

Motion till riksdagen

1987/88:T25

av Roland Sundgren m. fl. (s)

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

Om Mälarbanan och Bergslagspendeln

Historiskt har Bergslagsregionen utgjort kärnan i det framväxande svenska industrisamhället. Råvarutillgång, transportvägar och andra infrastrukturella förutsättningar vara gynnsamma för en sådan utveckling.

Förutsättningarna för våra basnäringar har förändrats under 1970- och 1980-talen. Framför allt har Bergslagen drabbats hårt av förändringarna inom näringslivet. Strukturomvandlingen har medfört att industrisysselsättningen minskat. De sämre förutsättningarna för tjänsteproduktion i detta område jämfört med storstadsområdena innebär att denna sektor inte har kunnat balansera minskningen i industrisysselsättningen.

Företag söker sig till och utvecklas i områden med väl utbyggda kommunikationer och goda utbildningsmöjligheter. Detta förstärker i dag de regionala obalanserna. Storstadsområdena blir de stora vinnarna då det gäller arbetstillfällen, befolkningstillväxt och skattekraft.

En förbättring av infrastrukturen för utveckling av det inre av Mälardalen och Bergslagen hjälper också till att avlänka den alltför kraftiga tillväxten i Storstockholmsområdet. Snabba, effektiva kommunikationer måste till för att behålla och utveckla den moderna och internationellt inriktade industri som nu finns i dessa regioner. Det är också viktigt att förbättra utbildningsmöjligheterna.

Enligt propositionen beräknas investeringsvolymen det första året med den nya vägtrafikmodellen till sammanlagt 2,1 miljarder kronor i stomjärnvägarna. Av denna investeringsvolym går till särskilda investeringar i Stockholmsområdet 760 milj. kr. I Stockholmsområdet är i dag byggmarknaden överhettad; reglering av byggandet råder i syfte att i första hand klara bostadsbyggnadsprogrammen så att den besvärande bostadsbristen avhjälpas. Det är därför viktigt att söka lokalisera andra järnvägsinvesteringar så att de minskar trycket i Stockholmsområdet samtidigt som de bidrar till att lösa viktiga näringspolitiska problem i Bergslagen och det inre av Mälardalen.

Ett projekt som redan är färdigutrett i vad gäller såväl investeringsbehov och -kostnader som de företags- och samhällsekonomiska vinsterna är Mälarbanan. I propositionen anges på s. 124–125: "För Mälarbanan bör i enlighet med vad SJ framfört i sitt remissyttrande hela trafiken kring Mälaren inkl. Svealandsbanan och dess anknötning till stambanan studeras ytterligare". Vi instämmer i detta. Det utgör dock inget hinder för att redan nu anslå medel och påbörja en projektering på de delar av Mälarbanan som sammanfaller med nuvarande bansträckning och där spårkapaciteten och banstandarden

snarast måste förbättras. Ledningsgruppen för Mälarbanan har begärt 7,5 milj. kr. för projektering av dubbelspar sträckan Kolbäck-Västerås och Enköping-Grillby samt Jädersbruk-Valskog. Projekteringen beräknas ta ett till två år innan banbygget kan starta. En förbättring av banstandarden och spårkapaciteten på dessa delar skulle få en omedelbar nyttoeffekt inte bara för persontrafiken. För godstrafiken skulle det leda till en väsentlig kapacitetshöjning, inte minst för sådana nya godsflöden som kombitrafik från Finland via Hargshamn (Norrtälje m. fl.) till Hallsberg för vidare befordran med enhetståg mot kontinenten.

Mälarbanan öppnar också för bra kommunikationer vidare mot bl. a. Göteborg och Karlstad. Den stora marknad för resande som finns i de norra delarna av inre Mälardalen bör beaktas i den redan pågående satsningen på ett nytt snabbtågsnät i Sverige. Genom utbyggnad hela sträckan förbi Örebro erhålles en naturlig länk i snabbtågssystemet. En kompletterande snabbtågslinje Stockholm-Göteborg över Västerås-Örebro innebär endast ca 15 minuter längre restid än via Katrineholm. De planerade uppehållen i Stockholm Syd, Södertälje, Katrineholm och Hallsberg motsvaras då av uppehåll i Stockholm Nord, Enköping, Västerås, Köping, Arboga och Örebro. En dragning av exempelvis vartannat tag Stockholm-Göteborg respektive Stockholm-Karlstad över Mälarbanan innebär dessutom en värdefull reduktion med flera tag per timme genom den s. k. Getingmidjan i Stockholm. Detta har också framhållits av SJ vid flera tillfällen. Därigenom kan också de stora investeringarna för genomfarten Stockholms central-Årsta delvis senareläggas.

