

# Motion till riksdagen

1989/90:T534

av Carl Frick (mp)

Järnvägstrafiken i Skaraborgs län

---

## Bakgrund

Biltrafiken står för mycket stora skador i det svenska samhället. Det rör sig inte enbart om miljöskador utan också om ett omfattande mänskligt lidande. Samhällskostnaderna är betydande och inom Trafiksäkerhetsverket har man gjort beräkningar för personskadorna. För 1985 beräknades de till ca. 15 000 miljoner per år. För 1989 kan de beräknas till ca 20 000 miljoner per år.

Det är därför viktigt att på allt rimligt sätt se till att kunna minska vägtrafikens omfattning och i stället erbjuda alternativ som är attraktiva.

För att vara attraktiva måste trafiken vara snabb och ha stor tillgänglighet och ha ett konkurrenskraftigt pris.

Skaraborgs län som i stora stycken fungerar som en genomfart för tung trafik med alla dess negativa verkningar i form av olyckor och miljöförstöring är i akut behov av en framsynt järnvägstrafik. Försurningssituationen är besvärande och den intensiva trafikens kväveoxidutsläpp gör den ännu värre. Länet lämnar också betydande bidrag till kväveläckagen till Väneren och Västerhavet. Vägtrafiken tillsammans med jordbruket är syndarna.

Vägakandet måste minskas kraftigt de närmaste åren.

Miljöpartiet de gröna kräver i sitt Miljöprogram 88: En satsning på järnvägarna så att minst 30% av det transportarbete överstigande 10 mil som för närvarande utförs av lastbilar ska ha överförts till järnväg senast 1995. Senast år 2000 ska detta långväga transportarbete ha överförts till järnväg.

Godstransporter i tätortsmiljö bör ej ske med dieseldrivna fordon.

Privatbilismen minskas med 25% fram till 1995. Minskningen ska ske i landets mest tätbefolkade områden, företrädesvis storstadsområdena.

Bensin- och dieseldrift avvecklas i första hand i större städernas stadskärnor: dels genom körförbud (bilfria innerstäder) och dels genom eldrift, gasdrift etc. för kollektivtrafik, taxi, hyrbilar m.m. inom staden.

Forskning och åtgärder för mer miljövänliga personbilar, lastbilar och busar stimuleras. Det kan röra sig om mer miljövänliga drivmedel som vätgas eller utvecklande av bättre motortyper.

För ett antal år sedan lades persontrafik med järnväg mellan Skövde och Karlsborg ner till förmån för busstrafik. Vid nedläggningstillfället transporterades på denna järnväg 250 000 personer per år.

Länstrafikbolaget fick ett statligt stöd på fem miljoner om året för att driva busstrafik på sträckan, de s.k. mutpengarna.

Redan då visste alla inblandade hur det stod till med miljön och de konsekvenser som bilism och landsvägstrafik har på miljö och människor. Trots detta fattar beslutande instanser beslut om att lägga ner en miljövänlig transport till förmån för en miljövidrig sådan.

Miljöpartiet de gröna i Skaraborgs län reagerade mycket skarpt på detta beslut och tillskrev regeringen i frågan. Regeringen hänvisade till Transportrådet och dess utredningar och så lades persontrafiken ner.

I ett fungerande samhälle är det viktigt att ta del av den relevanta information som finns och att göra långsiktiga ansvarsfulla bedömningar.

Det borde vara en ledande princip i vårt samhälle att se till att vi verkar innanför de ramar som naturen sätter. Så sker inte idag och det leder till en medveten framtidsförbrukning till nackdel för kommande generationer.

Det mest miljövänliga kollektivtrafiksättet är den spårbundna och det blir då viktigt att väl utnyttja de spår som redan finns så att så många som möjligt lättare kan utnyttja dem. Återuppta persontrafiken på Karlsborgsbanan!

## Järnvägen mellan Lidköping och Skövde

Vägtrafiken mellan Lidköping-Skara och Skövde är omfattande och därmed kraftigt miljöskadande och denna sträckning är därför mycket lämplig för en väl fungerande järnväg.

En sådan järnväg ansluter också till järnvägen mellan Skövde och Karlsborg och på detta sätt skulle det kunna bli en bra tvärförbindelse genom Skaraborgs län.

En sådan järnvägslinje skall också erbjuda transporter som ansluter till tagen på järnvägen mellan Stockholm och Göteborg samt på Kinnekullebanan. Järnvägen skall också kunna bli en viktig godstransportled. Denna järnväg måste tas med i den stora planen för utbyggnad av den spårburna trafiken i landet.

## Pendeltågstrafiken

Genom Skaraborgs län går en av landets tunga järnvägslinjer – den mellan Stockholm och Göteborg – med goda förbindelser i båda riktningarna. På linjen stannar man på ett fåtal ställen och de som bor i anslutning till banan har svårt att ta tåget. De får om de vill ta tåget, ta bilen långa vägar till centralorter med begränsade och dyra parkeringar. Detta begränsar viljan att utnyttja tåget. Har man väl satt sig i bilen känns det bättre att ta den hela vägen om det är krångligt att lämna bilen för en tid.

