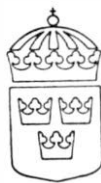


Motion till riksdagen

1987/88: T62

av Gudrun Norberg och Lars Ernestam (fP)

om trafikpolitiken inför 1990-talet
(prop. 1987/88:50)



Mot.
1987/88
T62—65

Järnvägsnätet i det befolkningstäta området från Stockholm västerut genom Mälardalen, via Örebro och Karlstad upp mot norska gränsen, är mycket orationellt. Viktiga delar saknas, vissa avsnitt är mycket krokiga och andra är dåligt underhållna.

Söder om Mälaren bor ungefär 200 000 människor, som kan betjänas av en tänkt Svealandsbana. Motsvarande underlag för järnvägstrafik norr om Mälaren är ungefär lika stort, ca 190 000. Västerut, mellan Arboga och Karlstad, bor ca 270 000 människor.

Bandelar söder om Mälaren har särskilt låg standard. Högsta tillåtna hastighet är 90 km/h och hastighetsbegränsningar på 60, 70 och 80 km/h förekommer i partiet med tvära kurvor. Även på norra sidan finns problem.

Järnvägens nuvarande sträckning söder om Kilsbergen innebär bl. a. att Karlskoga är den största staden i Sverige utan persontrafik på järnväg. De studier som gjorts för Svealandsbanan visar att en utbyggnad av två felande länkar, Strängnäs—Eskilstuna och Örebro—Karlskoga, kan ge betydande vinster för samhället.

I en utredning om Svealandsbanan har föreslagits att utbyggnaden av ban-systemet bör ske i följande ordning:

- En grundupprustning av bandelar, som bedöms ingå i en långsiktig lösning.

- Byggnad av de felande länkarna Strängnäs—Eskilstuna och Örebro—Karlskoga.

- Byggnad av dubbelspår på hårt belastade avsnitt samt mötesspår på vissa delar.

- Genande länkar byggs. Exempelvis Arboga—Örebro och Eskilstuna—Västerås.

- Resterande delar byggs ut till snabbtågsstandard.

Parallellt med upprustningen bör lätta tågsätt, med god accelerations- och inbromsningsförmåga, utvecklas. Sådana tåg kortar restiderna och utgör därmed ett bra alternativ till biltrafik för pendlingsresor.

En utbyggnad av tågförbindelserna väster ut från Stockholm bör syfta till att nå snabbtågsstandard mellan Stockholm och Oslo.

En utbyggnad av Svealandsbanan tjänar det dubbla syftet att ge snabba tågförbindelser mellan de båda huvudstäderna och att möjliggöra arbetspend-

ling. Bra kommunikationer gör det möjligt för arbetsmarknader att samverka och stärker näringslivet i inlandet.

Utförliga studier visar att det finns goda möjligheter att utjämna skevheter på arbetsmarknaden. En del människor är i dag arbetslösa "i onödan" p. g. a. dåliga kommunikationsmöjligheter eller arbetar med "fel" arbetsuppgifter, samtidigt som de behövs i grannkommunen. I studien nämns särskilt sträckningen Karlskoga/Degerfors—Örebro och Örebro—Arboga—Eskilstuna. Specialt ses arbetsmarknaden för kvinnor förbättras med goda tågförbindelser.

Med en banstandard som medger maxhastigheter på 200 km/h skulle som exempel restiden Karlskoga—Örebro bli ca 18 min (mot nuvarande 50 min. med buss) och Örebro—Stockholm ca 102 min.

Svealandsbanan ger viktiga regionalpolitiska effekter genom att den sammanbinder orter med stor befolkning, vilka i dag samverkar otillräckligt i och med att tågtrafiken är mycket bristfällig. Regionen är väl lämpad för tågtrafik genom sin täthet. Avstånden är oftast för långa för bil och busstrafik och för korta för flyg. T. o. m. på sträckan Karlstad—Stockholm (via Arlanda) skulle snabbtåg på utbyggd Svealandsbana vara ett reellt alternativ ur tidssynpunkt.

Regionens högskolor i Eskilstuna/Västerås, Örebro och Karlstad blir mera attraktiva med bättre kommunikationer. Rekryteringen till högskolorna skulle underlättas liksom samarbetet skolorna emellan. Flyttningen från hemorten för högre studier skulle inte bli lika "definitiv" och rekrytering av nyutbildade bli lättare för orter med god pendlingstrafik.

Analysen visar att en stor del av bilreseflödet skulle flyttas över till tåg om Svealandsbanan byggdes. Detta skulle få stor betydelse för en bättre miljö liksom i minskande antal bilolyckor och därmed minskade sjukvårdskostnader och minskat mänskligt lidande.

I utredningar om Svealandsbanan har endast marginella hänsyn tagits till samhällsekonomiska vinster ur miljösynpunkt.

Svealandsbanan skulle vara en av de offensiva satsningar som behövs för att människorna i de södra delarna av Bergslagen skall tro på fortsatt överlevnad och minskad utflyttning.

Hemställan

Med anledning av vad som anförts i motionen hemställs

att riksdagen hos regeringen begär att Banverket får i uppdrag att prioritera byggande av de "felande järnvägs-länkarna" Karlskoga—Örebro och Eskilstuna—Strängnäs med sikte på att göra Svealandsbanan till en konkurrenskraftig järnvägsled som fortsättningsvis knyter ihop Örebro och Stockholm.

Stockholm den 1 februari 1988

Gudrun Norberg (fp)

Lars Ernestam (fp)

Mot. 1987/88
T62