

Motion till riksdagen 2022/23:102

av **Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)**

Infrastruktur i Västmanland

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Mäljarbanan och snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förstärkningar av Bergslagspendeln och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa Hjulstabron för att större fartyg ska kunna trafikera Mäljarfarleden och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhållet i Västmanland och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra Västerås flygplats till beredskapsflygplats och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Västmanlands län är ett litet län med ett bra läge i den växande Stockholm-Mälardalsregionen. I Västmanland finns världsledande tillverkningsindustri och en växande kunskapsintensiv tjänstesektor. Näringslivet i Västmanland bidrar på olika sätt med att leda världen i klimatomställningen. Samtidigt är arbetslösheten högre och utbildningsnivån lägre i Västmanland än för riket i genomsnitt.

Goda kommunikationer är av avgörande betydelse för länets invånare för att ta sig till jobb, utbildning och fritidsintressen men också för näringslivets möjligheter att klara kompetensförsörjningen. För att fullt ut kunna dra nytta av Västmanlands goda geografiska läge och näringslivets styrkor krävs därför satsningar på den statliga transportinfrastrukturen.

Mäljarbanan och snabbare förbindelse Stockholm–Oslo

Mäljarbanan är en del av en framtida snabb järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo. Med förbättringar av befintlig infrastruktur och några nya länkar skulle det vara möjligt att binda samman Stockholm och Oslo med en restid på under tre timmar via Västerås. Mäljarbanan har också mycket stor betydelse för pendling och transporter inom Stockholm-Mälardalsregionen. För att stärka den regionala pendlingen i Mälardalen behöver kapaciteten på Mäljarbanan förstärkas. Planerna med fyrspar hela sträckan Kallhäll till Stockholms central behöver förverkligas. Spårkapaciteten behöver också utökas västerut mot Örebro med dubbelspar mellan Kolbäck och Hovsta. Med satsningar på spar- och kapacitetsförstärkningar på Mäljarbanan förbättras inte bara pendlingsmöjligheterna inom Mälardalen och mellan viktiga regionstäder i Svealand. De bidrar också till att förverkliga en snabb järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo.

Bergslagspendeln

Järnvägen mellan Västerås och Ludvika via Fagersta, den så kallade Bergslagspendeln, utgör en viktig pulsåder för de som bor eller verkar i norra Västmanland och sydvästra Dalarna. För den som bor i exempelvis Fagersta eller Ludvika är pendlingen till Västerås och vidare mot Stockholm viktig för att nå såväl en större arbetsmarknad som kunder och leverantörer. För industrin i Fagersta och Ludvika betyder dessutom goda pendlingsmöjligheter mycket för möjligheten att rekrytera den kvalificerade kompetens som behövs. Inte minst har Ludvika genom Hitachi (tidigare Asea och ABB) av tradition mycket starka band till Västerås.

Dessvärre är restiderna för långa och förseningar är vanliga på Bergslagspendeln. En av orsakerna är bristande spårkvalitet, en annan är delvis åldrig fordonsflotta. Längs stråket finns starka pendlarstråk där många i dagsläget upplever att de inte kan lita på tågföringen och därför istället väljer bil. Pendlingen har också potential att öka kraftigt med ökat antal avgångar och kortare restid. Men för det krävs åtgärder i banans kapacitet. Region Västmanland har som målbild att öka från timmestrafik ända upp till kvartstrafik i delar av stråket.

Trafikverket tog 2015 fram en åtgärdsvalsstudie som visar på att en mängd olika åtgärder krävs för att möjliggöra kortare restider och ökad turtäthet. Sammantaget innebär det åtgärder som i sammanhanget är mindre kostsamma men ändå skulle innebära en stor skillnad. För att underlätta pendlingen i Västmanland bör regeringen överväga hur nödvändiga förstärkningar av Bergslagspendeln kan komma på plats.

