

## Motion till riksdagen 2006/07:T320

av Cecilia Wikström i Uppsala m.fl. (fp)

# Kommunikationer i Mälardalen

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrensutsättning av tågtrafiken i Mälardalen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om finansiering av infrastruktursatsningar i Mälardalen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Mälardalen ska få en rättvis andel av statliga trafik-satsningar.

## Motivering

Fler bor och arbetar på olika platser i Mälardalen. De så kallade arbetsmarknadsregionerna har blivit avsevärt färre och större de senaste åren. 2,5 miljoner mälardalsbor bildar en region med tyngd, konkurrenskraft och synlighet i världen.

För Folkpartiet är det självklart att bejaka det positiva i denna utveckling, där allt fler rör sig över större områden i sin vardag. Transporterna är centrala för en ekonomiskt, ekologiskt och mänskligt hållbar regionförstoring. Men kommunikationerna i Mälardalen är eftersatta. Spår och även vägar är fyllda till bristningsgränsen. Person- och godstrafik drabbas när varje liten störning får vittomfattande konsekvenser.

Vi har en vision om en entimmesregion. Den som bor eller besöker Mälardalen, på arbetet eller fritiden, ska kunna ta sig mellan de flesta platser där på högst en timme. Inte minst viktigt är att lätt kunna ta sig till och från de stora inkörsportarna, hamnarna och flygplatserna. Det kräver en väl fungerande spårtrafik liksom bra vägar.

Företag och organisationer måste få fram de varor och tjänster som behövs i Mälardalen och som ska säljas till andra delar av landet och världen. En växande, fungerande region kräver en väl utbyggd och fungerande infrastrukt-

Fel! Okänt namn på

tur. Endast då kan Mälardalen vara en framgångsrik tillväxtmotor för Sverige och Östersjöområdet.

Ett transportsystem för framtiden måste vara modernt, miljövänligt och människovänligt. Det vi bygger upp i dag ska hålla för hela 2000-talet. IT-utvecklingen ger ständigt nya förutsättningar. Vi måste lyfta blicken och se hela Mälardalen som ett trafiksystem där olika trafikslag förutsätter och kompletterar varandra. Vi måste betrakta hela resan som en helhet, oavsett om det är människor som pendlar med cykel och tåg mellan Arboga och Örebro eller robotkomponenter som snabbt måste levereras från Västerås ut i världen med lastbil och flyg.

För att öka människors möjlighet att bo, studera och arbeta i Mälardalsregionen är det angeläget att ta ett helhetsgrepp på den regionala trafiken och rollfördelningen mellan SJ AB, Rikstrafiken och regionens trafikhuvudmän. Vi anser att ökade möjligheter till upphandling och konkurrensutsättning är en nödvändig del av denna helhet, liksom att det på sikt bör övervägas en gemensam huvudman för den regionomfattande trafiken. Vi tycker att man bör införa ett gemensamt taxsystem och arbeta för mer enhetliga priser.

Enligt OECD är bristande infrastruktursatsningar en akilleshäla för regionen. Det är absurt att vi inte anser oss ha råd med avgörande trafikinvesteringar och själva får betala för riksintressen som i andra delar av landet är ett självklart statligt ansvar. Mälardalen måste få en rättvis andel av statliga trafiksatsningar.

Men statsbidrag och skatt räcker inte, alternativ finansiering måste undersökas utan ideologiska skygglappar. Öppna för alternativ finansiering av angelägna väg- och spårprojekt med partnerskap mellan det offentliga och näringslivet. Samverkan med privata aktörer är beprövat framgångsrikt i andra europeiska länder och gör det möjligt att bygga vägar och spår tidigare, utan de förseningar och fördröjningar som rutinmässigt inträffar vid traditionell anslagsfinansiering. Huvudtanken är att sprida ut kostnaden för en investering över flera år.

Stockholm den 30 oktober 2006

*Cecilia Wikström i Uppsala (fp)*

*Gunnar Andrén (fp)*

*Liselott Hagberg (fp)*

*Agneta Berliner (fp)*

*Johan Pehrson (fp)*