

Motion till riksdagen

1989/90:T562

av Stig Bertilsson m.fl. (m)

Herrljungabanan

Herrljungabanan, det vill säga järnvägen Uddevalla–Vänern–Herrljunga–Borås, är 133 km lång. Banan ingår i det så kallade stomjärnvägsnätet. Den utgör en väsentlig del i kommunikationsutbudet för de orter den berör samt för kringliggande omland. Banan har anslutning till andra järnvägar i Uddevalla, Vänern V (f.d. Öxnered), Vara, Håkantorp, Herrljunga och Borås. Den utgör en betydande faktor i det interregionala resandet i dessa delar av Älvsborgs, Skaraborgs och Göteborgs och Bohus län.

Dagligen färdas cirka 1 200 resenärer på banan. Antalet långväga interregionala resenärer beräknas till cirka 52 000 per år på bandelen Uddevalla–Vänern V, 115 000 på delen Vänern V–Herrljunga och 75 000 på sträckan Herrljunga–Borås.

Enligt redovisade analyser är Herrljungabanan dessutom väsentlig för matning av trafiken till Västra Stambanan (Göteborg–Stockholm) både från Trestad och Borås.

Transportrådet, som för statens räkning har uppdraget att hos SJ upphandla trafiken på Herrljungabanan, gör bedömningen att banan bör bibehållas för framtiden. I uttalanden under 1989 har också poängterats att åtgärder bör vidtagas för att utveckla trafiken. Med modernare rullande material skulle trafiken på banan bli mera attraktiv och rationell. Detta borde kunna leda till minskade underskott och därmed stärkt ekonomi.

Transportrådet har under 1989 även uttalat att med hänsyn till de relativt sett små trafikmängderna på banan så skulle en trafikförsörjning med buss vara rationell sett ur flera synpunkter. Vägnätets utseende gör dock att matning till Västra Stambanan i så fall bör ske i Alingsås och Falköping i stället för i Herrljunga. De relativt långa avstånden gör därför denna lösning mindre attraktiv, konstaterar Transportrådet som också påpekar att miljöskalet talar för att tågtrafiken på Herrljungabanan bör bibehållas.

Herrljungabanan trafikeras idag av nio dagliga turer mellan Borås–Herrljunga och åtta mellan Uddevalla–Herrljunga. För att få en god trafikförsörjning bör nuvarande utbud bibehållas och utvecklas.

Enligt det trafikpolitiska beslut som riksdagen fattat så ankommer det staten att ansvara för kostnaderna för trafiken på stomjärnvägarna. Transportrådet upphandlar just nu, på regeringens uppdrag, tågtrafik för 1990/91.

Oaktat det statliga ansvaret synes Transportrådet nu förbereda drastiska nedskärningar i trafiken på Herrljungabanan. Rådet har i sitt förslag sagt sig

berett att inom ramen för statens köp av tågtrafik svara för sex turer i vardera riktningen från juli 1990. Detta innebär således en markant minskning från dagens nio turer mellan Borås–Herrljunga och åtta mellan Uddevalla–Herrljunga. De allvarligaste konsekvenserna härav är dels försämrade resmöjligheter på morgonen till Stockholm, dels indragning av morgontåg till Borås och Vänersborg. Bland annat försvinner turer till Borås och Vänersborg som tillsammans har över 100 arbetspendlare och gymnasieelever och som vid en indragning kräver insats av ersättande busstrafik.

Med hänsyn till att indragningarna går ut över just morgon- och kvällstrafik finns det stor risk att indragningar dessutom föder ytterligare begränsningar i trafiken på Herrljungabanan, vilka på sikt kommer att innebära att underlaget för banans existens försvinner. Detta utan att något långsiktigt ställningstagande till banan skett.

De förändringar som Transportrådet nu vill genomföra strider klart mot andan i riksdagens trafikpolitiska beslut om det statliga ansvaret för upprätthållande av stomjärnvägarnas tågtrafik. För att hittillsvarande trafik skall kunna upprätthållas har förhandlingar inletts med den regionala trafikhuvudmannen, Älvsborgstrafiken. I den mån Älvsborgstrafiken kan medverka för upprätthållande av trafiken så innebär det att betydande kostnader övervältras på redan hårt skattetyngda landsting och kommuner.

Denna utveckling är, med tanke på det principiella beslut som tagits, helt felaktig. Förändringar av det slag som nu tycks vara på väg bör enligt vår mening först studeras så att underlag för ett mera långsiktigt beslut skapas. Det är dock inte riksdagens uppgift att påverka de förhandlingar som just nu pågår. Inför kommande års upphandling bör emellertid riksdagen uttala att det statliga ansvaret för Herrljungabanan som en del i stomjärnvägsnätet kvarstår också sett i ett längre perspektiv. Detta innebär, med fullföljande av de principer som riksdagen fastslagit, även det ekonomiska ansvaret för banan.

Ett särskilt skäl för vår mening om statens ansvar anser vi därtill kopplingen till den i framtiden tänkta Götalandsbanan vara. Den banans förverkligande kommer synbarligen att ligga så långt i framtiden att varje försämring av kommunikationerna för Borås vidkommande, vad gäller kontakt med Västra Stambanan, inte nu kan accepteras.

Beträffande Herrljungabanan vill vi slutligen understryka att om trafiken på banan skall kunna utvecklas sett i ett längre perspektiv så är det nödvändigt att Banverket ges ökade ramar för investeringar i bana med mera. Vidare lär ett investeringsstöd för nya motorvagnar och tåg bli ofrånkomligt.

För att stimulera till ökad tågtrafik bör ett driftbidrag i likhet med det som finns för länsjärnvägar införas för lokal och regional tågtrafik på stomjärnvägar.

Avslutningsvis kan beträffande olönsam tågtrafik på stomjärnvägar ifrågasättas om inte upphandlingsordningen borde ändras så att trafikhuvudmannen i stället för Transportrådet får uppdraget att upphandla den trafik som ligger inom statens ansvar. Samtidigt som garantier bör ges för ett långsiktigt ekonomiskt engagemang för staten för denna trafik så bör även trafikhuvudmännen ges möjlighet att upphandla trafiken i konkurrens. Detta ger större möjligheter till samordnad planering och samverkan med övrig kollektivtrafik och det renodlar dessutom köpar- och säljarrollerna.

Hemställan

Mot. 1989/90
T562

Med hänvisning till det anförda hemställs
att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motio-
nen anförts om statens ansvar för tågtrafiken på Herrljungabanan.

Stockholm den 22 januari 1990

Stig Bertilsson (m)

Arne Andersson (m)

i Ljung

Hans Nyhage (m)