

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:2965

av **Peter Helander (C)**

Investeringar i Dalabanan

Förslag till riksdagsbeslut

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.

Motivering

Stockholmsområdet och Dalarna kopplas samman genom Dalabanan, ett 265 km långt järnvägsstråk som går från Stockholm till Mora. Ända sedan 1873 har det bedrivits järnvägstrafik på banan. 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 trafik. Dessa stora investeringar inom industrin, tillsammans med övriga områden, innebär mer gods på järnväg. Som dessutom ska trängas med ökande persontrafik.

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 fjärde största turistlän. Bara storstadsregionerna är större. Besöksnäringen i Dalarna omsatte år 2015 hela 7,1 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 både för 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, 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 orterna utmed Dalabanans norra delar 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 3–4 miljarder kronor på sträckan Mora–Stockholm. Målet för sträckan Borlänge–Stockholm är en restid på 1:40. Om detta ska vara möjligt att uppnå krävs en hårdare framtida prioritering från regeringens och Trafikverkets sida.

Det handlar om att åstadkomma en successivt minskad restid, bättre komfort, tätare turer vid högtrafik och bättre förutsättningar för pendling. En satsning på Dalabanans skulle få stor betydelse för möjligheterna till s.k. 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.

Peter Helander (C)