

Motion till riksdagen 2010/11:T273

av **Sven-Erik Österberg m.fl. (S)**

Spårsatsningar i Mälardalen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av investeringar i Mälardalen.

Motivering

Mälardalen är viktig för hela landet. Här bor drygt 37 % av Sveriges befolkning och här finns en koncentration av storföretagens huvudkontor som i övrigt inte går att hitta utanför centrala Europa. Här finns också en viktig del av Sveriges industriverksamhet.

Befolkningen kommer att öka kraftigt i Mälardalen fram till 2050. Ökningen bedöms kunna bli upp till 1 miljon invånare totalt. Utvecklingen av tågtrafikens kapacitet och kvalitet skapar förutsättningar för en växande arbetsmarknad i hela Mälardalen.

Mälardalen behöver en infrastruktur som möter högt ställda miljöambitioner och som långsiktigt klarar av de utmaningar som befolkningsökningen och den internationella konkurrensen innebär. Kollektivtrafiken måste byggas ut och stödja en hållbar utveckling.

Utsläppen från godstransporter på väg ökar och därför är det viktigt att de långväga godstransporterna på väg minskar. Idag går cirka 80 % av transporterna från hamnar i södra och västra Sverige med lastbil till Mälardalen. För att vända utvecklingen måste gods överföras till järnväg och sjöfart. Det kräver att spårkapaciteten på stambanan och terminalkapaciteten ökar.

Flera viktiga godsstråk på väg och järnväg löper genom Mälardalen. Viktiga järnvägsförbindelser är Västra och Östra stambanan, Ostkustbanan, godsstråket genom Bergslagsbanan, Svealandsbanan, Mälärbanan samt godsstråket Sala–Oxelösund.

Fel! Okänt namn på

Ökade investeringsbehov kräver ny finansieringsmodell

Mälardalen behöver öka investeringarna de närmaste 10–15 åren, annars ökar transport- och miljöproblemen. Dessutom hämmas tillväxten och resurserna till välfärden begränsas.

Dagens statliga anslagsmodell för investeringar klarar inte att möta utmaningarna. Denna modell bör därför ses över och kompletteras samtidigt som vi prövar nya möjligheter. Dagens ettåriga anslag begränsar långsiktig planering och effektiv upphandling, även om de nationella tioåriga infrastrukturplanerna ger ett visst stöd för planering.

Medfinansiering diskuteras allt oftare, vilket innebär att kommuner och regioner eller landsting inte bara lånar ut pengar till staten, utan dessutom betalar delar av investeringarna med skattemedel. Staten har och ska fortsätta ha det ekonomiska ansvaret för investeringar och underhåll av nationella riksvägar, motorvägar och järnvägar.

Satsningar på infrastruktur ska styras utifrån nationella behov, inte enskilda kommuners ekonomi. Dessutom står ökade kostnader för investeringar i infrastruktur i konflikt med kommuner och landsting eller regioners omfattande behov av investeringar inom skola, vård och omsorg. Sverige måste dessutom bli bättre på att ansöka om EU-bidrag till infrastruktur.

Prioritera järnväg

Vi anser att satsningar på järnväg ska prioriteras högre än i regeringens åtgärdsplan. Med möjlighet till snabba restider, låg klimatpåverkan och bekvämt resande har järnvägen framtiden för sig. Trafiksektorn är dessutom det enda samhällsområde där utsläppen ökat kraftigt under senare år och där prognosen visar fortsatt kraftig ökning. Hela transportsystemet står i dag för cirka 40 procent av de svenska växthusgasutsläppen. Det här är inte hållbart. Människor ska ges förutsättningar att förflytta sig med minsta möjliga klimatpåverkan.

Ett sammanhållet och integrerat trafiksystem

Investeringar i infrastruktur för framtiden måste ses i ett helhetsperspektiv för att vi ska få ett fungerande samhälle. Fokus ska ligga på resenärernas och näringslivets behov av ett sammanhållet transportsystem. De olika transportslagen ska hänga ihop, och systemen ska fungera. Inte minst visade vinterns trafikchaos hur viktiga dessa grundläggande funktioner är.

Järnvägssystemet är ett spindelnät av banor med olika funktion, kapacitet och kvalitet. Det är en viktig uppgift att finna metoder och investeringar som gör det möjligt att nyttja detta system på bästa sätt. Ansträngningar måste göras för att identifiera och åtgärda denna typ av hinder för en fortsatt utveckling av järnvägen och kollektivtrafiken.

Fel! Okänt namn på

Järnvägssystemet i Mälardalen behöver större kapacitet för att kunna transportera fler resenärer och mer gods. Det behövs också för att öka tillförlitligheten. Därför krävs rejäla nya spår och strategiska satsningar på sträckor där behovet av person- eller godstransporter är stort. Satsningen på Citybanan måste följas av ökad spårkapacitet i järnvägssystemets övriga delar på Svealandsbanan, Mäljarbanan och de viktiga stambanorna.

Mälardalsobjekt

Ostlänken

Ostlänken kommer att gå mellan Stockholm och Linköping. Banan dimensioneras för höghastighetståg. Med Ostlänken ökar kapaciteten ordentligt på en del av järnvägssystemet som redan idag mycket hårt belastad. Inte bara den långväga fjärrtågstrafiken gynnas av detta utan även godstrafiken och den regionala pendeltågstrafiken eftersom kapacitet för denna trafik frigörs på befintliga banorna.

Mäljarbanan, Tomtebodå–Barkarby

Denna investering innebär att utbyggnaden till fyra spår på hela sträckan mellan Tomtebodå och Kallhåll kan slutföras under planperioden. Projektet är avgörande för att få ut den fulla effekten av Citybanan. Att öka kapaciteten på Mäljarbanan är även centralt för att skapa en hållbar regionförstoring i Stockholm och Mäljarregionen.

Hallsber–Degerön, dubbelspår på hela sträckan

Godsstråket genom Bergslagen har stor betydelse för godstransporterna från norra till södra Sverige och kontinenten. Enkelspåriga sträckor orsakar problem längs hela godsstråket. Alla tåg får inte plats på banan och tåg måste ledas om, vilket leder till förlängda transporttider. Dessutom är känsligheten för störningar hög. När den pågående utbyggnaden mellan Motala och Mjölby färdigställs är Hallsber–Degerön den enda sträckan som fortfarande är enkelspårig.

Ny mötesstation på sträckan Västerås–Fagersta (Ramnås–Brattheden)

Järnvägen från Fagersta via Surahammar till Västerås är viktig för persontrafiken, inte minst arbetspendlingen i Västmanland. Åtgärden innebär att en ny mötesstation byggs vid Brattheden. Med denna åtgärd minskar restiden för de resenärer som reser hela vägen till från Fagersta till Västerås.

Ny mötesstation m.m. på sträckan Snyten–Fagersta

Godsstråket genom Bergslagen är hårt belastat och i stort behov av upprustning och kapacitetsökning.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 25 oktober 2010

Sven-Erik Österberg (S)

Eva-Lena Jansson (S)

Johan Andersson (S)

Hans Ekström (S)

Pyry Niemi (S)