

Motion till riksdagen

1989/90:T563

av Stig Bertilsson och Arne Andersson i Ljung

(båda m)

Tågtrafik till Vårgårda

Utbyggda och väl fungerande kommunikationer är en avgörande tillgång när det gäller en orts eller en regions utveckling. Ett brett kommunikationsutbud utgör en mycket positiv faktor för såväl arbete som boende.

Det är i allmänhet inte riksdagens uppgift att i detalj sörja för enskilda orters eller kommuners utveckling i skilda avseenden. Beträffande exempelvis kommunikationerna på väg eller järnväg är det i stället Statens Järnvägar och Statens Vägverk som har det övergripande ansvaret. De lokala trafikhusmännen, länstrafikbolagen, har ett huvudansvar för att kommunikationer och transporter fungerar inom deras ansvarsområden.

Detta innebär att SJ har ansvaret för tågtrafiken på Västra Stambanan mellan Göteborg och Stockholm. Utefter Västra Stambanan, cirka sju mil från Göteborg, ligger Vårgårda kommun och tätort. En knutpunkt för landsvägstrafiken eftersom Europaväg 3 och riksväg 42 korsar varandra där. Vårgårda kommun har också i hög grad tack vare dessa kommunikationsmöjligheter haft en positiv utveckling såväl vad avser befolkningsutveckling som sysselsättning.

Trots att Västra Stambanan går rakt igenom tätorten så stannar sedan 1977 inga persontåg vid Vårgårda järnvägsstation. Detta har varit en hämmande faktor i kommunens utveckling. SJ har inte, trots att den grundläggande förutsättningen – järnvägsspåren – för persontrafiken finns, lyckats planera in persontrafik i Vårgårda. Vårgårdaborna, liksom tillresande via E3 och riksväg 42, är hänvisade till Alingsås eller Herrljunga.

För upphandling av lokal och regional kollektivtrafik svarar ÄLAB, Länstrafiken i Älvsborgs län. ÄLAB har inte funnit att underlag finns för regional spårbinden matar- eller pendeltrafik till Vårgårda. Ej heller har kommunen, trots att starka önskemål uttalats, kunnat bidra till en avgörande lösning i detta avseende.

Den lokala och regionala trafiken kan också, inte minst tack vare väl utbyggda buskommunikationer med mera, sägas fungera tillfredsställande i de flesta avseenden.

Dock måste det betraktas som anmärkningsvärt att SJ inte lyckats planera in fjärrtågstopp i Vårgårda. Med tanke på att Vårgårda är en kommunikationsknutpunkt så torde samhällsekonomiskt positiva effekter kunna uppstå om Vårgårda får viss spårbinden fjärrtågstrafik. De utredningar som kommunen gjort genom åren pekar också på det.

Med beaktande av vad som ovan sagts beträffande å ena sidan riksdagens och å andra sidan SJ:s ansvar för tågtrafiken så borde denna fråga kunna lösas genom beslut i SJ. Detta har emellertid icke visat sig möjligt. Periodvis har från SJ:s sida vissa positiva signaler sänts ut beträffande persontrafik med tåg till Vårgårda men någonting konkret har inte hänt sedan persontrafiken upphörde.

Tågstopp i Vårgårda skulle medföra kortare restider, bättre förbindelser och ökad tillgänglighet för en hel region. I en tid när miljöaspekten fått en allt större betydelse och medvetandet om landsvägstrafikens föroreningar ökat så bör riksdagen ta initiativ till att de samhällsekonomiska effekterna av fjärrtågstrafik i Vårgårda utreds.

Vårgårda är en av få kommuner utefter Västra Stambanan som saknar persontågstrafik. Med SJ:s hittillsvarande – alltför kortsiktiga? – beräkningsgrunder har någon förändring i detta avseende inte kunnat skönjas. En från SJ fristående utredning bör därför få uppdraget att utreda vilka de långsiktiga samhällsekonomiska effekterna av tågstopp i Vårgårda skulle kunna bli. I en sådan opartisk utredning, av riksdagen begärd hos regeringen, bör SJ medverka endast såsom en remissinstans bland andra. Utredningen kan exempelvis utföras i länsstyrelsen i Älvsborgs läns regi.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär att länsstyrelsen i Älvsborgs län får i uppdrag att utreda effekterna av persontrafik på järnväg med tåg-uppehåll i Vårgårda.

Stockholm den 25 januari 1990

Stig Bertilsson (m)

Arne Andersson (m)
i Ljung

