

Motion till riksdagen

1988/89:T505

av Maud Björnemalm m.fl. (s)

Projektet Mälardalsbanan och Svealandsbanan

Den strukturomvandling som ännu sker i vårt samhälle ställer krav på förnyelse, flexibilitet och anpassning för att det inte skall uppstå nya regionalpolitiska problem. Det finns en tydlig obalans när det gäller befolkningsutvecklingen inom Mälardalsregionen. Stockholmsregionen har en snabb befolkningsökning medan övriga delar uppvisar oförändrade eller sjunkande befolkningsciffror.

För att möta problemen behövs ett långsiktigt strategiskt mål för utvecklingen i Mellansverige. De olika regioncentra, Västerås, Eskilstuna, Örebro och Karlstad, utgör var och en drivkraften i respektive län. Genom ett aktivt samarbete och genom medvetna satsningar bör man kunna åstadkomma en livskraftig utbredd region där de olika delarna kompletterar varandra. Det skulle vara av stor betydelse för utvecklingen i de berörda länen.

Bland de insatser som i första hand krävs är förbättrade kommunikationer och utbildning. Mälardalsprojektet syftar bl. a. till att öka möjligheterna för snabba resor mellan Stockholm och de större städerna i regionen. En av fördelarna är att arbetsmarknaden skulle vidgas och möjligheterna att rekrytera kvalificerad arbetskraft skulle öka. Nya möjligheter öppnar sig också för företag att etablera sig utanför Stockholmsområdet. Mälardalsbanan öppnar också för bra kommunikationer mot bl. a. Göteborg och Karlstad.

Genom utbyggnad av hela sträckan förbi Örebro erhålls en naturlig länk i snabbtågssystemet. En snabbtågslinje Stockholm–Göteborg över Västerås–Örebro innebär endast cirka 15 minuters längre restid än via Katrineholm. De planerade uppehållen i Stockholm–Syd, Södertälje, Katrineholm och Hallsberg motsvaras då av uppehåll i Stockholm–Nord, Enköping, Västerås, Köping, Arboga och Örebro. En dragning av exempelvis vartannat tåg Stockholm–Göteborg respektive Stockholm–Karlstad över Mälardalsbanan innebär dessutom en värdefull reduktion med flera tåg per timme genom den s.k. getingmidjan i Stockholm. Detta har också framhållits av SJ vid flera tillfällen. Därigenom kan också de stora investeringarna för genomfarten Stockholm central – Årsta delvis senareläggas.

Syftet med Svealandsbanan är motsvarande med en ny järnväg på Mälarens södra sida. Inom Svealandsbanaprojektet har planerna sträckts ut längre åt väster och inom projektets ram finns en ambition att knyta samman Stockholm med Oslo via en ny järnväg.

Vi anser att de föreslagna förbättrade järnvägsförbindelserna i Mälardalsregionen måste fullföljas i sin helhet. Det innebär att såväl Örebro som Karlskoga och Hallsberg måste omfattas av projektet.

Om de båda projekten bara skulle byggas ut på sträckorna Stockholm-Västerås och Södertälje-Eskilstuna eller om utbyggnaden skulle avslutas med en förbindelse runt Mälaren (ringlinje) skulle koncentrationen mot östra Mälardalen ytterligare förstärkas och den regionala utvecklingen västerut i Mellansverige skulle då hindras.

Tillsammans med utbyggnader och upprustningar av Europa- och riksvägarna i regionen, bättre och snabbare tåglinjetrafik i nord-sydlig riktning och andra strategiska infrastrukturella satsningar får fullföljandet av projekten Mälar- och Svealandsbanan avgörande betydelse för utvecklingen i hela Örebro län och ger även fördelar för stora delar av Mellansverige.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att projekten Mälarbanan och Svealandsbanan fullföljs i sin helhet.

Stockholm den 18 januari 1989

Maud Björnemalm (s)

Sture Ericson (s)

Rosa-Lill Wählstedt (s)

Helge Hagberg (s)

Ulla Samuelsson (s)