolitik vävs in i kommande hamnöversyn. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 4 april 2006

Jörgen Johansson (c)

Roger Tiefensee (c)