

Motion till riksdagen

1988/89:T530

av Birger Andersson och Rosa Östh (båda c)

Mäljarbanan

Västmanlands län har alltsedan början av 1970-talet haft en negativ befolkningsutveckling. Industrisysselsättningen har sviktat, särskilt i många bruksorter i länets mellersta och norra delar. Detta har medfört att många länsbor av arbetsmarknadsskäl flyttat från länet. Under 1980-talet har länet minskat sin befolkning med över 4 000 personer.

Betydelsen av goda kommunikationer ökar alltmer. Det är nödvändigt för en regions näringsliv att ha tillgång till snabba och säkra kommunikationer.

Järnvägen

Ett miljövänligt transportmedel, som utnyttjas i alldeles för liten utsträckning, är tåg. I dagsläget har tåget svårigheter att hävda sig gentemot bil, buss och flyg för personbefordran. När det gäller godstransporterna har lastbilens tagit över en allt större andel.

Om järnvägstrafiken skall kunna konkurrera krävs offensiva satsningar. Det befintliga järnvägsnätet har på många håll alltför låg standard. Detta medför onödigt långa åktider och förseningar, som i sin tur medför väntetider vid byten och problem med försenad ankomst till arbetet. "Just in time" – principen växer i omfattning. Företagen minskar sin lagerhållning och förlitar sig på snabba och säkra transporter från sina leverantörer.

Mäljarbanan

En järnvägsförbindelse, som ingående studerats, är Mäljarbanan: en snabbtågsförbindelse Stockholm – Västerås – Örebro – Hallsberg med kompletterande snabbtåg mellan Västerås och Eskilstuna. Förslaget innebär att trafiksystemet byggs upp av två snabbtågspendlar: Stockholm – Västerås – Örebro – Hallsberg och Stockholm – Västerås – Eskilstuna. I Eskilstuna finns enligt förslaget en anslutning till en tänkt Svealandsbana söder om Mälaren. Restiden reduceras med minst 1/3 av dagens restid. Som exempel kan nämnas att restiden förkortas med över en timme mellan Örebro och Stockholm.

Dubbelspår har planerats mellan Västerås och Stockholm. Övriga bandelar får fortsatt enkelspår, men med inlagda långa mötesplatser, som förkortar restiden och som eliminerar störningar i trafiken. En upprustad Mäljarbana stärker även infrastrukturen i Bergslagsregionen, som via Bergslags-

banan Västerås—Ludvika får kraftigt förbättrade järnvägskommunikationer.

Mot. 1988/89
T530

Den befintliga järnvägen från Stockholm via Västerås till Örebro respektive Eskilstuna har låg standard, vilket ofta medför förseningar, särskilt Stockholm—Västerås. Under högtrafik är ca 20 % av tågen mer än 15 minuter försenade. Problemen är särskilt stora under vinterhalvåret. Tågförseningar medför längre restid, längre väntetid vid byten, problem med anslutningsresor och försenad ankomst till arbetet. Allt detta skapar irritation bland resenärerna, som i stället för det miljövänliga tåget väljer personbil. Ett modernt snabbtåg med hög komfort, ökad turtäthet, välplanerad anslutningstrafik med tåg t.ex. Bergslagspendeln och buss skulle kraftigt öka persontrafiken på järnväg.

Mälarbanan kan enligt tillgängliga beräkningar bli ett av de mest lönsamma järnvägsprojekten och upprustningen bör därför påbörjas snarast. Medel bör omgående anvisas, varvid olika finansieringsformer bör prövas. Om etappvis upprustning väljs, bör sträckan Stockholm—Västerås prioriteras. Att först öppna delsträckan Stockholm—Västerås för snabbtågstrafik kan bli ekonomiskt fördelaktigt för hela projektet.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär förslag till finansiering och utbyggnad av en Mälarbana i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 23 januari 1989

Birger Andersson (c)

Rosa Östh (c)