

Motion till riksdagen

1987/88: T68

av Karl-Erik Persson m. fl. (vpk)

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

Utbyggnad av Mälarbanan

Kommunikationstekniken utvecklas ständigt. Långa avstånd får minskad betydelse för produktion och distribution. Produktion och arbetsplatser kan med fördel för samhället och människorna utan olägenheter ligga ute i landet. Det betyder att kommunikationssektorn har något av en nyckelroll för att motverka extrem koncentration och i stället möjliggöra en balanserad näringslivsutveckling i hela landet.

Bilindustrin, vägbyggnads- och oljeindustrin har sedan lång tid fått spela en i grunden avgörande roll i hela samhällsutvecklingen. Inom industrin blir landet allt mer beroende av de två stora bilföretagen som dessutom med regeringens stöd får ytterligare två bilfabriker. Sverige blir sårbart för förändring inom den mycket känsliga bilindustrin.

Medan regeringen och kapitalägarna fortfarande gynnar tung landsvägs- trafik och privatbilism med negativa effekter för miljön och energihushållning, missgynnas kollektivtrafiken, järnvägstrafik, kust- och insjöfart som innebär god energihushållning, bättre miljö och högre trafiksäkerhet. Kommunikationerna måste i stället planeras och organiseras på det ur samhällsekonomisk synpunkt minst resurskrävande sättet.

Järnvägarna skall utgöra en stomme i landtrafiken med tyngdpunkten på medellånga och långa avstånd. Även i lokaltrafik, såväl i stora som mindre tätområden, kan järnvägen fylla ett viktigt behov. Forskning och utveckling på järnvägsområdet har medvetet hållits tillbaka medan bilismen gynnats. Här måste en vändning ske. De så kallade snabbtågen mellan de största städerna måste kompletteras med tekniskt utvecklade och moderna tåglösningar även för regionaltrafik.

Det behövs kraftfulla insatser för att Bergslagen åter skall blomstra. En radikal utbyggnad och förbättring av järnvägsnätet hör hit. Det är också i högsta grad motiverat av ekologiska och ekonomiska skäl.

I ett första led handlar det om Mälarbanan, det vill säga ombyggnadsarbeten för snabbtåg och dubbelspår på sträckan Stockholm—Västerås—Örebro.

Vpk vill också att Mälarbanan byggs ut till Hallsberg, dels längs E18 till Karlskoga och vidare till Kristinehamn. Det skulle vara en viktig injektion för hela Bergslagen. Res- och frakttider förkortas. Transportkostnaderna minskas. En ökad pendeltrafik till Mälarbanan från Bergslagen på befintliga ban-

delar och att åter öppna sträckan Ställdalen—Kil för persontrafik skulle få en avgörande betydelse för kommunikationerna i Bergslagen.

Mot. 1987/88
T68

En utökning av trafiken på Mälarbanan och matartrafiken till Mälarbanan, kan få en avgörande regionalpolitisk betydelse för Bergslagen.

I dag passerar ungefär 50 godståg Hallsberg varje dygn. Dessutom passerar ca 100 persontåg den stora järnvägsknuten varje dygn. Med en utökning av trafik på Mälarbanan och ökad pendeltrafik till Mälarbanan kommer belastningen på verkstäderna att öka.

Mot denna bakgrund bör man kräva att SJ:s centrala verkstäder i Örebro skall byggas ut. I en första omgång bör den tidigare stängda vagnverkstaden åter öppnas.

Hemställan

Mot bakgrund av det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar om upprustning och utbyggnad av Mälarbanan,
2. att riksdagen som sin mening ger till känna att SJ:s vagnverkstad i Örebro åter bör öppnas samt att SJ:s centrala verkstäder i Örebro bör byggas ut.

Stockholm i januari 1988

Karl-Erik Persson (vpk)

Hans Petersson (vpk)
i Hallstahammar

Björn Samuelson (vpk)