

Motion till riksdagen

1989/90:T537

av Maj-Inger Klingvall m.fl. (s)

Götalandsbanan

Regering och riksdag har genom 1985 års järnvägspolitiska beslut och 1988 års trafikpolitiska beslut tagit ställning till en mer offensiv satsning på järnvägen. Det finns flera motiv till detta, trafiksäkert, snabbt, energisnålt och inte minst miljövänligt.

Götalandsbanan är ett projekt som uppfyller alla krav på en offensiv järnvägssatsning. Götalandsbanan knyter samman Norrköping/Linköping, Jönköping och Borås sinsemellan och med de båda storstadsregionerna Göteborg och Stockholm och skapar därigenom en betydelsefull utvecklingskorridor mellan stora städer i Mellansverige. En sådan utbyggd länk i tågssystemet skulle ge 4 miljoner människor bättre kommunikationsmöjligheter, med åtföljande positiva effekter på näringsliv och arbetsmarknad i området. Anslutningslinjer som i dag har bristande lönsamhet får ny betydelse, t. ex. Varberg-Borås, Falköping-Jönköping, Nässjö-Jönköping och Hallsberg-Motala-Mjölby.

En beräknad resandevolymer av 1,5 miljarder personkilometer och 12 miljoner passagerare per år kommer att medföra en betydande överflyttning av trafik från väg, i viss utsträckning även flyg, till järnväg. Till detta kommer den godstrafikpotential som finns efter banan. Götalandsbanan kommer att betyda mycket för att minska trafikolyckorna på vägarna och belastningen på miljön. Restiderna kommer radikalt att minska. 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.

I mitten av 1986 startades ett projekt av berörda kommuner och med stöd av berörda länsstyrelser för att skapa ett beslutsunderlag för en Götalandsbana. Det arbetet resulterade i en idéstudie 1987 som beskriver Götalandsbanans betydelse för samhällsutvecklingen, fysisk sträckning, tänkta tågssystem samt ekonomiska bedömningar. Idéstudien visade på ett investeringsbehov av 5,5 miljarder kronor för sträckan Göteborg-Tranås. Investeringarna skulle ge en företagsekonomisk och en samhällsekonomisk avkastning på 4–5 % vardera.

Idéstudien har bearbetats av transportrådet som i sin rapport TPR 1987:4 gjort samhällsekonomiska och företagsekonomiska beräkningar enligt deras metod. Beräkningarna visade på en företagsekonomisk nytta på 185 milj. kr.

per år och en samhällsekonomisk nytta på 250–270 milj. kr. per år. Dessa nyttor täcker 50–80 % av erforderliga kapitalkostnader.

Nyligen har fysiska studier genomförts som mer i detalj beskriver banans sträckning. För idéstudie och etapp II har kommuner och länsstyrelser förutom arbetsinsatser avsatt medel med c:a 1,3 milj. kr.

Värt att understryka är den stora uppslutningen som detta projekt fått av berörda kommuner och länsstyrelser. Nyligen har en ny ledningsgrupp med samtliga berörda landshövdingar tillsatts. Planering av en ny utredningsfas pågår till en kostnad av drygt 2 milj. kr. att fördelas på de kommuner och länsstyrelser som ingår i projektet.

I den satsning på järnvägen som beslutats av riksdag och regering är Götalandsbanan en viktig del och bör ingå i landets stomnätplanering.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ökade satsningar på järnvägen bör prövas med hänsyn till nyttan för samhället och miljön,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Götalandsbanan bör ingå i långsiktssplanen 1994-2003 för stombjörnvägsnätet.

Stockholm den 24 januari 1990

Maj-Inger Klingvall (s)

Sture Thun (s)

Berndt Ekholm (s)

Nils Nordh (s)

Arne Kjörnsberg (s)

Ingegerd Elm (s)