

## Motion till riksdagen 2007/08:T333

av **Agneta Berliner (fp)**

# Bättre kommunikationer för Västmanland bidrar till tillväxten

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statens ansvar och goda kommunikationers avgörande betydelse för tillväxten i Västmanland och Mälardalsregionen.

## Motivering

Mälardalen är en stark region med oundgänglig betydelse för tillväxten i Sverige. En betydande del av den svenska ekonomin, tillväxten och befolkningen finns i Mälardalen. Länsgränserna i Mälardalen betyder idag allt mindre, därför måste politiken och offentlig sektor överskrida gränserna. Människor bor i ett län, arbetar i ett annat och roar sig i ett tredje.

Västmanlands län är en internationellt konkurrenskraftig och viktig del av Mälardalen. Förbättrade kommunikationer inom länet såväl som med omvärlden är viktiga för tillväxten, inte bara i länet utan också för hela regionen. Avstånden måste krympa för att tillväxten ska öka. Då kan också fler människor förena drömjobbet med favoritboendet. Det är nödvändigt att staten tar sitt ansvar för att klara det växande behovet av kapacitet i kollektivtrafiken och för att de hinder som idag förhindrar utveckling i Västmanland och i Mälardalen byggs bort.

I Västmanlands län har kommunikationerna förbättrats avsevärt sedan mitten av 1990-talet, framförallt genom utbyggnaden av Mälar- och Svealandsbanorna, men även genom satsningar på Bergslagspendeln. Mer än 90 procent av länets tätortsbefolkning har tillgång till tågtrafik. Huvuddelen av arbetspendlingen sker i stråk med tågförbindelse. Tågets marknadsandel är dock låg.

Järnvägen utgör stommen i länets kollektivtrafik, men behöver kompletteras med ett bra vägnät för busstrafik i de relationer som saknar järnväg, eller

## Fel! Okänt namn på

där denna inte har tillräcklig kapacitet. Satsningar på ett bra vägnät är även avgörande för många företag i och kring Västmanlands mindre orter. Utan bra vägar minskar företagens möjligheter att på ett effektivt sätt transportera gods till och från företaget/fabriken, liksom möjligheten att rekrytera och behålla medarbetare. Det är helt oacceptabelt att företagens konkurrenskraft, möjlighet att anställa och på sikt kanske hela företagens existens äventyras av ett undermåligt vägnät.

Västmanlands, Mälardalens och Sveriges viktigaste järnvägsåtgärd är en kapacitetshöjning genom Stockholm. En ökad spårkapacitet är absolut nödvändig – getingmidjan måste byggas bort. Fyra spår behövs mellan Stockholm Södra och Kallhäll för att klara det samlade behovet från fjärtrafiken, regionaltrafiken och pendeltågtrafiken. Ett utbyggt dubbelspår Tomtebodå–Kallhäll är nödvändigt för att få in fler tåg mot Stockholm på Målarbanan under så kallad peak-time (kl. 6.00–8.30). Dubbelspåren är en framtidsfråga för Västmanland eftersom Målarbanetågen konkurrerar om utrymmet på de nuvarande två spåren med en växande pendeltågstrafik. För Västmanlands del är det avgörande att få en tillräckligt kapacitetsstark och tillförlitlig tågtrafik som klarar behoven av en integrerad arbetsmarknad, och därmed gynnar en tillväxt och utveckling som kommer hela landet till del.

Förutom ett nytt dubbelspår genom Stockholm ut till Kallhäll så att pendeltåg och regionaltåg separeras behövs på sikt fyra spår ända ut till Bålsta. Målarbanans utbyggnad är av avgörande betydelse för Västmanlands koppling till Stockholms arbetsmarknad. Ett ökat tågresande i västra Mälardalen kommer också att kräva dubbelspår hela vägen mellan Kolbäck och Örebro. Vid den långsiktiga planeringen bör det även tas hänsyn till att en ökad tågtrafik i Mälardalen på sikt kan kräva utökad spårkapacitet mellan Västerås och Kolbäck.

En skyndsam kapacitetsutbyggnad behövs även av Svealandsbanan så att systemet fungerar fullt ut när det nya dubbelspåret genom Stockholm står klart. Likaså behöver tvärförbindelserna mellan de större orterna i östra Mellansverige förbättras – det gäller inte minst Bergslagspendeln, en ny, snabbare och genare förbindelse mellan Västerås och Eskilstuna samt förbättrade tågförbindelser mellan Västerås och Uppsala.

Järnvägstrafiken på tvärförbindelsen Uppsala–Sala–Västerås–Kolbäck–Eskilstuna–Flen–Katrineholm–Norrköping (Uven) är av stor vikt för att människor ska kunna färdas såväl regionalt som nationellt. Rikstrafikens medfinansiering i denna interregionala kollektivtrafik måste säkras långsiktigt för att resandet inte ska påverkas negativt. En annan av länets livsådror är Bergslagspendeln, som binder samman Kolbäck–Västerås–Hallstahammar–Surahammar–Ramnås–Virso–Engelsberg–Fagersta–Smedjebacken och Ludvika. Den borgar för förbindelser vidare till såväl Stockholm som Borlänge, Gävle och Eskilstuna. Det är nu många år sedan staten satsade ordentligt på denna förbindelse och det behövs kompletterande åtgärder för att järnvägssträckan ska fungera på ett tillfredställande sätt. Att dra in anslagen för viktiga järnvägslinjer är inte försvarbart vare sig ur tillväxtperspektiv eller regionalpolitiskt. Regionen bindas samman med bra tågförbindelser och detta kan inte enbart lämnas åt de regionala trafikhuvudmännen.

**Fel! Okänt namn på**

För att det ska vara attraktivt att resa kollektivt i hela Mälardalen behöver biljettpriserna vara rimliga och förståeliga samt biljett/kortsystemet enkelt. Resenären ska inte behöva bekymra sig om vem som är huvudman för olika delar av resan. Dagens system där resor av samma längd kostar väldigt olika beroende på destination, hur många och vilka huvudmän som finns för resans olika delar, hur och när man köper biljetten måste förenklas. Idag är det orimligt dyrt att pendla i regionen. Ansvar för att lösa en enhetlig taxa och ett enhetligt biljettsystem ligger hos de regionala huvudmännen. Likväl är det angeläget att staten i möjligaste mån underlättar spelreglerna för trafikhuvudmännen så att de kan samverka för ett enklare system och lägre priser för de enskilda resenärerna.

Staten har ett avgörande tillväxt- och regionalpolitiskt ansvar för kommunikationerna i Västmanland och Mälardalsregionen. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Stockholm den 1 oktober 2007

*Agneta Berliner (fp)*