SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1675

av Mikael Oscarsson (KD)

Fyra spår mellan Uppsala och Stockholm

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör utreda förutsättningarna för att tidigarelägga byggstarten för Fyra spår Uppsala i enlighet med Trafikverkets förslag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att båda delsträckorna, Uppsala C–Söder Bergsbrunna och Söder Bergsbrunna–länsgränsen, bör samordnas så att hela sträckan kan tas i bruk så tidigt som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa en robust och punktlig tågtrafik på Ostkustbanan under byggtiden och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Uppsala och Stockholm hänger ihop. Varje dag reser tusentals människor med tåg mellan Uppsala län och Stockholm för att arbeta, studera och leva sina liv. Arlanda, Sveriges största flygplats, ligger mitt emellan. Men järnvägen räcker inte till. Pendeltåg, regionaltåg, fjärrtåg och godståg trängs på samma två spår. En enda störning kan få hela trafiken att stanna, och resenärerna får betala priset i form av inställda och försenade tåg.

Fyrspåret mellan Uppsala och Stockholm har varit en fråga som många har drivit i många år. Nu finns projektet med i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. Det är ett historiskt beslut och ett tydligt besked om att regeringen tar regionens behov på allvar.

Projektet Fyra spår Uppsala innebär att två nya spår byggs längs Ostkustbanan på en sträcka av omkring 23 kilometer, från Uppsala centralstation till länsgränsen mot Stockholm. Två nya stationer byggs, i Bergsbrunna och i Alsike. Pendeltåg och regionaltåg kan då separeras från snabbare fjärrtåg och godståg. Det ger fler avgångar, kortare restider och en järnväg som klarar störningar. Fyra spår är också en förutsättning för att Uppsalaregionen ska kunna fortsätta växa med fler jobb och bostäder.

Den 30 september 2026 föreslog Trafikverket att Fyra spår Uppsala ska tidigareläggas och få byggstartsbeslut under perioden 2027–2029. Trafikverkets generaldirektör Roberto Maiorana har konstaterat att en tidigarelagd byggstart gör att nyttorna i transportsystemet kommer snabbare. Det är helt rätt. Regeringen bör nu skyndsamt utreda förutsättningarna för en tidigarelagd byggstart i enlighet med Trafikverkets förslag.

Enligt Trafikverkets nuvarande planering ska förberedande arbeten på delsträckan Uppsala C–söder Bergsbrunna påbörjas hösten 2026, med huvudsakliga byggentreprenader 2027–2028. Delsträckan från söder Bergsbrunna till länsgränsen kan påbörjas tidigast 2028. Trafikstart planeras för båda delsträckorna till 2034. Fyra spår gör störst nytta först när hela sträckan är klar. Arbetet med de två delsträckorna bör därför samordnas så att hela sträckan kan tas i bruk så tidigt som möjligt.

Ett stort järnvägsbygge längs en redan hårt belastad sträcka kommer att påverka trafiken under många år. Resenärerna får inte bli de som betalar priset. Trafikverket bör i nära samverkan med tågoperatörerna och Region Uppsala säkerställa en robust och punktlig tågtrafik på Ostkustbanan under hela byggtiden, med god information och fungerande ersättningstrafik när det behövs.

Ostkustbanan är inte bara en pendlingsbana. Den binder samman Stockholm med Norrland och är viktig för godstrafiken, för näringslivet och för totalförsvaret. Ostkustbanan är en av de viktigaste järnvägsförbindelserna norrut och en del av logistiken för Natos försvar av Norden och Finland. Med bara två spår kan en enda störning, en olycka eller ett sabotage, stoppa all trafik. Fyra spår ger den redundans som totalförsvaret behöver. Fyra spår mellan Uppsala och Stockholm är en investering i hela Sveriges konkurrenskraft. Projektet finns i planen. Nu gäller det att bygga, och att bygga snabbt. Detta bör utredas.

Mikael Oscarsson (KD)