

Motion till riksdagen

1989/90:T516

av Elver Jonsson m.fl. (fp)

Västsvenskt delprogram för
järnvägssatsning

Järnvägens renässans som ett miljövänligt, snabbt, bekvämt transportsätt med möjlighet till lönsamhet mellan knutpunkter och i befolkningsstarka korridorer bör kunna tas tillvara på ett fördelaktigt sätt i Västsverige.

Herrljunga är en kulturbygd, där järnvägen spelat en avgörande och där till stark symbolisk roll, alltsedan den dåtida största infrastrukturella satsning landet gjort, byggdes med just Herrljunga som en knutpunkt.

Folkpartiet i Älvsborgs län redovisade öppet i dokument inför valrörelsen 1988 de förutsättningar järnvägen har, att spela en stark roll i trafikflödet i länet. Där har Herrljunga en betydelsefull plats som knutpunkt och bör med en fortlöpande tillväxt i regionen mot Göteborg kunna bli ändpunkt för en god pendeltågsservice på Västra Stambanan. Vi följer nu upp detta åtagande med mer preciserade förslag till en tänkbar framtid i dessa avseenden.

1 Järnvägsförutsättningar i västra Sverige

Möjligheten att använda järnväg för gods på långa avstånd och persontrafik på medellånga sträckor ligger i att erbjuda attraktiva förbindelser med avseende på snabbhet, punktlighet och kvalitet. Tåg utgör ett miljövänligt transportalternativ.

Älvsborgs läns fjärrförbindelser med järnväg är delvis goda, och i korridoren från Göteborg via Herrljunga mot Stockholm förestår rikspremiär för snabbtåget, som kommer att erbjuda tågresor på helt ny kvalitets- och standardnivå. Även hittills har SJ prioriterat dubbelspåret mellan Göteborg och Stockholm.

På linjen Göteborg–Oslo i länets västra del har upprustningar skett på delsträckan Göteborg–Trollhättan, och förbindelser erbjuds också till Karlstad samt via Värmland till Stockholm.

Såväl stambanan som huvudlinjen från Göteborg mot Oslo/Karlstad matas från och ger förutsättning för järnvägsförbindelsen Uddevalla/Vänersborg till Herrljunga. Fortsättningen från Herrljunga till Borås kan ses som en fortsättning på fjärrtågstrafik på stambanan såväl som förbindelse för regional trafik.

2 Regional trafik

Regional pendeltågstrafik avlastar bilväg och utgör ett miljövänligt transportalternativ främst vid arbetsresor eller i andra högfrekventa resere-

lationer. Förutsättningen för att utgöra ett attraktivt alternativ är en hög frekvens, god tidspassning och bekvämlighet som svarar mot konkurrerande alternativ för denna typ av resor. I regional pendeltågstrafik är stationens placering och service avgörande.

Folkpartiets idé är att med ett pendeltågsnät ge möjligheter att utnyttja Herrljungas strategiska placering i bannätet och utifrån detta Älvsborgs läns järnvägscentrum erbjuda länsinvånarna goda järnvägsförbindelser inom regionen och samordning med fjärrtågsnätet med en sådan standard att tåget för länsinvånarna utgör ett realistiskt alternativ även på medellånga avstånd.

2.1 Herrljunga–Vårgårda–Alingsås–Göteborg

Banförutsättningarna är goda med dubbelspår, hög standard som anpassas till snabbtåget, banvall, m.m. anpassad för tung intensiv trafik.

Stationerna i Herrljunga och Alingsås har hög service och kan byggas ut efter hand. Herrljunga kan som knutpunkt bli ett järnvägens centrum i länet. För Vårgårda får förutsättas en nyanläggning av station, som medger passage av snabbtåg och övriga fjärrtåg utan inskränkningar.

Tågtrafiken har i flera år bedrivits med moderna pendeltåg i samarbete med GLAB på sträckan Göteborg–Alingsås och mellanliggande stationer. Erfarenheterna är goda, och tågtrafiken upplevs som en bra service.

2.2 Herrljunga–Borås

Banan har inte fullgod standard. Den är dock elektrifierad.

