

Motion till riksdagen

1987/88: T76

av Lars De Geer (fp)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88:50)

I proposition 1987/88:50 förutses en väsentligt ökad satsning på järnvägs-transporter. Bland de projekt som sannolikt kommer till utförande hör den s. k. "Mäljarbanan", en snabbtågsförbindelse mellan Stockholm—Enköping—Västerås—Frövi—Örebro på ett delvis nybyggt spår. Hugo Bergdahl (fp) har i separat motion i detalj redovisat folkpartiets syn på detta projekt.

Förutsatt att Mäljarbaneprojektet kommer till stånd — och i hög grad för förstärkande motiven för detta — bör järnvägsförbindelsen Ludvika—Västerås utbyggas, såväl för persontrafik som för godstrafik. All sannolikhet talar därvid för att man bör slopa (alternativt endast använda för godstrafik) sträckan Ramnäs—Skultuna—Tillberga—Orresta och i stället bygga ut och leda trafiken längs Kolbäcksåns nedre lopp, från Ramnäs över Surahammar och Hallstahammar till orten Kolbäck. Man skulle i denna sträckning få med ur trafiksynpunkt viktiga samhällen, och få anslutning till Mäljarbanan i Kolbäck. Detta projekt har numera döpts till "Bergslagspendeln".

Flera regionalpolitiskt motiverade industriella och förvaltningsmässiga satsningar har på sistone gjorts på orten Ludvika, dit skatteverkets punkt-skatteenhet och ett antal satsningar från såväl Vattenfall som från Asea-Brown Boveri kommer att förläggas. Om dessa satsningar ska lyckas, är det nödvändigt att orten Ludvika får goda kollektivtrafikförbindelser, vilket man i dag definitivt inte har. Snabba bussar eller möjligen flyg skulle kunna lösa dessa problem, men om Mäljarbaneprojektet kommer till stånd vore det sannolikt bäst att satsa på järnvägen genom "Bergslagspendeln". För att denna skulle fylla de persontrafikbehov som kommer att uppstå i Ludvika efter det att de planerade utlokaliseringarna dit ägt rum krävs dock att förbindelserna med järnväg blir både täta och snabba, såväl med Västerås som med Stockholm. Samtidigt borde man försöka att med järnvägens hjälp tillhandahålla lokala och regionala resenärer ett trafikmedel som bl. a. skulle kunna vara till nytta för arbetspendling längs Kolbäcksåns dalgång, där ett stort antal industriella orter ligger tätt och borde ge ett gott trafikunderlag, om inte för långa tåg så för snabba och snabbt accelererande rälsbussar med någorlunda täta avgångstider.

Den till Fagersta lokaliserade Bergslagsdelegationen har redan fått i uppdrag att utreda problemen kring den ovan föreslagna "Bergslagspendeln". Denna delegation har en låg personalstyrka och en budget avsedd för andra uppgifter än järnvägsprojekt. Uppdraget bör därför läggas ut på en konsult-

firma med lämpliga kvalifikationer, och ges en så snäv tidsram att det kan bilda underlag för ett beslut samtidigt som statsmakterna skall besluta om Mälarbaneprojektet.

Mot. 1987/88
T76

Hemställan

Mot bakgrund av vd som ovan anförts hemställs

att riksdagen föreslår regeringen att utredningen av den s. k. "Bergslagspendeln" flyttas från Bergslagsdelegationen till en lämplig konsultfirma och ges en så snäv tidsgräns att ett beslut om Bergslagspendeln kan fattas samtidigt med beslutet om Mälarbanans norra gren.

Stockholm den 1 februari 1988

Lars De Geer (fp)