

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:1174

av **Solveig Zander (C)**

Infrastruktur i Mälardalen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bättre infrastruktur i Mälardalen och för hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Målet med en bättre infrastruktur måste vara att underlätta för personförflyttningar och godstransporter. Det innebär att personer ska kunna förflytta sig av sociala skäl, för att komma till och från jobb, för att nå viktiga kontakter med t ex sjukvård, för att få tillgång till konsumtion av alla de slag, inte minst till varor och tjänster och för godstransporter med mera. Det innebär att man ska komma både till och från dessa punkter utan problem.

I dag är det problem och problemen finns i Mälardalen. Skälet till det är att man för att ta sig från och till södra och norra Sverige måste passera barriären Mälardalen. En barriär där många i dag bosätter sig för att slippa krångliga resor som tar tid.

Hela landet ska leva och koncentrationen till Mälardalen måste ändras. Ska vi få en bättre fördelning av boende, tillväxt och arbete i hela Sverige måste kommunikationer och infrastruktur ändras. Det gäller 4-spår mellan Uppsala och Stockholm, nybyggnaden av Arosbanan mellan Västerås och Uppsala, förbättringar av Dalabanan mellan Mora och Uppsala – via Sala och Avesta, förbättringar av väg 55 mellan Uppsala och Norrköping.

Väg 55 och Hjulstabron

I de dokument som finns om utbyggnaden av infrastruktur framgår att man ska utveckla godstrafiken till inom storstadsområdet och det slutar vid Märsta och Uppsala län är ett samarbetsområde. Det innebär att den tunga godstrafiken ska gå genom Stockholm och ner till södra Sverige. Det måste ändras då Hargshamn är en hamn där det är mer miljövänligt både för naturen och för miljön i Stockholm. Med andra ord: den nu snart förbättrade väg 288 är som gjord för godstransporter. Låt oss använda den för att sedan

via Uppsala nyttja väg 55. Då behövs en förbättring av Hjulstabron som vid reparationer av Södertäljebron tydligt visat sig vara en flaskhals.

Sverigeförhandlingen som enbart tittar på från Stockholm och söderut har helt missat att persontransporter, och godstransporter på järnväg sker även norrifrån och österifrån. Det stora behovet av fler bostäder i området är planerat till söder om Uppsala vilket gör att det är nödvändigt med fler tågstopp och stationer mellan Knivsta och Uppsala.

Sverigeförhandlingen

Jag ställde en fråga till infrastrukturministern i april 2015 och frågade varför inte den fjärde storstaden var med i Sverigeförhandlingen. Svaret var bl a: ”I Trafikverkets förslag till Nationell transportplan 2014–2025 fanns sträckan Skavstaby/Arlanda–Uppsala med som en utpekad brist och Trafikverket har nu också startat en åtgärdsvalsstudie för att utreda kapacitetsbristen och ge förslag till åtgärder. Frågan om eventuella åtgärder tar regeringen ställning till i den kommande åtgärdsplaneringen.” Jag förväntar mig att statsrådet och regeringen har tagit ett ställningstagande som tar hänsyn till hela Sverige och där ingår även Mälardalen norr och väster om Stockholm.

4-spår mellan Uppsala och Stockholm

När det blir stopp på tågtrafiken mellan Stockholm och Uppsala påverkar det fjärrtågen mellan Stockholm och Uppsala och vidare mot Gävle, Sundsvall, Falun, Borlänge och ända upp till Narvik samt SL-pendeltågen på sträckan Tumba–Uppsala och omvänt. Det drabbar tiotusen och åter tiotusental resenärer. Samhällsekonomiskt för arbetstagare och arbetsgivare innebär det stora förluster. 4-spår på sträckan mellan Uppsala och Stockholm är nödvändigt och måste prioriteras.

Arosbanan

Arosbanan skulle på ett efterlängtad sätt knyta an möjligheter till transporter Eskilstuna–Västerås–Enköping–Uppsala–Arlanda och det gäller såväl persontransporter som godstransporter.

För framtiden kommer det än mer än idag ha stor betydelse, varför det är angeläget att prioritera detta i infrastrukturplanen.

Dalabanan

Dalabanan är en viktig länk av såväl gods- som persontransporter. Jag ställde en fråga till infrastrukturministern redan i mars 2016 om förbättringsbehovet på Dalabanan. Svaret blev att det satsats höga och stora summor på förbättringsåtgärder under alliansregeringens tid. Det vet jag. Planer fanns på att fortsätta den satsningen fortsättningsvis och det uppskattas. Men det vi sett i årets budget är för lite. Dessutom svarade ministern: ”Det är Trafikverket och inte regeringen som ansvarar för att planera och genomföra de underhållsåtgärder som behövs i järnvägsnätet. Behoven av åtgärder är stora och det kommer att ta tid att genomföra dessa och det är nödvändigt att prioritera. Det befintliga järnvägssystemet måste anpassas efter den situation som råder.

Säkerheten prioriteras dock alltid högst och anpassningar av hastigheten är en del av de åtgärder som kan behöva vidtas i avvaktan på underhållsåtgärder.” Återigen slog ministern ifrån sig sitt ansvar och svarade återigen med ordet avvakta. Kapaciteten behöver höjas! Inte sänka hastigheten och kunna behålla kapaciteten som idag.

Med hänvisning till ovanstående framgår tydligt de stora behoven av åtgärder inom infrastrukturområdet i hela Mälardalen för att knyta ihop hela Sverige. Regeringen måste ta hänsyn till detta i den kommande infrastrukturpropositionen.

Solveig Zander (C)