

Motion till riksdagen

1989/90:T521

av Lennart Brunander (c)

Järnvägarna i Sjuhäradsbygden

Skall det bli möjligt att skapa en trafiksituation som inte skadar miljön, då måste satsningen på järnvägen bli mycket kraftigare än vad regeringen föreslår. Investeringar i nya banor och upprustning av de gamla måste ske snabbt, mycket snabbare än vad nuvarande anslag medger. Nya vagnar måste också köpas, det måste bli större turtäthet och turlistorna måste göras så att de stämmer med de önskemål som de åkande har. Skall det lyckas att få fler att åka tåg måste tågalternativet vara bra och snabbt. Det får inte heller bli för dyrt – då blir det bilen i alla fall. Här vilar ett stort ansvar på SJ och de lokala trafikhuvudmännen. Men skall de som har ansvaret för trafiken kunna klara detta ansvar måste de också få resurser att klara trafiken med. Problemet är att man inte har fått det, fagra ord blir det inget av – det måste också till pengar.

Centerpartiet har krävt avsevärda höjningar av det statliga anslaget till investeringar i järnvägar och även till banupprustning. Redan förra året föreslog centerpartiet att SJ skulle få 40 miljarder under tio år till investeringar. Om detta räcker vet inte jag, det bör samtidigt ges möjlighet att finansiera viktiga projekt för pengar som satsas från annat håll. Till vissa projekt borde det också vara möjligt att låna. Det måste finnas mer vilja och fantasi än vad regeringen hittills visat.

Miljön ropar efter tågen

För Sjuhäradsbygden är försurningsskador på skog, sjöar, grundvatten, all mark och även på byggnader, monument och rotskador på t.ex. bilar ett mycket stort problem. Att räkna om dessa skador i pengar är inte lätt, men det är alldeles säkert så, att de mest långtgående förslagen till satsningar på järnväg är småsummor i jämförelse med de värdoförluster som försurnings-skadorna representerar.

Trafiken står för en mycket stor del av de försurande utsläppen i naturen, genom att minska biltrafiken får man snabba förbättringar. Bättre avgasrening och nya bränslen ger förbättringar men de är inte tillräckliga. Trafiken står för drygt 60 procent av kväveoxidutsläppen i genomsnitt i Sverige, det är förmodligen så att för Västsverige är bilens andel större. I varje fall gäller det området mellan Borås och Göteborg. Flygfotografering av skogen i detta område visar betydligt större skador än vad som är fallet vid andra jämförbara fotograferingar.

Jag tror att en satsning på tåget skulle bli mycket positiv också för trafiken på våra vägar. Genom att många fler åker tåg blir inte trafiken så tät och då blir det bättre för den som behöver åka bil. En satsning på fler och bättre banor ger också möjlighet till mer godstransporter på järnväg och då försvinner mycket av den tunga trafiken från vägen. Trafikskadorna skulle med säkerhet bli färre.

Gör järnvägen bättre

I Sjuhäradsbygden finns det några järnvägslinjer och det är viktigt att de hålls i gott skick, att de ges resurser till underhåll och att nybyggnader kommer inom rimlig tid. Jag börjar med trafiken mellan *Borås och Göteborg*. Som tidigare påpekats är området mellan dessa orter mer påverkat av försurande utsläpp än övriga områden. Jag anser det nödvändigt att få igång en pendeltrafik här som dels har en turtäthet som är tillräcklig, dels också går så snabbt att de resande inte förlorar tid, utan istället kommer snabbare till Göteborg med tåget än med bilen. För det krävs investeringar på banan och i vagnar, det blir en fråga mellan SJ och länstrafiken i Älvsborgs län och Göteborg. Det är angeläget att denna trafik kommer igång snabbt.

Borås-Vänersborg är en järnväg som har stor betydelse för förbindelserna mellan länets södra och norra del. Förbindelsen är dessutom viktig för den som skall åka till Stockholm. De planer som finns att minska turtätheten är mot denna beskrivning inte bra. Skall tåget kunna klara att ge denna reseservice då tror jag att turtätheten behöver behållas, det är ett minimalalternativ. Det är också nödvändigt att investera i nya vagnar så att tåget kan vara ett bekvämt alternativ.

Borås-Varberg går genom de flesta av orterna i Viskadalen och kan vara ett konkurrenskraftigt alternativ. Den upprustning som startats måste fullföljas, turtätheten öka och investeringar i snabbare och bekvämare vagnar måste göras.

Kust-till-kustbanan som förbinder Sjuhäradsbygden med många orter i Småland är en viktig förbindelse. De förslag som finns om att minska antalet turer på denna bana kan inte ligga i linje med satsning på tåg och en mera miljöinriktad trafikpolitik. Jag anser att minst det antal turer som finns idag skall vara kvar.

Götalandsbanan, den stora satsningen på en bättre spårbanden trafik, har nu utretts. Förslaget har, tycker jag, fått ett bra mottagande – nu återstår att se till att det förverkligas. Det är en stor investering, men om vi vill öka tågåkandet och dessutom köra mera gods på järnväg, då är det nödvändigt att öka spårkapaciteten genom Mellansverige. För Sjuhäradsbygden skulle denna bana få en mycket stor betydelse, restiderna inom regionen skulle förkortas, men framför allt så skulle restiderna till Göteborg och Stockholm bli mycket kortare. Vad detta skulle betyda för människor som bor här och för utvecklingen av bygden kan alla förstå. Mot denna bakgrund vill jag föreslå att Götalandsbanan byggs under 90-talet.

Hemställan

Mot. 1989/90

T521

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen föreslås om satsningar och nyinvesteringar av banor, vagnar och tågtrafik, för järnvägarna Borås–Göteborg, Borås–Vänersborg, Borås–Varberg, kust-till-kustbanan och den nya Götalandsbanan.

Stockholm den 22 januari 1990

Lennart Brunander (c)