

# Motion till riksdagen

1989/90:T236

av Roland Sundgren m.fl. (s)

## Kommunikationerna i Västmanland med omnejd

---

Förutsättningarna för Sveriges basnäringar har förändrats under 1970- och 1980-talen. Struktururomvandlingen har medfört att industrisysselsättningen minskat. Västmanland tillhör de hårdast drabbade länen.

Företag söker sig i dag till och utvecklas i områden med väl utbyggda kommunikationer och goda utbildningsmöjligheter. Detta förstärker de regionala obalanserna. Storstadsområdena blir de stora vinnarna då det gäller arbetstillfällena och skattekraft.

En förbättring av infrastrukturen för utveckling av det inre av Mälardalen och Bergslagen skulle hjälpa till att avlänka den alltför kraftiga tillväxten i Stockholmsområdet. Samtidigt måste det till snabba, effektiva kommunikationer för att behålla och utveckla den moderna och internationellt inriktade industri som finns kvar i dessa regioner.

Ändamålsenliga kommunikationer tillfredsställer också de ökade kraven på en mera differentierad och vidgad arbetsmarknad inom pendlingsavstånd.

### Tåg

Den spårbundna trafiken hör framtiden till både ur miljö- och energisynpunkt. I överhettade storstadsområden är det också av rent utrymmesskäl den enda möjligheten att lösa det ökade transportbehovet.

För Västmanland är *Mäljarbanan* (Örebro-Västerås-Stockholm) en av de absolut mest centrala utvecklingsfrågorna i länet. Banverkets plan för tågtrafiken med punktvisa satsningar norr och söder om Mälaren anser vi otillräcklig. Ett förverkligande av Mäljarbane-konceptet innebär att restiden skulle bli 50 minuter mellan såväl Stockholm-Västerås som Västerås-Örebro. Det är en halvtimmes förkortning. Restiden Västerås-Eskilstuna skulle halveras till 17 minuter.

Mäljarbanan är väl utredd och visar på ett stort trafikunderlag med långsiktigt god lönsamhet. Projektet skapar ekonomisk tillväxt, regional balans och en bättre miljö.

De många positiva effekterna av Mäljarbanan gör att utbyggnaden bör ske snarast. Det är dock av stor betydelse att utbyggnaden sker med höghastighetsstandard och moderna tåg.

Om inte banverkets anslagsmedel till investering förstärks finns risk för att

välmotiverade satsningar som Mäljarbanan förskjuts under lång tid. Alternativa finansieringsformer kan därför bli nödvändiga, men det är också då av stor vikt att den höga hastighetsstandard som Mäljarbane-konceptet föreslår, bibehålles.

En utbyggnad av *Bergslagspendeln* (Västerås-Fagersta-Ludvika) har påbörjats under år 1989. Kostnaderna för den planerade utbyggnaden har emellertid ökat kraftigt jämfört med tidigare beräkningar. Kostnadsökningarna beror främst på nya bedömningar av dels behovet av fjärrblockering och andra säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar, dels kostnader för spår m.m. vid anslutningen av Bergslagsbanan till Mäljarbanan.

Bergslagspendelns regionalpolitiska betydelse är av sådan vikt, såväl nationellt som regionalt, att utbyggnaden av banan måste ske enligt intentionerna i det trafikpolitiska beslutet, "Trafikpolitiken inför 90-talet".

Bergslagspendeln är en regionalpolitisk satsning som berör flera län och kostnadsökningen för utbyggnaden kan inte läggas på länstrafikhuvudmännen.

Tågförbindelsen Gävle – Örebro – Fagersta har stor regionalpolitisk betydelse, främst för den interregionala persontrafiken. Trafiken har varit hotad men är nu säkerställd under ett år för utredning. En nedläggning av trafiken skulle vara ett hårt slag för Bergslagen. Sträckningen har en bättre standard än andra alternativ samt ett bra interregionalt trafikunderlag. För inte minst näringslivet i regionen är det ytterst värdefullt att ett mera långsiktigt beslut fattas om att tågförbindelserna inte kommer att försämrast.

## Vägar

Det finns ett stort behov av underhåll, upprustning och nybyggnad av vägnätet i länet. Trafiksäkerhet, miljö och snabbhet skulle förbättras om länsstyrelsens planer för detta kunde förverkligas.

E18-sträckningen Köping – Arboga och vidare mot Örebro har hög prioritet i länsstyrelsens planering. Det har också *riksväg 67*, den s.k. "räta linjen", Gävle – Västerås – Eskilstuna – Norrköping som kan minska trafiken genom Stor-Stockholmsområdet. Förbättringar på *riksväg 68* i bergslagsdelen av Västmanland är också angelägna och en betydligt bättre satsning än den nya tvärled som föreslagits av regionalpolitiska kommittén.

Länets vägförbindelse till Arlanda flygplats har i dag en alltför låg standard med hänsyn till trafikmängden.

Ökade resurser är väl motiverade och skulle liksom satsningen på den spårbundna trafiken stärka regionen.

## Sjöfart

Nyttosjöfarten på Mälaren har stor betydelse dels för den direkt hamnlokaliserade verksamheten, och dels för näringslivet i hamnarnas uppland. Det är därför angeläget att på olika sätt främja sjöfarten eftersom den utgör en regionalpolitiskt positiv konkurrensfaktor för Västmanland.

Framkomligheten i *Södertälje kanal* har under senare år ägnats stor uppmärksamhet bl.a. från den för hamnstäderna Västerås och Köping samt

landstinget, länsstyrelsen och näringslivet gemensamma Mälarledskommittén.

Mot. 1989/90  
T236

Sedan brofrågan synes få en bra lösning är det åtgärder i kanalen för cirka 30 miljoner kronor som nu diskuteras. Sådana investeringar skulle underlätta framkomligheten och kunna medge en ökning av tonnaget från omkr. 8 000 ton till 12 000 ton.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Mälarbanan,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fullföljande av utbyggnaden av Bergslagspendeln,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tågförbindelsen Gävle – Örebro över Fagersta,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av väginvesteringar i Västmanlands län,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av investeringar i Södertälje kanal.

Stockholm den 24 januari 1990

*Roland Sundgren (s)*

*Berit Oscarsson (s)*

*Göran Magnusson (s)*

*Margareta Israelsson (s)*