

Motion till riksdagen

1989/90:T514

av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp)

Spårbunden trafik

Västra Sverige som sammanhållen region präglas av stor industriell verksamhet och är ett av landets tyngsta och mest expansiva områden. Närheten till Norges och Danmarks huvudcentra i kombination med Sveriges största export- och importhamnar gör området intressant och attraktivt från många synpunkter. Dessa positiva konstateranden skymmer inte de problem landsdelen dras med: det finns t.ex. avfolkningskommuner inom regionen och brister inom kommunikationsnätet. Vi avser här att ta upp några aspekter och förslag som rör just kommunikationerna, med betoning på den spårbundna trafiken.

När det gäller järnvägen Göteborg–Strömstad, den s.k. Bohusbanan, yrkar vi på en upprustning av banan och förlängning till Norge. Dessa förslag återfinns i en gemensam motion från samtliga riksdagsmän i Bohuslän.

I utgångsläget för trafikpolitiken finns i dag en allmänt omfattad mening att den spårbundna trafiken skall kunna ta över godsmängder och persontransporter från landsväg. Inte minst miljöskäl motiverar detta. Den dominerande transportleden i Bohuslän är väg E 6, som till större delen har låg standard. I sitt nuvarande skick klarar inte E 6 ökad belastning. Ser man till järnvägstrafiken berörs länet av sex olika linjer, varav fem strålar samman i Göteborg, medan den s.k. Herrljungabanan går till Uddevalla. Denna bana har särskilt stor betydelse för boende inom norra och mellersta delen av Bohuslän som via Uddevalla–Herrljunga ges förbindelse med Stockholmsområdet. Liksom flertalet av järnvägslinjer i regionen har Herrljungabanan dålig spårgeometri, är kurvig och brant. Den dåliga geometrin begränsar godstågens vagnvikter, och persontågen måste framföras med begränsad hastighet. Med tanke på den betydelse banan har för det interregionala resandet och i första hand möjligheten att nå Stockholm fyller inte nuvarande förhållanden kraven på komfort och restider. Det är också högst anmärkningsvärt att antalet dubbelturer på banan dras ner från 9 till 6, vilket drabbar morgonturerna. Snabbtågen Göteborg–Stockholm och vice versa kräver vi skall stanna i Herrljunga. Restidsförkortningen på den linjen får så att säga inte gå ut över Herrljungabanan och dess resenärer. Kvalitetsförsämringen på banan har fortgått under lång tid. Ett exempel är också att sovvagnen dragits in, vilket vi påtalat vid tidigare tillfälle.

Sammanfattningsvis är en upprustning av Herrljungabanan nödvändig på

den tekniska sidan. Kvaliteten måste bli sådan att resenärerna uppfattar banan som ett verkligt alternativ till bilen.

Mot. 1989/90
T514

När det gäller bandelen Göteborg–Borås omfattar den en region med omfattande arbetspendling. Bandelen Göteborg–Borås, som ingår i ett stort projekt benämnt Götalandsbanan, skulle i sin östra sträckning anknyta till östra stambanan vid Tranås. Enligt en utredning som presenterats skulle man i en första omgång satsa på täta förbindelser Göteborg–Borås vilket också inkluderar bättre förbindelser med Landvetter storflygplats. Önskvärt vore att bandelen byggdes ut till dubbelspår. Det finns skäl erinra om den succéartade framgången med pendeltåg på dubbelspåret Göteborg–Lerum. Linjen trafikeras idag av 150 tåg per dygn och antalet väntas stiga. Boråsbanan knyter an till ett stort befolkningsunderlag, och med dubbelspår in till Göteborg skulle samma utveckling komma som gäller för Västra stambanan.

Banverkets planer på en rejäl upprustning av delen Göteborg–Borås är tillfredsställande. Huruvida Götalandsbanan skall få en ny sträckning eller ej (via Lerum–Borås) kan vi inte ta ställning till.

I första hand ser vi det som primärt att persontrafiken är kvar på delen Göteborg–Borås och att den byggs ut för att möjliggöra pendeltrafik.

Beträffande projektet Götalandsbanan, som vi kort berört, bör den utredning som gjorts av K-konsult bli föremål för utvärdering och fördjupade studier, bl.a. när det rör finansieringsfrågan. Även den kust-till-kust-banan, Göteborg–Kalmar–Karlskrona, bör bli föremål för penetrering beträffande förutsättningarna för lönsamhet och passagerartal. En utveckling av denna järnväg skulle radikalt förbättra kontakterna mellan väst- och östkusten och leda till vitalisering av näringslivet i de aktuella delarna av Småland och Blekinge.

Återstående bandel med anknytning till Göteborg och Bohuslän är västkustbanan, Göteborg–Hälsingborg/Malmö. Utbyggnad av dubbelspår på delen Göteborg–Kungsbacka har påbörjats, som förutsättning för pendeltrafik. Utbyggnaden sker i långsam takt. Kapacitetsbristen på de enkelspåriga avsnitten är det stora problemet och leder också till förseningar i tågtrafiken. Antal resor på västkustbanan är många; senast kända uppgift är från 1986 då 900 000 resor registrerades. När det gäller godståg per vardagsdygn uppgick deras antal till 27 (år 1988), vilket är en god siffra.

Skall västkustbanan kunna avlasta trafikvolym från närliggande väg E 6, måste banan i hela sin längd ha dubbelspår.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att järnvägslinjen Uddevalla–Herrljunga (Borås) bör rustas upp och att inga försämringar sker i turtäthet,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att järnvägslinjen Göteborg–Borås byggs ut till dubbelspår för att möjliggöra pendeltrafik,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att västkustbanan förses med dubbelspår i hela sin längd Göteborg–Malmö,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av satsning på Götalandsbanan och kusttill-kust-banan. och att en kompletterande utredning och analys sker av dessa järnvägslinjers utvecklingsmöjligheter.

Mot. 1989/90
T514

Stockholm den 22 januari 1990

Kenth Skårvik (fp)

Leif Olsson (fp)