

Svar på interpellation angående tågtrafiken Västerås-Stockholm

Gunnar Anell (M) tar i sin interpellation upp tågtrafiken mellan Västerås och Stockholm. Anell ställer frågorna:

- 1. Följer ni läget och medverkar till att byggnationen Tomtebodabarkaby snarast startas så att hela den utbyggda Mäljarbanan kan vara klar 2017 samtidigt som Citypendeln är klar för trafik?*
- 2. På vilket sätt följer ni dessa projekt och bevakar så att förseningar i projektet undviks med negativa konsekvenser för vår del i Västmanland?*
- 3. Hur förbereder vi oss för att hantera den ökade trafiken efter 2017? Behöver vi bättre plattformar, stationskapacitet och regionala trafikresurser för att hantera den ökade trafiken?*

Interpellanten har rätt i att tågtrafiken måste förbättras mellan Västerås och Stockholm. Detta gäller även för tågtrafiken mellan flera andra av länets kommuner och Stockholm. Tågtrafiken är en strategiskt viktig fråga för länet ur en rad olika aspekter och har uppmärksammats av kommuner, landsting, riksdagsledamöter och företrädare för näringslivet under en rad år. Det är viktigt att det fortsatta agerandet för Mäljarbanans utbyggnad sker gemensamt mellan berörda län och kommuner. Ett gemensamt agerande får troligen störst effekt.

Mäljarbanans utbyggnad är central för Västmanland. Tidsperspektivet är skrämmande långt i förhållande till när hela banan beräknas stå färdig. Utbyggnaden Tomtebodabarkaby skall enligt plan påbörjas först i slutet av Trafikverkets planperiod som sträcker sig till 2021, vilket innebär någon gång 2018-2019. Därefter kan färdigställandet tar upp till 10 år, vilket innebär att Mäljarbanan är färdig först någon gång runt 2028.

Den viktigaste åtgärden för Landstinget Västmanland för att säkerställa att nödvändiga investeringar på Mäljarbanan genomförs, är att i alla lägen värda och hävda Citybaneavtalets giltighet. Det gäller särskilt den tidplan som avtalet omfattar. Detta har hävdats i förhållande till Trafikverket i olika sammanhang, bland annat genom landstingets remissyttrande på kapacitetsutredningen.

Det finns ett antal utmaningar innan Mäljarbanan är färdigställd. Det kommunala planeringsmonopolet och finansieringsfrågor är exempel på sådana. En avsiktsförklaring tecknades 2010 mellan Sundbyberg kommun och Trafikverket och ett avtal är i år tecknat mellan Järfälla kommun och Trafikverket. Det är steg i rätt riktning för att åstadkomma fyrspår på sträckan. Men med nuvarande finansieringsplan blir hela sträckan klar först 2030. Det är 13 år efter Citybanan. Ska detta påskyndas behöver regeringen prioritera denna infrastruktursatsning.

När det gäller den långsiktiga trafikeringen på Mälardalen så pågår arbete genom MÅLAB (Mälardalstrafik AB dvs länstrafikbolagens samarbetsforum i

Mälardalen) för bland annat underlag till kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm - Mälardalen om det framtida trafiksystemet. I dagsläget är tågtrafiken på Mäljarbanan kommersiell, vilket innebär att det i grunden inte finns något avtal som reglerar utbudet. På Svealandsbanan med flera spår söder om Mäljarbanan är trafiken upphandlad. Mäljarbanan kommer inte enbart att vara en fråga om kapacitet. Det kommer också att krävas vilja och förmåga att finansiera trafik. Under de närmaste två åren kommer detta att bli en viktig fråga för bland annat kollektivtrafikmyndigheten och Landstinget Västmanland att hantera.

När det gäller stationskapacitet så är till exempel Centralstationen i Västerås för liten redan idag. Västerås stad har påbörjat ett förnyelsearbete när det gäller resecentrum. Det så kallade Merkollprojektet har gjort en inventering av samtliga busshållplatser i Västmanland och Örebro län. I förlängningen ger inventeringen också förslag på förbättringsåtgärder. Detta har föranlett landstinget att föra fram synpunkten att det kommer att behövas mer pengar för kollektivtrafikåtgärder i länstransportplanen.

Med detta anser jag att interpellationen är besvarad.

Lars Eriksson (S)