

Motion till riksdagen

1988/89:A466

av Anders Castberger och Elver Jonsson (båda fp)

Utveckling i norra Älvsborgs län

Älvsborgs län med över 400.000 invånare är ett av de folkrikaste i landet. Det gränsar till storstadskoncentrationen Göteborg i sydväst, och har närhet till län som också i övrigt visar positiv utveckling. Kommunen med 1988 års högsta befolkningstillväxt, Lilla Edet, ingår i Älvsborg och är belägen i äldvalen från Vänern mot Västerhavet. Arbetslösheten är liten, och utvecklingen har varit positiv. Viss tillväxt kan också skönjas i Dalsland.

Systemställningen är i delar av länet dock starkt knuten till några få mycket stora industriföretag eller branscher. Det innebär ett beroendeförhållande i konjunkturnedgångar som man bör komma bort ifrån.

Folkpartiet i Älvsborg vill stödja en utveckling för ökad tillväxt, minskat beroende av enskilda sektorer, en god social standard och en betydande förbättring av miljön.

De hot som är uppenbara är miljögifter och andra utsläpp, en allmän nedgång i konjunkturen eller i tunga branscher. Till hoten hör också att infrastrukturen inte byggs ut i takt med efterfrågan, vilket riskerar leda till en minskad konkurrenskraft för länet.

Miljöhoten redovisas i en särskild motion Rädda Västervattnen.

En regions utveckling och expansion är avhängig infrastrukturens utseende, sammansättning samt fortlöpande utbyggnad och anpassning till behovet av transporter, utbildning, samhällsservice m.m.

Enligt framstående forskare kan utvecklingen på sikt gå mot ett antal verkligt starka tillväxtregioner i landet. Dessa K-regioner kännetecknas främst av goda möjligheter till kommunikation och utbildning, d.v.s. infrastruktur i vid bemärkelse. I takt med att andelen förvärsarbetande inom den renodlade tunga industrisektorn minskar till förmån för expansion inom högteknologisk utveckling, servicesektor, småföretag och avknoppningar, ökar betydelsen av strukturanpassning till denna utveckling.

Betydelsen av verkligt snabba transporter ökar, liksom kraven på effektivitet. En kraftig expansion på det teleelektroniska kommunikationsområdet sker idag, man kan inte ersätta möten mellan människor. För norra Älvsborg kommer också varuproduktion och dess transporter att för överskådlig tid vara en mycket viktig infrastrukturell förutsättning för fortsatt verksamhet och utveckling. Här ingår också utbildning på högskolenivå som en möjlighet att hålla jämna steg med behovet av kompetent arbetskraft och unga människors intresse för utveckling, nytänkande och arbete.

En politik som tar tillvara tekniska, ekonomiska, organisatoriska möjligheter till utveckling är en framsynt regional- och tillväxtpolitik. Det tjänar

som motor för geografiska spridningseffekter. Folkpartiet tror på en framtid för norra Älvsborg. Riksdagen måste härvid ta fasta på de riktlinjer som i motionen anges.

Mot. 1988/89
A466

Industrin

I Fyrstadsområdet (Trollhättans och Vänersborgs kommuner i Älvsborgs län, samt de med dessa samarbetande kommunerna Uddevalla och Lysekil i Göteborgs- och Bohus län) är den tunga industrin framträdande. I residensorten Vänersborg förekommer förvaltning och service i större utsträckning. När ett av områdets industriella flaggskepp fram till och med 1960-talet – Stridsberg & Biörck – läggs ned, sker det i dessa dagar utan annat än notiser i ortspressen.

Den omfattande strukturomvandlingen som är nödvändig för att upprätthålla konkurrenskraften kan för närvarande ske därför att hela området är stadd i sådan expansion att förändringen ses som naturlig och några ekonomiska eller sociala problem egentligen inte uppstår. Efterfrågan på arbetskraft finns, liksom på lokaler, mark och övriga tillgångar. Så vore självklart inte fallet om den ekonomiska tillväxten vore negativ.

Det finns därför också ett socialt perspektiv när det gäller utveckling och omvandlingsprocesser i samhället. Förutsättningarna för och kraven på omvandling kommer att öka. Konkurrenskraften måste ständigt skärpas. Möjligheterna är inte enbart avhängiga direkt ekonomisk expansion utan också uppfinningsrikedom, intellektuellt klimat, teknisk och organisatorisk kompetens.

Trafik

Kanaltrafik

Fyra miljoner ton gods fraktas per år genom Göta Älv och kanalen med slussar i Trollhättan. Det motsvarar ett 20-tal fartyg som kan lasta i storleksordningen 3.000-4.000 ton vardera. Alternativ fraktmetod per lands-ting skulle innebära flera hundra långtradare per dygn. Kanaltrafiken är av betydelse som ett miljövänligt transportalternativ. Den medverkar till fortsatt industrialisering runt hela Vänerområdet med omland. Nya transportlösningar för kanaltrafiken är också under införande.

Järnväg

Möjligheten att använda järnväg för gods på långa avstånd och persontrafik på medellånga sträckor ligger i att erbjuda attraktiva förbindelser när det gäller snabbhet, punktlighet och kvalitet. Tåg utgör ett miljövänligt transportalternativ. Fjärrförbindelser finns idag i norra Älvsborg med västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg. Det är väsentligt att sträckan prioriteras för höghastighetstågen.

