

Motion till riksdagen 2023/24:1857

av **Olle Thorell (S)**

Mötesstation Ramnäs/Brattheden

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötesstation på järnvägssträckan Fagersta–Västerås samt återinföra ett direkttåg Ludvika–Fagersta–Surahammar–Hallstahammar–Västerås–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Möjligheten att välja kollektiva färdmedel behöver förbättras; det är gynnsamt inte bara för miljön utan också för medborgaren som med exempelvis tåg snabbt, säkert och bekvämt kan ta sig till och från arbete och bostad. Bergslagspendeln som sträcker sig från Västerås till Ludvika är oerhört viktig för den region den sträcker sig igenom, Västmanlands län och södra Dalarna.

För att regionen ska utvecklas behöver samhället investera i de förutsättningar som gör det möjligt för medborgare att arbetspendla, välja att bo utanför de stora städerna, arbeta på distans, etablera företag på mindre orter, minska utsläppen av fossila bränslen och knyta ihop regionens orter på ett hållbart sätt.

Järnvägen från Fagersta via Hallstahammar och Surahammar till Västerås är viktig för persontrafiken, inte minst för arbetspendlingen i Västmanland. För att effektivisera och utöka trafiken behöver en ny mötesstation byggas vid Brattheden. På så sätt kan dagens långa väntetider för tågmöten undvikas och turtätheten och tillförlitligheten öka.

Åtgärden bedöms bidra till en långsiktigt hållbar transportförsörjning och vara samhällsekonomiskt effektiv, till stor del på grund av att man i och med en relativt billig åtgärd lyckas använda tågen på ett mer effektivt sätt. Den har därmed god samhällsekonomisk lönsamhet. Tågresandet blir mer attraktivt och resandet med tåg längs stråket bedöms öka väsentligt. På senare tid har kollektivtrafikresandet ökat på sträckan och behovet kommer med all sannolikhet att öka i framtiden.

Tidsvinsten blir cirka sju minuter för de resenärer som reser hela vägen från Fagersta till Västerås. Det gör det möjligt att frigöra ett tågsätt som används till produktionen av

dagens trafikupplägg. Det frigjorda tågsättet kan i stället användas till att öka turtätheten mellan exempelvis Surahammar och Västerås. Tillgängligheten förbättras därmed utan att kostnaden för tågdrift ökar. Om det skulle vara möjligt med halvtimmestrafik istället för som idag ett tåg i timmen så skulle resandet öka, möjligheterna till arbetspendling förbättras väsentligt och ett hinder för tillväxt och utveckling av regionen minska betydligt. När sedan trafiken mellan Västerås och Stockholm förtätas då dubbelspår på hela den sträckan gör att turtätheten kan öka och restiderna minska, så är det av största vikt att anslutande sträckor såsom Bergslagspendeln kan matcha den förbättrade trafiken vidare ut från Västerås. Tidigare fanns dessutom ett direkttåg till Stockholm från Ludvika, utan byte i Västerås. Det var en uppskattad kvalitetshöjning och inte minst symbolvärdet i att man kan etablera sig, bo och verka i Bergslagen med möjlighet till direkttåg till Stockholm ska inte underskattas. Direkttåget togs trots protester från pendlare, kommuner och företag längs med Bergslagspendeln bort. Ett direkttåg till Stockholm från Ludvika bör återinföras för att bidra till regionens attraktionskraft och för att öka möjligheterna för arbetspendling på ett hållbart sätt.

En ny mötesstation i Brattheden på sträckan Västerås–Fagersta är relativt sett billig, samhällsekonomiskt mycket lönsam och ett angeläget investeringsobjekt för hela regionen.

Olle Thorell (S)