

Motion till riksdagen 2005/06:T320

av **Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (c)**

Satsningar på Dalabanan m.m.

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast inom ramen för infrastrukturbudgeten påbörja en uppgradering av Dalabanan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta bort monopolregler inom järnvägssektorn.

Motivering

Centerpartiet vill skapa möjlighet för människor och företagande att växa i hela landet. Det är omöjligt att ge alla tillgång till alla typer av färdstätt, det är däremot möjligt att skapa en infrastruktur som är funktionell utifrån länens olika förutsättningar.

Oavsett var ett företag har sin verksamhet anses en snabb förbindelse med Stockholm och Europa som en viktig förutsättning för tillväxt. Det är viktigt att kunna transportera personer och gods både till och från Dalarna och Västmanland. De största besöksgrupperna till turismanläggningar i Dalarna är svenskar från Mälardalen och från södra Sverige. Det är även av stor vikt med goda kommunikationer för att ta sig till och från arbete och utbildning.

Dalarna och Västmanland har stor potential för inflyttning. Glesbygdsverket har pekat på att attityderna bland unga människor och deras dröm om det perfekta boendet innebär ett hus på landet – men nära till storstaden. En tätare närhet mellan Mälardalsområdet och Dalarna skulle med största sannolikhet göra båda våra län ännu mer attraktiva att bosätta sig i.

En infrastruktur som är socialt och miljömässigt hållbar är en grundförutsättning för företagande och tillväxt. Vi anser därför att kraftfulla satsningar krävs på såväl vägar som järnvägen i Dalarna och Västmanland. I denna motion begränsar vi oss till järnvägssträckan Mora–Stockholm via Heby–Sala, den så kallade Dalabanan.

Fel! Okänt namn på

Järnvägen har stor potential

Järnvägen är redan i dag det viktigaste färdmedlet, efter vägen, i Dalarna och Västmanland. Tåget är från säkerhets- och miljösynpunkt också det mest fördelaktiga färdmedlet. I dag är även järnvägen det viktigaste färdssättet för arbetsresenärer att ta sig till och från Storstockholm. Enligt Transeks rapport (om Dala Airport) använder mer än hälften av affärsresenärerna tåget. Detta bekräftas av företag och företagsorganisationer i Dalarna. Ett funktionellt järnvägsnät mellan Dalarna och Stockholm via Västmanland skulle innebära snabba och täta persontransporter – särskilt morgon och eftermiddag – samt att tungt gods flyttas från väg till tåg vilket gör vägarna mer trafiksäkra.

Det ökade resandet, tillsammans med uteblivna investeringar, i Dalabanan har medfört att resandetiderna förlängts och trafiken upplevs som negativ. Ökningen av resande under perioden 1997 till 2001 var närmare 90 procent. I jämförelse med andra järnvägsprojekt framstår därför Dalabanan, med sin höga resandefrekvens, som ett väl motiverat utvecklingsobjekt. Det synsätet stärks via beräkningar som gjorts av TFI, Institutet för transportforskning. Samhällsekonomiska vinster kan dessutom erhållas snabbt då förbättringar kan ske successivt vilket gör objektet intressant utifrån såväl investerings- som arbetsmarknadsperspektiv.

För att nå en acceptabel nivå behövs satsningar på en stambana (Dalabanan) med matartrafik för resande (den s.k. fiskbensprincipen) samt kompletterande stråk för godstrafik. En järnvägssträckning är betydligt dyrare att bygga än en väg, däremot kräver vägen mer underhåll för att vara trafiksäker och funktionsduglig. Målet är ett dubbelspår längs Dalabanan vilket är ett kostsamt projekt men som skulle gynna tillväxten i såväl Dalarna som Västmanland och övriga Mälardalen.

Dalabanan bör byggas ut så att framtidens krav tillgodoses. Det innebär såväl höghastighetståg som godstrafik. Detta innebär behov av strategiskt placerade mötesplatser, skapande av en geometriskt bra standard samt anslutningsspår till industrier med koppling till järnvägstransport. Exempel på en sådan anslutning är den aviserade sågen i Heby som blir Mellansveriges största såg med ett transportbehov om ett lastbilskepp var tionde minut. Om dessa transporter inte kan lösas via järnväg uppstår problem med såväl trafiksäkerhet och vägenderhåll som miljöutsläpp, något som knappast är förenligt med en långsiktig hållbar utveckling. Ur ett miljöperspektiv är järnvägen i särklass redan i dag då de flesta tåg drivs med elkraft. I ett längre perspektiv kommer tåget att bli ett allt viktigare transportmedel både för person- och godstrafik. Tågets snabbhet, bekvämlighet, miljö- och trafiksäkerhet kommer med rätt satsningar att bli ett reellt alternativ till bilen, t.o.m. för turister till våra län.

Den nya trafiken på Dalabanan bör synkroniseras med andra trafikslag. En samordning med Rikstrafiken är därför nödvändig samtidigt som byggandet bör utformas utifrån de resandes krav på effektivitet. Exempel på åtgärder för att uppnå detta är ny mötesplats mellan snabbtåg och intercitytåg i Heby, anpassning av trafiken i Sala så att tågbyte kan ske i alla riktningar samt en turtäthet med kvalitetssäkrade tidtabeller. Pendlingstrafiken – den viktiga

Fel! Okänt namn på

länken – mellan Dalarna och Mälardalen skulle gynnas mest av en satsning på järnväg. Betoningen måste ligga på Dalabanan tills vidare. En utebliven satsning på järnvägen Mora–Borlänge–Sala–Heby–Arlanda–Stockholm skulle missgynna Dalarns och Västmanlands arbetspendlare och minska länens attraktivitet för inflyttning och företagsetableringar.

En uppgradering av Dalabanan har stor betydelse för hela Mellansverige. En stegvis förbättring av banans kvalitet innebär att resandet mellan Mora och Stockholm kommer att minska från dagens drygt fyra timmar till under två och en halv timme. Samma relativa restidsminskning uppkommer i de flesta relationer även om den är av störst betydelse på de längre sträckorna. För såväl Dalarna som Västmanland förbättras såväl befolkningens som näringslivets och offentlig sektors kontakter med Stockholm och Arlanda vilket är nyckelfrågor i dagens utveckling. Samtidigt förbättras det regionala resandet mellan de olika orterna längs Dalabanan. Följden blir en regionförstoring som gagnar tillväxten i hela landet. Utbyggnaden bör påbörjas snarast för att gynna tillväxten. Vid sidan av snabba turer morgon och eftermiddag som klarar punktligheten erfordras åtgärder för kortare restid längs Dalabanan, sträckan Stockholm–Arlanda–Heby–Sala–Borlänge, t.ex. genom fler sträckor med dubbelspår och fler mötesplatser samt åtgärder för kortare restid längs Dalabanan, t.ex. genom fler bevakade övergångar. Staten bör, i samråd med Dalabanans intressenter, snarast och inom ramen för infrastrukturbudgeten påbörja uppgraderingen av Dalabanan. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi förordar dessutom att SJ ska utsättas för konkurrens. För Dalabanan skulle det sannolikt ge nyare och effektivare vagnmaterial och förkortad restid. Monopolreglerna inom järnvägssektorn bör således tas bort. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 21 september 2005

Kenneth Johansson (c)

Jörgen Johansson (c)