

## Motion till riksdagen 2009/10:T416

av **Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c)**

# Kommunikationer i Västmanland

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om goda kommunikationers avgörande betydelse för tillväxten i Västmanland.

## Motivering

Västmanland är en internationellt konkurrenskraftig och viktig del av Mälardalen. Förbättrade kommunikationer inom länet såväl som med omvärlden är viktiga för tillväxten, inte bara i Västmanland utan också för hela regionen. Avstånden måste krympa för att tillväxten ska öka. Det är nödvändigt att staten tar sitt ansvar för att klara det växande behovet av kapacitet i kollektivtrafiken så att utvecklingen i Västmanland inte förhindras.

I Västmanland har kommunikationerna förbättrats avsevärt sedan mitten av 1990-talet. Framförallt genom utbyggnaden av Mälar- och Svealandsbanorna, men även genom satsningar på Bergslagspendeln. Mer än 90 procent av länets tätortsbefolkning har tillgång till tågtrafik. Huvuddelen av arbetspendlingen sker i stråk med tågförbindelse. Tågets marknadsandel är dock låg.

Järnvägen utgör stommen i länets kollektivtrafik, men behöver kompletteras med ett bra vägnät. Den så kallade Råta linjen (riksväg 56) går mellan Gävle och Norrköping via bland annat Sala och Västerås. Enligt Vägverket utgör den en viktig del av det nationella stamvägnätet som riksdagen fattade beslut om 1993. Vägens sträckning har möjlighet att avlasta Stockholmstrafiken då den förbinder södra och norra Sverige utan att passera huvudstaden. I regeringens närtidssatsning ingår att Råta linjen ska utrustas med mitträcken, vilket välkomnas. Men även efter denna upprustning kommer vissa delar av vägen att vara i mycket dåligt skick. Det gäller inte minst de så kallade 13-metersavsnitten som på grund av sin bredd är den mest olycksdrabbade väg-

## Fel! Okänt namn på

typen i landet. Var sjätte person som omkommer i trafiken gör det på en 13-metersväg, ofta genom krock med mötande trafik. För att fullfölja Råta linjens potential och öka trafiksäkerheten krävs ytterligare upprustning av Råta linjen.

Satsningar på ett genomgående bra vägnät är även avgörande för många företag i och kring Västmanlands mindre orter. Utan bra vägar minskar företagens möjligheter att på ett effektivt sätt transportera gods till och från företaget, liksom möjligheten att rekrytera och behålla medarbetare. Företagens konkurrenskraft och möjlighet att anställa får inte äventyras av ett undermåligt vägnät.

Västmanlands, Mälardalens och Sveriges viktigaste järnvägsåtgärd är en kapacitetshöjning genom Stockholm. De steg som har tagits med Citybanan är bra, och villkoren för kommunernas och landstingens finansiering behöver nu ordnas på ett tillfredsställande sätt. En ökad spårkapacitet är absolut nödvändig – getingmidjan måste byggas bort. Fyra spår behövs mellan Stockholm Södra och Kallhäll för att klara det samlade behovet från fjärtrafiken, regionaltrafiken och pendeltågstrafiken. Ett utbyggt dubbelspår Tomtebodå–Kallhäll är nödvändigt för att få in fler tåg mot Stockholm på Målarbanan under så kallad peak-time (kl. 6.00– 8.30). Dubbelspåret är en framtidsfråga för Västmanland eftersom Målarbanetågen konkurrerar om utrymmet på de nuvarande två spåren med en växande pendeltågstrafik. För Västmanlands del är det avgörande att få en tillräckligt kapacitetsstark och tillförlitlig tågtrafik som klarar behoven hos en integrerad arbetsmarknad, och därmed gynnar en tillväxt och utveckling som kommer hela landet till del.

Förutom ett nytt dubbelspår genom Stockholm ut till Kallhäll så att pendeltåg och regionalståg separeras behövs på sikt fyra spår ända ut till Bålsta. Målarbanans utbyggnad är av avgörande betydelse för Västmanlands koppling till Stockholms arbetsmarknad. Ett ökat tågresande i västra Mälardalen kommer också att kräva dubbelspår hela vägen mellan Kolbäck och Örebro. Vid den långsiktiga planeringen bör det även tas hänsyn till att en ökad tågtrafik i Mälardalen på sikt kan kräva utökad spårkapacitet mellan Västerås och Kolbäck.

En skyndsam kapacitetsutbyggnad behövs även av Svealandsbanan så att systemet fungerar fullt ut när det nya dubbelspåret genom Stockholm står klart. Likaså behöver tvärförbindelserna mellan de större orterna i östra Mellansverige förbättras – det gäller inte minst Bergslagspendeln, en ny, snabbare och genare förbindelse mellan Västerås och Eskilstuna samt förbättrade tågförbindelser mellan Västerås och Uppsala.

Järnvägstrafiken på tvärförbindelsen Uppsala–Sala–Västerås–Kolbäck–Eskilstuna–Flen–Katrineholm–Norrköping (Uven) är av stor vikt för att människor ska kunna färdas såväl regionalt som nationellt. En annan av Västmanlands livsådror är Bergslagspendeln, som binder samman Kolbäck–Västerås–Hallstahammar–Surahammar–Ramnås–Virso–Engelsberg–Fagersta–Smedjebacken–Ludvika. Och borgar för förbindelser vidare till såväl Stockholm som Borlänge, Gävle och Eskilstuna.

**Fel! Okänt namn på**

Goda kommunikationer är avgörande för tillväxten i Västmanland och Mälardalen. Att staten tar sitt ansvar för infrastrukturinvesteringarna i regionen är därför av största vikt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Stockholm den 29 september 2009

*Agneta Berliner (fp)*

*Jessica Polfjärd (m)*

*Jörgen Johansson (c)*

*Staffan Anger (m)*