Ett sätt att underlätta för medborgarna att ta tåget är att inrätta pendeltågstrafik mellan väl valda knutpunkter. Pendeltåg som går i anslutning till de stora tågen så att väntetiderna inte blir för långa. För pendeltåg måste det

finnas enkla biljettsystem, som ansluter till dem som finns i länens övriga kollektivtrafik.

Dessa pendeltåg skall stanna vid alla de små stationer som finns längs banan eller åtminstone en gång per kommun i de kommuner som banan passerar. Pendeltågstrafiken skall upprätthållas med en frekvens av minst ett tåg per timme från tidig morgon till sen kväll, också under lördagar och söndagar. Lämplig vagnstyp kan ASEAs X10 vara. Pendeltågen måste vara allsidigt utrustade eftersom de kommer att kunna ta viktiga delar av affärsresandet fram till snabbtågsstationerna.

Aktuella pendeltågssträckningar är:

1. Falköping-Jönköping-Nässjö
2. Skövde-Hallsberg
3. Skövde-Alingsås
4. Lidköping-Skara-Skövde-Karlsborg
5. Uddevalla-Trollhättan-Häkatort-Hallsberg

Speciellt viktiga blir dessa pendeltågslinjer när SJ under 1990 kommer i gång med snabbtågstrafiken mellan Stockholm och Göteborg.

Miljöpartiet de gröna kräver att förutsättningarna för pendeltågstrafik inom Skaraborgs län utreds. Därvid skall betoningen ligga på total samhällsekonomi där man tar hänsyn till personskadekostnader och miljöskador.

Falköping-Jönköping-Nässjö.

Detta är en mycket viktig tvärförbindelse mellan Skaraborgs län och Småland som ger fin kontakt med södra stambanan.

Skövde-Hallsberg och Skövde-Alingsås.

Dessa pendeltågssträckor skulle öka tågåkandet kraftigt och fungera i kombination med de nya snabbtågen.

Lidköping-Skara-Skövde-Karlsborg.

Denna tvärförbindelse tvärs genom länet, väst-öst, skulle bli ett fint komplement till den nuvarande nord-syd. Denna pendeltågslinje skulle få ett stort trafikunderlag och vara ett verksamt hot mot de två kommersiella flygplatser som nu finns.

Uddevalla-Trollhättan-Häkatort-Hallsberg (Södra Vänerpendeln).

Detta är en utomordentligt viktig linje för att ge dem som bor i Bohusläns norra delar möjlighet att snabbt och miljöekonomiskt komma till Stockholm. Snabbtågen ansluter i Hallsberg. Det rör sig om en förlängning och förbättring av den fina Kinnekullebanan. Denna bana bör kunna få ett fint reseunderlag med de stora resandekoncentrationerna från Trestadsområdet. Flygplatsen i Trollhättan skulle få det svårt i framtiden och det är en vinst för miljön.

## Åtgärder

För att förverkliga detta måste regeringen tillsätta en regional trafikutredning för Skaraborgs län med syfte att bygga upp och förnya den spårburna kollektivtrafiken i Skaraborgs län så att den kan fasa in i den nationella planen för trafikpolitiken enligt de riktlinjer som har dragits upp i denna motion. Utredningen skall omfatta tidsplan och kostnader för att fullfölja utbyggnaden.

En järnvägsutbyggnad av det slag som beskrivs i motionen kommer att få viktiga positiva verkningar för länet. Under lång tid har man i ledande kretsar uttalat stor pessimism om länets framtid sett ur ekonomisk synvinkel. Det skulle bli färre arbetstillfällen m.m.

En omfattande satsning på miljövänlig infrastruktur blir till ett lyft för hela länet. Snabba och säkra förbindelser ökar kontaktytorna och affärsmöjligheterna. De nya linjerna och tågen fordrar kompetent personal, administration och kvalificerad service. Av erfarenhet vet vi att väl fungerande spårburen trafik verkar gynnsamt på den totala ekonomin.

Det verkligt betydelsefulla är att länet minskar den totala miljöbelastningen till fromma för innevånarna och deras kassor. Minskade sjukvårdskostnader är säkra kort för framtiden.

En väl fungerande spårburen trafik enligt här framlagt förslag bidrar till att minska den sociala snedfördelningen på trafikområdet.

## Regional samling för en planerad utbyggnad av den spårburna trafiken i Skaraborgs län

Vi har ett stort ansvar för våra barns och barnbarns framtid. Länet måste bli attraktivt att leva och verka i. Den föreslagna satsningen på spårburen kollektivtrafik är ett led i ett framtidsinriktat länsarbete.

För att förverkliga detta fordras det en regional samling. Länsmyndigheterna kan här spela en avgörande roll för detta arbete.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen skall tillsätta en regional utredning med tids- och kostnadsplan för att säkerställa utvecklingen av den spårburna kollektiva trafiken i Skaraborgs län på sätt som motiveras och visas i motionen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att persontrafiken på Karlsborgsbanan skall sättas i gång igen.

Stockholm den 22 januari 1990

*Carl Frick (mp)*