Genom att med snabba kommunikationer knyta samman högskolestäder som Eskilstuna-Västerås och Örebro kan förutsättningar för en integrering av högskoleutbildningar skapas. I detta sammanhang är också Karlstad intressant. Därmed skapas viktiga nätverk för kunskapsspridning i det inre av Mälardalen och Bergslagen. Som framhålls i propositionen (sid. 124) "kan orter utanför storstadsområdena vinna i attraktivitet och därmed bli mer lockande lokaliseringalternativ för näringslivet". I detta sammanhang är det viktigt att förarbeten för de nya sträckningarna Eskilstuna-Västerås och Arboga-Örebro påbörjas.

SJ har i ett förslag om ändrad trafik 1988 föreslagit att några tag skall dras in mellan Västerås och Örebro. Detta strider mot grundtanken i Mälarbanan, som är att knyta samman orterna i Mälarregionen med snabb och tät trafik. En sådan sammanhållen utbildnings-, arbets- och bostadsmarknad är nödvändig för att kunna balansera den kraftiga expansionen i Stockholmsområdet. Även om tidtabellen tillhör de frågor som SJ har att besluta om, bör ett uttalande göras att SJ mer långsiktigt och övergripande bör se på trafiken när tidtabeller planeras, särskilt i fall som detta, då det trafikekonomiska underlaget finns. Indragningarna har av SJ motiverats med ökad tidtabellssäkerhet för sträckan Västerås-Stockholm. En indragning av dessa tag skulle inte minst skada näringslivet och arbetsmarknaden för orter som Lindesberg, Arboga och Köping. Det strider också mot de uttalade riktlinjerna för regionalpolitiken, där regeringen i budgetpropositionen uttalat att verkens upprätthållande av service är en förutsättning för att det skall vara möjligt att utveckla näringslivet i en region.

Neddragningen bör i stället ersättas med förberedelser för offensiva sats-

ningar på förhöjd spårkapacitet som föreslås i denna motion. Det stämmer också bättre med de målsättningar SJ bör ha i det fjärde folktätaste området i Sverige.

Mot. 1987/88
T25

En bana som också är färdigutredd och där det är viktigt att starta banupprustning och kompletterande elektrifiering är Bergslagspendeln Ludvika-Västerås. Kostnaderna för Bergslagspendeln är beräknade till 140 milj. kr. Med tanke på de lokaliseringar som görs i Ludvika i anslutning till bildandet av Asea-Brown Boveri och utlokaliseringarna av riksskatteverkets punktskatteenhet samt delar av statens vattenfallsverks förvaltning bör projektering och igångsättande snarast påbörjas. Bergslagspendeln är också av stor betydelse för den nu så hårt drabbade kommunen Skinnkatteberg samt norra delarna av Örebro län.

Det är viktigt att järnvägen ges förutsättningar att spela en större roll i framtiden som ett miljövänligt och energisnålt transportmedel. I denna motion framgår vikten av att stora investeringar snarast bör göras. Om detta skall kunna göras, måste järnvägen få resurser. Vi ser det därför som mycket viktigt att riksdagen fattar beslut om den föreslagna bensinskattehöjningen. Om inte detta görs är vi medvetna om att våra angelägna förslag förskjuts i tiden, vilket vore mycket olyckligt.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om projektering av Mälarbanan.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om särskilda investeringsmedel till Bergslagspendeln.
3. att riksdagen uttalar att SJ ej bör göra några ändringar i trafiktätheten som skulle strida mot grundtanken i Mälarbanan.

Stockholm den 28 januari 1988

Roland Sundgren (s)

Olle Göransson (s)

Göran Magnusson (s)

Helge Hagberg (s)

Ingrid Andersson (s)

Berit Oscarsson (s)

Sture Ericson (s)

Maud Björnemalm (s)