Motion till riksdagen 1987/88:T203

av Per Westerberg m. fl. (m)

om kommunikationerna i östra Svealand

Mot.
1987/88
T203–207

Statens järnvägar bör koncentrera sig på den lönsamma trafik där man har konkurrensfördelar och dessutom goda möjligheter att samarbeta med både inrikesflyg och privatbilism. Denna uppfattning kommer till uttryck i affärsverkets nya inriktning i att tåg, bil och flyg skall komplettera varandra.

Inriktningen på bärkraftig trafik i befolkningscentra stämmer väl in på tankarna om en snabbtåglinje runt Mälaren med en eventuell anslutning till Arlanda. Befolkningstätheten är hög, övriga kommunikationer bristfälliga och utvecklingspotentialen stor.

Mälardalen och Bergslagen har trots sitt centrala läge i landet haft betydande sysselsättnings- och strukturproblem inom industrin. Detta har allvarligt förstärkts genom bristande eller undermåliga kommunikationer.

Med bättre kommunikationer borde hela den östra delen av Svealand kunna utgöra ett mycket attraktivt område för nyetablering av företag. Gjorda utredningar på de samhällsekonomiska effekterna av en sådan bana visar likaså på mycket positiva resultat. En sådan regionalpolitik – grundad på satsningar på väsentligt förbättrade kommunikationer – är att föredra framför nuvarande selektiva insatser.

Det är naturligt för oss i Sörmland att försöka binda samman de starkt expansiva regionerna i söder – Linköping/Norrköping – med de starka regionerna i norr – Stockholm/Arlanda/Uppsala. Det breddar effektivt arbetsmarknaden och skapar möjligheter till arbetspendling. Det är även väsentligt att den nya fjärrtågsstationen söder om Stockholm även framdeles läggs i närheten av Södertälje – inte minst för arbetspendlingen.

Kostnaderna för att lägga företag direkt i anslutning till universitetsorterna har stigit snabbt samtidigt som bostadsbristen där ökat. I dag har t. o. m. många inte råd att arbeta i Stockholm beroende på bl. a. höga boendekostnader.

Det ger också goda förutsättningar för att lokalisera ut arbetsplatser på naturlig väg utan att med artificiella medel söka begränsa Stockholms tillväxt.

Det har gjorts betydande ansträngningar för att knyta Strängnäs närmare den starka regionen Stockholm/Arlanda/Uppsala. Närheten till och kontakter med denna region är betydelsefull. Den forskning och utbildningskompetens som finns på universiteten kan ge betydande spridningseffekter.

För att få fungerande kommunikationer erfordras en lokal uppbackning.

1 *Riksdagen 1987/88. 3 saml. Nr T203–207*

Det visar inte minst erfarenheterna från regionalflyget i Eskilstuna och Nyköping/Oxelösund.

Järnvägsstationerna måste vara knutpunkter för anslutande kollektivtrafik med anpassade turlistor, som kompletterar varandra. Vettiga väntsalar är lika mycket ett kommunalt intresse som ett intresse för SJ. Parkeringsmöjligheterna måste göras billiga och bekväma för att en snabbtågslinje skall bli konkurrenskraftig.

Vad beträffar vägnätet är det viktigt att E3 genom länets norra delar rustas upp.

En avlastning av det norrifrån kommande tunga trafikflödet genom Stockholm bör prövas genom en studie av förutsättningarna för en upprustning av vägsträckningen Uppsala–Enköping–Strängnäs–Katrineholm–Norrköping.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en regional snabbtågbana runt Mälaren med anslutning till Strängnäs och Arlanda,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om pendlingsförutsättningarna Linköping/Norrköping – Katrineholm/Nyköping – Södertälje – Stockholm/Arlanda/Uppsala,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Södertälje nya fjärrtågstation samt
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den fortsatta upprustningen av E3 och avlastningen av den tunga trafiken norrifrån genom Stockholm.

Stockholm i januari 1988

Per Westerberg (m)

Gunnel Liljegren (m) *Göran Allmér (m)*