

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:1980

av Niclas Malmberg (MP)

Uppsala län på Trafikverkets karta över nya spårinvesteringar

---

### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fyrspårsutbyggnad på Ostkustbanan, för att bl.a. möjliggöra tågstopp i Alsike och Bergsbrunna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utökad kapacitet på Dalabanan, för att bl.a. möjliggöra tågstopp i Vittinge, Järlåsa, Vänge och Librobäck.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad kapacitet på Mäljarbanan, för att bl.a. möjliggöra tågstopp i Grillby.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera ny järnväg mellan Enköping och Uppsala framför ökad kapacitet på befintlig väg.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behov av statsbidrag för att samfinansiera spårtrafik i Uppsala stad.

### **Inledning**

Trots stor samsyn inom Uppsala län kring vilka investeringar som behövs för att utveckla järnvägstrafiken har – med undantag av enstaka objekt – Uppsala län hamnar på efterkälken både vad gäller järnvägsunderhåll och investeringar i ny spårtrafik i Trafikverkets planering. Uppsala län har samtidigt en befolkningstillväxt, och en arbetsmarknad som i stor utsträckning bygger på arbetspendling inom länet och över länsgränserna. För att möta detta är det nödvändigt att öka kapaciteten på järnvägen, och i vissa fall är det en direkt vägvalsfråga mellan utbyggd järnväg eller väginvesteringar

för att klara trafikökningen. Ur såväl miljöperspektiv som samhällsekonomiskt perspektiv är järnvägen det självklara alternativet i detta val.

## **Ostkustbanan**

Mellan Stockholm och Uppsala reser ca 40 000 personer dagligen. Ökningen mellan 1997 och 2010 var 58 procent, mot prognostiserade 26 procent. Länstrafikbolagen SL och UL har sedan 2006 kompletterat SJ:s tågtrafik med pendeltågstrafik, vilket kraftigt bidragit till ökad trafikering. Utvecklingspotentialen är ännu stor, men begränsas av kapacitetsbristen på spåren. Med dagens i princip maximerade trafikering på spåren är sträckan ytterst störningskänslig, varför resenärerna väldigt ofta drabbas av förseningar och inställda tåg. Kapacitetsbristen gör också att det inte finns utrymme för ytterligare tågstopp. Uppsala kommuns översiktsplan bygger på möjligheten att etablera tågstopp i Bergsbrunna, och på samma sätt pekar Knivsta kommun ut Alsike för tågstopp. Fyrspårsutbyggnad är därför en nyckelfråga för om kommunerna inom ramen för en hållbar trafikutveckling ska kunna klara av att hantera det stora tryck på fler bostäder som finns.

En utbyggnad till fyrspår Myrbacken–Uppsala är nödvändigt för att skapa ett robust system och samtidigt medge ökad trafikering och ytterligare tågstopp i Alsike och Bergsbrunna, utifrån den planering UL har sedan tidigare. Norr om Uppsala är kapaciteten tillräcklig när pågående dubbelspårsutbyggnad står klar, och UL-trafiken (Upptåget) kan då kompletteras med stopp i Gamla Uppsala.

## **Dalabanan**

Det finns både ett stort behov av att korta restiderna för järnvägstrafiken mellan Uppsala och Borlänge, och ett behov av utökad kapacitet på Dalabanan för att Upptåget ska kunna stanna i Librobäck, Vänge, Järlåsa och Vittinge. UL har sedan Upptågsförbindelsen etablerades mellan Sala och Uppsala fört dialog med Trafikverket för att kunna hitta lösningar på att i första hand etablera ett tågstopp i Vänge. Men för att möjliggöra samtliga fyra tågstopp som pekas ut som önskvärda längs banan krävs en utökad spårkapacitet. Liksom för orterna längs Ostkustbanan är frågan om tågstopp inte enbart en trafikeringsfråga utifrån dagens pendlarströmmar, men en fråga om hur orterna ska utvecklas framöver.

## **Mälarsebanan**

På Mälarsebanan pågår för närvarande en kapacitetsförstärkning i form av fyrspårsutbyggnad på delsträckan Tomtebodavägen–Kallhäll. Men projektet behöver kompletteras med kapacitetsförstärkning för att möjliggöra tågstopp i Grillby. Spår och

signaler är redan förberedda för tågstopp i Grillby, och sådan trafikering är särskilt angelägen då området saknar adekvat busstrafik.

## **Aroslänken**

Få, om någon, busslinje mellan två städer i Sverige har så stor trafikvolym som sträckan Enköping–Uppsala. Utöver det skulle en Aroslänk, dvs. järnväg som förbinder Västra Aros (Västerås) med Östra Aros (Uppsala), också skapa bättre järnvägsförbindelse från städer som Västerås och Örebro till Uppsala/Arlanda, och bidra till att avlasta Stockholm genom en smidigare järnvägsförbindelse mellan Uppsala och Västsverige, inklusive Göteborg. Med en sådan järnväg skulle samtidigt samhällen som Ramstalund och Örsundsbro kunna bli attraktiva stationssamhällen.

För att klara trafikkapaciteten i stråket har Trafikverket initierat frågan om kapacitetsförstärkningar på väg 55 mellan Enköping och Uppsala. Men att både investera i järnväg och i ökad vägkapacitet mellan Enköping och Uppsala är inte ett effektivt resursutnyttjande. Med järnvägen på plats kommer belastningen på väg 55 tvärt om kunna minska. Riksdagen bör därför ge regeringen till känna att prioritera Aroslänken framför en utbyggnad av väg 55.

## **Spårtrafik i Uppsala stad**

I ett stort antal städer runt om i Europa har spårvägsinvesteringar på ett framgångsrikt sätt medfört en mer attraktiv stadsmiljö i kombination med en mer klimatsmart trafik. Men spårtrafiken är inte bara ett mer miljövänligt och ett energieffektivt trafikslag. Spårtrafiken visas också, på ett helt annat sätt än bussen, kunna attrahera över trafikanter från biltrafik till kollektivtrafik.

Flera städer i Sverige arbetar nu aktivt med att få till stånd spårtrafiklösningar. Däribland Uppsala. Att bygga ny spårtrafik är samtidigt en så omfattande investering att staten måste ta ett större ansvar i form av statlig delfinansiering. Även om trafikeringen som sådan är ett kommunalt och regionalt ansvar finns starka argument för att staten ekonomiskt ska bidra till att städer kan genomföra investeringar i spårväg. Inte minst som led för att klara Sveriges åtaganden att minska koldioxidutsläppen, men också som instrument för att klara bostadsförsörjningen. Med spårtrafik skapas förutsättningar till förtätad bebyggelse vid stationslägen. Dessa samhällsekonomiska vinster kommer självfallet inte enbart kommunen och regionen till godo, varför en statlig medfinansiering är motiverad.

*Niclas Malmberg (MP)*