

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2015-03-06
Besvaras senast
2015-03-20

Till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:359 Behov av ökad spårkapacitet Stockholm–Uppsala

Trafikverkets arbete med en framtida snabbtågsutbyggnad mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö fortskrider. Men att låta Stockholm vara nordlig slutpunkt i en eventuell snabbtågsdragnings är feltänkt. Var åttonde svensk bor i stråket Stockholm–Uppsala, och arbetsmarknadsregionen omfattar 1,3 miljoner sysselsatta. Allt talar vidare för att Uppsalas befolkning fortsätter att växa. Vi har redan kapacitetsproblem för järnvägen söder om Uppsala. Dessa problem ökar förstås med en ökande befolkning. 40 000 resor passerar länsgränsen varje dag, och det är inte längre så att det är en ensidig pendling från Uppsala till Stockholm. De senaste tio åren har vi sett en kraftig ökning av pendling i omvänd riktning.

Pendeltåg, regionaltåg och intercitytåg ska alla samsas om utrymmet på spåren. Den höga trafikeringen gör det inte bara svårt att komma fram snabbt och omöjligt att öka trafikeringen. Resenärerna får också leva med att varje enskild försening riskerar att medföra omfattande störningar på hela systemet. Redan i dag är det en flaskhals för all trafik norrut att enbart ha två spår mellan Uppsala och Arlanda. En kapacitetsförbättring i stråket gynnar således inte enbart Uppsala utan också Norrlandslänen.

Att stråket samtidigt är eftersatt i Trafikverkets investeringar står tydligt. Sedan 1998 har knappt 20 procent av Sveriges totala järnvägsinvesteringar skett i Stockholm-Mälardalen, samtidigt som regionen stått för 60 procent av befolkningsökningen.

Genom att förlänga snabbtåget till Uppsala löses flera problem. Vi får inte bara en snabb förbindelse från Uppsala till södra och västra Sverige. Vi frigör samtidigt kapacitet på Ostkustbanan och kan därmed låta pendeltågen stanna i fler orter, såsom Bergsbrunna och Alsike, vilket i sin tur skapar förutsättningar för att bygga ut dessa orter. Enbart med en station i Bergsbrunna kan 10 000 bostäder byggas, vilket motsvarar en tiondel av hela Sverigeförhandlingens volymmål. Därtill skapar vi bättre förutsättningar för placering av depå än vad som är möjligt med Stockholm som ändstation.

Regionalt finns stor politisk enighet i frågan. Kommuner, landsting, Regionförbundet med flera har länge samverkat kring utvecklingen längs Ostkustbanan, med fokus på att förbättra tillgängligheten och förtäta bebyggelsen i anslutning till kollektivtrafiknoderna i stråket Stockholm–

Uppsala. De beräkningar som gjorts kring samhällsekonomiska konsekvenser av ytterligare två spår Uppsala–Arlanda visar på mycket stora vinster. Landstinget och Uppsala kommun har vidare uttryckt beredskap att finansiera en ny station i Bergsbrunna (Uppsala södra), och i länstransportplanen finns 200 miljoner kronor reserverade för järnvägsrelaterade investeringar. Från Trafikverket uttrycks ett positivt intresse för att inkludera Uppsala i Sverigeförhandlingarna, om politiska direktiv ges om att göra så.

Jag vill därför fråga statsrådet Anna Johansson:

Är det aktuellt med tilläggsdirektiv till Trafikverket för att utvidga Sverigeförhandlingarna även för snabbtåg norr om Stockholm?

.....

Niclas Malmberg (MP)

Överlämnas enligt uppdrag

Lisa Gunnfors