Mälarsjöfarten

Genom att flytta gods från landtransporter till sjöfart kan stora vinster uppnås. Det minskar transporternas klimatavtryck väsentligt liksom att ett hårt belastat väg- och järnvägsnät avlastas.

Nu pågår Mäljarprojektet som syftar till att kunna ta in större fartyg till hamnarna i Västerås och Köping. Projektet innefattar bland annat ombyggnation av slussen i Södertälje samt muddring av Mäljarfarleden och de två Mäljarhamnarna. Dessvärre finns inget beslut om anpassning av Hjulstabron där väg 55 korsar Mäljarfarleden. Om Hjulstabron inte byggs om alternativt ersätts med en ny bro kommer de stora investeringar som

görs i slussen, farled och hamnar inte fullt ut kunna nyttgöras. Regeringen bör därför överväga hur Hjulstabron så snart som möjligt kan anpassas för att större fartyg ska kunna passera bron.

Vägunderhållet i Västmanland

Ett fungerande vägnät är avgörande för att samhället ska fungera. Många privatpersoner är beroende av bilen för att ta sig till arbete och få vardagen att fungera. Många företag är beroende av lastbilstransporter för sin verksamhet. Inte minst är bra vägar en förutsättning för de företag som ligger utanför de stora pendlingsstråken att kunna rekrytera rätt kompetens. Vägunderhållet brister i hela landet. Ett resultat av detta är att Trafikverket har sänkt hastighetsbegränsningarna på 130 mil statlig väg. Riksförbundet M (Motormännen) presenterade nyligen en kartläggning av hur ytojämnheten ser ut på Sveriges vägnät. Undersökningen visar att det är stora skillnader mellan länen.

Undersökningen visar att vägarna i Västmanland är landets tredje sämsta.

Det finns ett starkt samband mellan vägsträckors ytojämnhet och försämrad trafik- säkerhet. Utöver sämre trafiksäkerhet leder en ojämn vägyta till ökat buller, minskad komfort, förslitningar på fordon, sämre avrinning samt försämrad vinterväghållning. Regeringen bör därför överväga hur underhållet av de västmanländska vägarna kan förbättras.

Gör Västerås flygplats till beredskapsflygplats

Under våren 2022 beslutade regeringen om att peka ut ytterligare 17 flygplatser i landet till beredskapsflygplatser. Det innebär att det nu finns 27 beredskapsflygplatser och att det finns beredskapsflygplatser i samtliga län förutom Västmanlands, Gävleborgs och Kalmar län.

Att Västerås flygplats inte är beredskapsflygplats kan sannolikt delvis härledas till att Västerås stad under 2020 beslutade att avveckla flygplatsen. Efter en lokal folkomröstning våren 2021, där en överväldigande majoritet av de röstande förordade att flygplatsen ska finnas kvar, revs avvecklingsbeslutet upp. Från och med den 1 april 2022 samögs Västerås flygplats av Västerås stad och Region Västmanland. Detta innebär att flygplatsen nu befinner sig i en utvecklingsfas.

I ett försämrat säkerhetspolitiskt läge där Sverige i händelse av krig förväntas ta stöd av andra stater inom ramen för Nato finns det anledning att värna en fullt fungerande flygplats i huvudstadens närhet. Västerås flygplats har också möjlighet att fungera som reservflygplats för Arlanda. Flygplatsens infrastruktur är god och kapaciteten är större än vad som nyttjas idag. Även fredstid har flygplatsen stor betydelse till exempel för ambulansflyg till och från Västmanlands sjukhus i Västerås. Vidare spelade Västerås flygplats en betydelsefull roll under skogsbranden i Västmanland 2014 där närheten till sjöar och vattendrag bidrog till släckningsarbetet. Västerås flygplats med dess långa banlängd och bärighet har därför sammantaget stor betydelse för totalförsvaret.

Med anledning av ovanstående bör regeringen överväga att göra Västerås flygplats till beredskapsflygplats.

Mikael Damsgaard (M)

Caroline Högström (M)