

Motion till riksdagen 2018/19:2507

av Peter Helander (C)

Investeringar i Dalabanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en särskild förhandlingsperson med syftet att tillsammans med Trafikverket, berörda regioner och intressenter arbeta för att söka finansieringslösningar för att genomföra en upprustning av Dalabanan i sin helhet, exempelvis via en lånefinansieringslösning där upplåning från de allmänna pensionsfonderna övervägs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Stockholmsområdet och Dalarna kopplas samman genom Dalabanan som går mellan Mora och Uppsala samt banan mellan Uppsala och Stockholm. Dalabanan är ett 265 km långt järnvägsstråk. Bandelen mellan Borlänge och Mora brukar också kallas Siljansbanan. Ända sedan 1873 har det bedrivits järnvägstrafik på Dalabanan. Orterna och regionerna utmed banan är olika varandra, men alla bidrar till Sveriges välfärd.

Miljoner ton stål och trä på två skenor av stål

Längs stråket Mora–Stockholm färdas varje dag mellan 20 och 30 godståg. Snart kommer det att vara många fler, om möjligheterna finns. Stora investeringar planeras inom den tunga industrin som tillsammans med övriga investeringar innebär mer gods på järnväg som dessutom ska trängas med ökande persontrafik. För 20 år sedan kunde man åka med X 2000 mellan Mora och Stockholm på 3 timmar och 30 minuter. Idag åker vi gamla Intercitytåg och det tar 3 timmar och 50 minuter.

Turister som bara blir fler och fler.

Besöksnäringen är en sektor som blir viktigare för alla Sveriges regioner. Vår region är inget undantag. Om vi bara ser till Dalarna, så är det Sveriges största besöksregion utanför de tre storstäderna. Besöksnäringen i Dalarna hade år 2017 14 538 000 gästnätter, vilket skapade drygt 6 331 årsverken och omsatte hela 7,42 miljarder kronor. Besöksnäringen investerar stort i fler bäddar och självklart måste vi kunna erbjuda ett modernt, snabbt och bekvämt alternativ med tåg.

Arbetspendling och utvidgade arbetsmarknadsregioner

Varje dag pendlar 50 000 människor längs stråket Mora–Stockholm, varav 5 000 med tåg. Det är siffror som skulle kunna ökas avsevärt. Ökad tillgänglighet i termer av kortare restider och plats för fler regionaltåg, snabbtåg och godståg stärker kommunernas attraktionskraft för både boende och företagsutveckling samtidigt som det också stärker näringslivets konkurrenskraft. Bättre möjligheter till snabb och bekväm arbetspendling utmed stråket och till de angränsande tillväxtregionerna runt Stockholm, Arlanda och Uppsala bidrar till att säkerställa en fortsatt tillväxt både längs stråket och i dessa starka tillväxtområden.

Snabba och täta pendlingsmöjligheter till och från Avesta, Sala och Heby och Uppsala som erbjuder goda boendemiljöer innebär att arbetsmarknadsregioner både kan växa och integreras med varandra på ett sådant sätt att den redan idag hårt ansträngda bostadsmarknaden i Stockholm kan avlastas. På samma sätt kan Mora och orterna mellan Mora och Falun/Borlänge knytas närmare varandra genom bättre förutsättningar för snabb och effektiv arbetspendling med tåg.

Trots Dalabanans stora betydelse för arbets- och utbildningspendling, turism- och besöksnäring samt godstransporter har det på senare år endast gjorts sparsamma insatser för att förbättra banans kapacitet. Mot bakgrund av att investeringar får direkt positiva effekter för tillväxten i regionen samt för näringslivets och turismens utveckling så är detta anmärkningsvärt.

För att uppnå de mål som Dalabanans intresseförening satt upp så krävs långsiktigt investeringar i storleksordningen upp emot 4 miljarder kronor på sträckan Mora–Stockholm. Målet för sträckan Borlänge–Stockholm är en restid under 2 timmar och Mora-Stockholm under 3 timmar. Om detta ska vara möjligt att uppnå krävs en hårdare framtida prioritering från regeringens och Trafikverkets sida.

Dalarna bofasta befolkning är knappt 3 % av landets befolkning. Trafikverkets budget för de kommande 10 åren ligger på drygt 700 miljarder. Om vi undantar exportindustrin och besöksnäringen och att Dalarna är Sveriges fjärde största län till ytan så skulle bara befolkningsunderlaget motivera att Dalarnas del av infrastrukturbudgeten vore ca 21 miljarder. I den planering som ligger så kommer Dalarna att bara få en bråkdel av dessa pengar till infrastruktur.

Dalarna behöver infrastrukturensatsningar för att åstadkomma en successivt minskad restid, bättre komfort, tätare turer vid högtrafik och bättre förutsättningar för pendling. En satsning på Dalabanen skulle få stor betydelse för möjligheterna till regionförstoring och arbetsmarknadens utveckling.

Utifrån bl.a. beskrivningen ovan borde Trafikverkets klassificering av spåren ses över. Sträckan Uppsala–Borlänge borde uppgraderas till klass 2 och sträckan Borlänge–Mora till klass 3.

Enskild förhandlingsperson – en nödvändighet

I framförallt Dalarna men även i Västmanland och Uppland finns en mycket stark vilja att få till investeringar i Dalabanan både från offentliga institutioner, näringsliv och vanliga medborgare. I Dalabanans intresseförening samlas många av dessa intressenter.

I Trafikverkets förslag som presenterades i augusti 2017 saknades det nödvändiga investeringar i Dalabanan. Dalabanan som går genom Sveriges fjärde största export- och besöksnärlingslän måste få en bättre standard för att kunna fortsätta bidra till Sveriges tillväxt. Detta skulle kunna ske genom att regeringen utser en särskild förhandlingsperson i syfte att finna finansieringslösningar som innebär upplåning av investeringsmedel till en långsiktigt stabil räntesats. Detta kan ske genom att se över flera olika alternativ. Möjligheten till upplåning via allmänna pensionsfonder bör vara ett av alternativen som prövas.

Motivet att pröva möjligheten till en finansieringslösning för Dalabanan och andra viktiga infrastruktursatsningar via de statliga allmänna pensionsfonderna är logiskt. Detta då fungerande långsiktigt hållbara transporter är en mycket viktig förutsättning för ekonomisk tillväxt. Därför bör AP-fonderna tillåtas placera sina pengar även i svenska systemutvecklande infrastrukturprojekt.

Ett argument i sammanhanget mot lånefinansiering av transportinfrastruktur brukar vara att detta låser upp handlingsfriheten för kommande generationer. Men det omvända argumentet är rimligtvis lika rimligt: att uteblivna långsiktigt hållbara transportlösningar minskar kommande generationers möjlighet till tillväxt, god miljö och säkerhet.

Peter Helander (C)