

Motion till riksdagen

1988/89:T533

av Berndt Ekholm m.fl. (s)

Utredning om utbyggnad av Götalandsbanan

Under de senaste decennierna har investeringarna i utbyggnad av vägnätet varit omfattande. Vi har nu ett relativt väl fungerande vägnät, även om behovet av ytterligare investeringar för att nå en mer högklassig standard är stort. Däremot har investeringarna i järnvägsnätet under motsvarande period varit mycket blygsamma. Det har lett till att vi i dag har ett omodernt järnvägsnät, som inte svarar upp emot de krav som samhället ställer.

Regeringen och riksdagen har nu emellertid fattat beslut om en mer offensiv satsning på järnvägen genom 1985 års järnvägspolitiska och 1988 års trafikpolitiska beslut. Motiven till satsningen på järnvägen är flera, bl.a. snabbhet, trafiksäkerhet, miljövänlighet och energisnålhet. Samhälls-ekonomiskt är järnvägstrafik lönsam framför allt på medellånga och långa avstånd med god trafikpotential.

Dagens diskussion illustrerar tydligt att många järnvägslinjer ligger i områden med liten trafikpotential, medan områden med hög potential helt eller delvis saknar ett användbart järnvägsnät. Till detta kommer att tågsystemet också är föråldrat till stor del. Självfallet måste också järnvägen marknadsanpassas. Skall detta vara möjligt erfordras att ett flertal nya bansträckningar byggs ut, där efterfrågan är stor. De kan i sig också "rädda" ett antal nu dåligt lönsamma "anslutningslinjer". Vidare måste givetvis tågsystemets struktur i övrigt också kundanpassas.

Några aktuella helt eller delvis nya bansträckningar är Grödingebanan, Arlandabanan, Mälarbanan, Svealandsbanan och Götalandsbanan. De kan på goda grunder försvaras ur samhällsekonomisk synpunkt. Götalandsbanan har sist kommit in i diskussionen, men det betyder inte att den skulle vara den minst intressanta. Mycket talar för att det är precis tvärtom, sett i ett långsiktigt perspektiv.

Med Götalandsbanan, som knyter samman de stora befolkningskoncentrationerna Norrköping/Linköping, Jönköping och Borås sinsemellan och med de båda storstadsregionerna, skapas en betydelsefull utveckling av järnvägstrafiken interregionalt, regionalt och lokalt. Inom banans direkta upptagningsområde bor ca 600 000 människor. Räknar man in storstadsområdena Stockholm och Göteborg samt omlandet kring Götalandsbanan får nära 4 miljoner människor bättre järnvägsförbindelser.

Banan öppnar med snabbtåg nya arbetsmarknadsregioner. Regioner som Göteborg—Jönköping, Borås—Jönköping, Jönköping—Linköping och Stockholm—Norrköping får pendlingsavstånd. Regionalt får banan således också stor betydelse för utbyte av arbetskraft och tjänster. Anslutningslinjer, som i dag har bristande lönsamhet får ny betydelse, t.ex. Var-

berg—Borås, Falköping—Jönköping, Nässjö—Jönköping och Hallsberg—Motala—Mjölby. Också lokalt kommer förbindelsen att få stor betydelse för att lösa trafikproblem i de båda storstadsregionerna.

En beräknad resandevolym av 1,5 miljoner personkilometer kommer att medföra en betydande överflyttning av trafik från väg, i viss utsträckning också flyg, till järnväg. Härtill kommer den godstrafikpotential, som finns utefter banan. Götalandsbanan kommer att betyda mycket för att minska vägtrafikolyckorna och belastningen på miljön. Det torde vara svårt att finna något lämpligare större område i Sverige, där järnvägen har alla de förutsättningar som krävs — bl.a. storstäder i ändpunkterna och en hög trafikpotential däremellan.

Projektet Götalandsbanan är kostsamt. Investeringarna uppgår enligt en grov uppskattning till närmare 7 miljarder kronor — ny bana på sträckan Borås—Tranås, omfattande förbättringar på sträckan Göteborg—Borås och rullande material. På sikt är det dessutom önskvärt med standardhöjningar på sträckan Linköping—Stockholm. Den samhällsekonomiska avkastningen beräknas till ca 10 % i en första studie.

Ett sådant här projekt har en mycket lång ledtid, i storleksordningen 10 år. Det är därför angeläget att snarast påbörja ett fördjupat utredningsarbete, eftersom SJ har framfört att banan behöver komma till stånd inom denna period bl.a. för att avlasta västra stambanan. Denna kommer nämligen att bli överbelastad om den önskvärda ökningen av spårbunden trafik på gods- och persontrafiksidan kommer till stånd.

Redan för tre år sedan motionerade socialdemokraterna på Älvsborgsbänken om en utredning, som skulle klarlägga förutsättningarna för en ny järnvägslinje på sträckan Göteborg—Jönköping—Stockholm med ny bana Borås—Tranås. Motionens grund var en framtidsstudie, som pågick inom en utredningsgrupp inom SJ. Sedan dess har berörda kommuner och länsstyrelser i samverkan med SJ vidarestudierat projektet i en idéstudie, som visar på god samhällsekonomisk lönsamhet.

Nästa steg måste bli ett mer omfattande fördjupat utredningsarbete. I detta är det angeläget att staten tar del mot bakgrund av frågans vikt och all samordning av olika intressen som erfordras. Liksom för järnvägstrafiken runt Mälaren bör regeringen för Götalandsbanan utse en särskild utredningsman, som i samarbete med SJ, banverket och berörd länsstyrelser och kommuner, tar fram ett samlat fördjupat utredningsmaterial, som underlag för mer precisa ställningstaganden till hur en utbyggnad av banan kan ske.

I detta utredningsarbete är det också nödvändigt att pröva olika finansieringsformer, eftersom statsbudgeten inte ger tillräckligt utrymme. Lånefinansiering, samarbete med näringsliv, länshuvudmän och kommuner samt överföring av avgifter från vägtrafik utefter banan kan vara några modeller att närmare studera.

Självfallet måste banan också vara med i banverkets fortsatta planeringsarbete. Det innebär, att den prövas ingå i den långsiktiga planen 1991—2000, som verket skall börja utarbeta under innevarande år.

Mot. 1988/89
T533

Hemställan

Mot. 1988/89
T533

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en särskild utredningsman utses för Götalandsbanan,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den i yrkande I föreslagna utredningen får pröva olika finansieringsformer,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Götalandsbanan prövas ingå i långsiktspånen 1991 – 2000 för stomjärnvägsnätet.

Stockholm den 24 januari 1989

Berndt Ekholm (s)

Sture Thun (s)

Arne Kjörnsberg (s)

Nils Nordh (s)

Ingegerd Elm (s)

Maj-Inger Klingvall (s)