Stationen i Herrljunga är en naturlig omstigningsstation på sträckan Borås – Stockholm. Mellanliggande stationer såsom Ljung m.fl. bör behållas och utvecklas. I Borås kan omstigning ske till den av länstrafiken övertagna bandelen mot Varberg.

Tågtrafiken bedrivs i dag med ålderdomliga vagnset och med stöd av upphandling av transportrådet, som genom att minska upphandlingen allvarligt hotar driften och möjligheten att ge så attraktiva förbindelser att man kan påräkna ett passagerarintresse. Moderniserade vagnar och på sikt nytt vagnmateriel bör sättas in. Genomgående trafik Borås–Herrljunga–Uddevalla bör införas i större utsträckning. Erfarenheter av driften bör tas tillvara på sträckan Borås–Varberg för att kunna omsättas på detta avsnitt.

2.3 Herrljunga–Vänersborg/Västra–Uddevalla

Banan är inte av godtagbar standard. Resan är omvittnat obekväm och nya tågsätt kräver ny spårläggning, m.m.

Stationen i Herrljunga utgör också i denna relation en naturlig omstigningsstation i förbindelse med Stockholm. Mellanliggande stationer ligger delvis inom Skaraborgs län, Vara är en ganska stor station. Stationen Vargön utgör en frekventerad på- och avstigningsplats för resande från och till Trollhättan mot Stockholm. Mellanliggande station Vänersborg är residensstad i länet, och station Vänersborg/Västra är korsningspunkt med fjärrbanan Göteborg–Oslo/Karlstad ("Bergslagsbanan"). I Uddevalla sammankopplas banan med Bohusbanan.

Trafiken upphandlas av transportrådet och har samma restriktioner som

på sträckan mot Borås. Resandeunderlaget utgörs främst av matartrafik såväl mot Stockholm som mot Göteborg – dock främst i regional trafik – och Oslo, samt i någon mån Karlstad.

Mot. 1989/90
T516

2.4 Herrljunga–Håkantorp–Lidköping–Laxå

Banan är fram till Håkantorp densamma som mot Uddevalla. Därefter "Kinnekullebanan". Icke elektrifierad.

Stationen i Lidköping samt som kompletterande trafik Vara är de största. Förutom lokal trafik med äldre dieseldrivna tåg utförs turisttrafik.

3 Framtida Herrljunga järnvägscentrum

De strukturella förutsättningarna är goda för Herrljunga som mittpunkt och centrum för järnväg i Älvsborgs län. Bansträckningarna är i huvudsak ändamålsenliga. En konkurrensfaktor utgörs av planerna på en helt ny dragning av järnvägen från Uddevalla mot alternativen Falköping eller Skövde, liksom en alternativ dragning via Lidköping och upprustning av "Kinnekullebanan" för att leda Stockholmstrafik direkt via Gårdsjö/Laxå. Vi tror att en sådan penningslukande investering äventyrar hela den upprustning och förstärkning av järnvägstrafiken, som vi i detta program förordat, avråder bestämt från en sådan uppsplittring av resurserna.

Banstandarden är hög och kommer att upprätthållas på stambanan. Banstandarden på delarna från Herrljunga ut mot Borås resp. Vänersborg är låg och kan inte i ett längre perspektiv godtas på nuvarande nivå.

Tågstandarden på stambanan är av hög klass och kommer att erbjuda ypperlig standard med snabbtågets införande. Tågstandarden mot Borås och Vänersborg utgörs av 30-åriga tåtkopplade tågsätt och kan inte godtas annat än övergångsvis. Lokdragna tåg tål inte banan längre. Pendeltåg X10 eller det nya regionaltåget REX90 – som folkpartiet gärna förordar – måste anses vara 90-talets pendeltåg på sträckorna med Herrljunga som knutpunkt.

Folkpartiets program för Herrljunga som länets järnvägscentrum innebär en optimistisk syn på Herrljunga som järnvägens knutpunkt. Herrljunga har möjlighet att utvecklas med järnvägen som bas och erbjuda viktig infrastruktur för länets kommunikationer.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande förutsättningarna för västsvensk järnvägssättning med Herrljunga som järnvägens centrum i Älvsborgs län.

Stockholm den 22 januari 1990

Elver Jonsson (fp)

Anders Castberger (fp)

Lars Sundin (fp)