Järnvägsförbindelsen mellan kontinenten och Norge går idag via Göteborg, Trollhättan, Dalsland och gränsstationen Kornsjö. Om järnvägen skall erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ är dubbelspår och hög kvalitet en

förutsättning. För närvarande är kapacitetstaket nått på vissa delsträckor mellan Göteborg och Norge. En utbyggnad till dubbelspår med kompletteringar och förändringar kring Trollhättan, ger också utrymme för välbehövliga insatser för den regionala trafiken. Dubbelspårsutbyggnad mellan Göteborg och Mellerud har utretts av länsstyrelsen tillsammans med bl.a. banverket. Klara fördelar finns genom att också Svealandsbanan därmed kan förverkligas. Nyttoeffekten av investeringen är stor. Omorganisationen av järnvägstrafiken och folkpartiets krav på ökade resurser till banverkets investeringar jämte förslag till flexibla finansiella lösningar innebär att en satsning på "Vänerlänken" bör prioriteras.

Regional trafik

Regional pendeltågstrafik avlastar bilväg och utgör ett miljövänligt alternativ. Förutsättningen är hög transportstandard, god regularitet, lämpligt belägna stationer och ett godtagbart passagerarunderlag. Älvsborg erbjuder möjligheter för en god regional trafik.

Pendeltågstrafik bör förekomma på linjerna Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga-Borås-Göteborg, respektive Vårgårda-Alingsås-Göteborg-Göta Älvdalen mot Trollhättan-Vänersborg. De sekundära banorna i detta nät trafikeras idag av äldre motorvagnar. Komfort, snabbhet och övriga rimliga krav är ej godtagbara.

En upprustning bör ske med de mål som ovan redovisats. Därvid aktualiseras också kravet på möjlighet för pendeltåg att göra uppehåll också i Vårgårda. Om pendeltågföringen inte förbättras kommer trycket på det regionala vägnätet att bli avsevärt större. Det innebär problem från såväl miljösynpunkt som trafiksäkerhetssynpunkt. Investeringsskraven blir också mycket stora.

Bilvägnätet

Ett högkvalitativt vägnät är en förutsättning för geografisk utveckling och expansion. Vägnätets utformning och standard påverkar också säkerheten för den enskilde. Huvudvägnätet i regionen utbyggdes till godtagbar och nöjaktig standard i början av 1960-talet. Trafikmängden är mångdubbelt större idag, och kapacitetstaket nått. Flera vägprojekt pågår. Emellertid behövs en skärpt uppmärksamhet på huvudvägnätets kapacitet och underhållsstandard. Detta gäller särskilt riksväg 45, riksväg 44, Europaväg 3 och riksväg 42 inom norra Älvsborg. F.n. har långa sträckor av riksväg 45 en mycket dålig standard genom Dalsland och en helt otillräcklig kapacitet genom Göta Älvdalen.

Det sekundära vägnätet i Älvsborg är eftersatt. Standarden är låg. Andelen grusvägar av det totala vägnätet är störst bland samtliga län utanför skogslänen.

Inom tillgängliga medel att fördela finns inga skäl till en annan avvägning än en satsning på Älvsborg i minst den utsträckning som andelen grusvägar motiverar. I särskilda skrivelser har också detta påtalats, dock hittills utan resultat.

Flygförbindelser

För den södra delen av norra Älvsborg kan Landvetter i vissa fall erbjuda flygalternativ. För det expansiva Fyrstadsområdet och för Dalsland utgör Landvetter inget alternativ. Flygtrafiken på den gemensamma flygplatsen Fyrstads flygplats i Trollhättan slår varje år nya rekord i antalet passagerare. Antalet turer till Stockholm erbjuder för närvarande goda förbindelser.

Kapaciteten i flygplan och byggnader är dock överskriden. Till detta kom en linje under 1988 till Åbo i Finland, och dagligen flera reguljära turer till Köpenhamn från januari 1989. De använda flygplanen är trots full beläggning inte lönsamma på linjen.

Nya flygplan med bättre miljöegenskaper utvecklas och en modell har också presenterats av SAAB-Scania. Inget annat flygplan än det som för närvarande används har dock tillstånd till trafik. Trafiken bedrivs på dispens. Några dispenser för ytterligare större plan är inte möjligt att erhålla. En flygplats med högt ställda miljökrav som erbjuder lönsam trafik, god kapacitet och komfort är en bidragande förutsättning till regionens utveckling.

Högskola

För närvarande bedrivs högskoleutbildning i Fyrstadsområdet med kommunerna som huvudmän. Utbildning och administration samordnas via Fyrstads högskolekommitté. En utredning har redovisat förutsättningarna för inrättandet av en högskola. Högskoleutbildning är en viktig del av en regionalpolitisk utveckling. En högskola bör därför med de erfarenheter som vunnits inrättas för Fyrstadsområdet.

Hemställen

Mot bakgrund av ovanstående hemställer vi

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande de infrastrukturella förutsättningarna för expansion och utveckling i norra Älvsborg,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande vikten av konkurrenskraft för industrin i norra Älvsborg,¹]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande betydelsen av kanaltrafiken från transport- och miljösynpunkt,²]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande vikten av satsningar på såväl stamjärnvägarna som ett pendeltågsnät med stationer,²]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande bilvägarnas standard, kapacitet och betydelse,²]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande flygets utveckling i regionen,²]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande högskola för Fyrstad.³]

Mot. 1988/89
A466

Stockholm den 25 januari 1989

Anders Castberger (fp)

Elver Jonsson (fp)

¹ 1988/89:N337

² 1988/89:T245

³ 1988/89:U6719