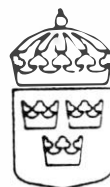


# Motion till riksdagen

1989/90:T518

av Göran Engström m.fl. (c)

Statligt stöd till Bergslagspendeln



Mot.  
1989/90  
T518-524

---

## Bakgrund

Järnvägstrafiken i Sverige befinner sig i ett dynamiskt skede. Näringslivets förändringar, de nya miljökraven, ökade service och kommunikationsanspråk samt den europeiska integrationsprocessen, allt bidrar till att ställa funktionen och tillgängligheten hos den svenska järnvägen i fokus.

De nya målsättningarna hos SJ ställs ofta i jämförelse med den standard som finns på befintliga bandelar. Alla inser vilket uppenbart och omedelbart investeringsbehov som finns och som måste genomföras inom kort tid om inte flertalet kunder definitivt ska vända järnvägen ryggen.

Insikten om detta förhållande, liksom insikten om den dåliga standarden på befintlig järnvägstrafik, har motiverat planerna på en ordentlig upprustning av bandelen Kolbäck–Ramnäs–Ludvika, den s.k. Bergslagspendeln. Till ovanstående bedömningar har tillkommit den regionalpolitiska målsättningen att i en restaurering av infrastrukturen i Bergslagen göra en satsning på denna strategiskt viktiga bandel. Staten markerade detta synsätt genom att anslå medel, 16 milj. kr., i den s.k. Bergslagspropositionen. Satsningen har en mycket klart markerad politisk uppslutning i de berörda länen och kommunerna.

## Större kostnader

Hösten 1989 tillkom dock omständigheter vilka ställer hela projektet i en ny och osäker dager.

Banverket har vid en närmare analys kommit fram till att de totala kostnaderna för objektet blir 158 milj. kr dyrare än planerat. Total kostnad blir 357 milj. kr. Orsaken till fördyringen har Banverket angivit vara att den första kalkylen togs fram under stor tidspress i samband med att omorganisationen mellan SJ och Banverket pågick i sitt mest intensiva skede. Därför hanns ingen förstudie med av sådana frågor som linje- och kapacitetsbedömning, och geotekniska förhållanden dokumenterade i fältstudier. Beräkningen var således översiktlig och preliminär, vilket också framhölls från Banverkets sida.

Kostnadsökningen fördelar sig i den nya kalkylen med 108 milj. kr. på nya delobjekt och 50 milj. kr. på delobjekt som från början ingick i LTA-planen.

För de senare objekten visar analyser att de geotekniska förutsättningarna är sämre än man trott. Detta kräver åtgärder i form av dränering och frostskyddsisolering. Spårssystem på bangårdarna, liksom en rad säkerhetssystem måste moderniseras i större utsträckning än man trott.

Mot. 1989/90  
T518

## Nya objekt

Nya objekt ej ingående i LTA-planen 1989–1997, till en kostnad av 108 milj. kr., är:

Mötes- och rundspår vid Borgby i Kolbäck. Ökad kostnad med 37 milj. kr. Fjärrblockering. Kostnader för detta på sträckan Ramnäs–Ludvika. Åtgärden innehåller en utvecklingsdel för vilken man sökt medel hos Transportforskningsberedningen. Kostnad 45 milj. kr. Vägskydd. Ingick ej i tidigare plan.

## Kostnader i W-län

Av de sammanlagda kostnaderna blir W-läns andel 78 milj. kr. Detta är närmast en fördubbling mot tidigare beräkning.

## Problembild

Kostnaderna för W-läns del blir mycket betungande för länstrafikbolaget Dalatrafik. Orsaken är andra kostnadskrävande projekt i länet, vilka har samma höga prioritet. Delägarna i Dalatrafik, landstinget och kommunerna Ludvika och Smedjebacken, har samtliga ett ytterst prekärt ekonomiskt läge. I dagsläget är det utomordentligt svårt att frigöra resurser för att via tillskott den vägen kunna fullfölja satsningen. Bland Dalatrafiks åtaganden kan nämnas trafiken på Västerdalsbanan och Mora–Borlänge. Projekten är vart och ett för sig ekonomiskt betungande i ett framtidsperspektiv.

## Förslag

Det är viktigt att beslut om fullföljande av projektet Bergslagspendeln kan tas så snabbt som möjligt.

Sammantaget kan Bergslagspendeln ge:

- En kraftig standardökning vad gäller säkerhet, rättidighet och kapacitet för persontrafiken inom stora delar av Bergslagen, med restidvinster på ca 20 minuter på sträckan Västerås–Ludvika.
- Positiva effekter för att hålla kvar en fungerande tung godstrafik för näringslivet i Västmanland och Dalarna.
- Positiva miljö- och fördelningseffekter för regionen.

I likhet med bl.a. länsstyrelsen i Västmanland anser vi att Bergslagspendelns kostnad, även om den ökat, väl motiveras av den samhällsnytta den skapar. Dessutom blir det genom föreslagna förbättringar en ännu slagkraftigare produkt på kommunikationsområdet.

Vi bedömer att detta har så stor regionalpolitisk betydelse att objektet bör genomföras, även om det måste ske till priset av extra statliga medelstillskott. Staten har tidigare visat sig dela denna bedömning genom de medel som anslogs via den särskilda Bergslagspropositionen.

Enligt vår mening är därför ett nytt tillskott av medel bara ett fullföljande av en redan påbörjad politik.

Ett statligt anslag bör också ta vederbörlig hänsyn till de stora investeringsbehov som finns när det gäller det rullande materialet. Ett vagnssätt kostar ca 30 milj. kr. En komplett Bergslagspendel måste innefatta ett modernt vagnsmaterial för att ge passagerarna hög komfort.

Mot. 1989/90  
T518

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att tillskjuta särskilda statliga medel för att investeringarna i Bergslagspendeln skall kunna förverkligas enligt planerna.

Stockholm den 23 januari 1990

*Göran Engström (c)*

*Birgitta Hambraeus (c)*

*Birger Andersson (c)*