

Motion till riksdagen

1988/89:T510

av Lennart Brunander (c)

Satsningar på järnvägen

En kraftigare satsning på järnvägen, både när det gäller person- och godstransporter, är mycket angelägen. Regeringens förslag i budgetpropositionen är helt otillräckliga. För att kunna öka resandet krävs att restiderna kortas ner, samtidigt som tåget gör tillräckligt många stopp för av- och påstigning.

För Västsverige är luftföroreningarna ett stort problem, den kraftiga biltrafiken är skuld till en stor del av dessa luftföroreningar. Skogsskadorna är stora i Västsverige och speciellt i ett område öster om Göteborg. Att det är så, visades av de flygfotografier med infraröd film som tagits över detta område. En minskad biltrafik är mot denna bakgrund nödvändig. Utvecklingen går istället åt fel håll, trafiken ökar kraftigt. Den förbättring som borde uppstå genom katalytisk rening av avgaserna från nya bilar inträffar inte, istället försämras situationen.

Pendeltrafik Borås–Göteborg

Järnvägen mellan Borås och Göteborg måste rustas upp och trafikeras med tåg som kan hålla högre hastighet. Banan måste också utrustas med fjärrblockering för att kunna öka trafiken.

Enligt min uppfattning borde banan ges en ny sträckning så att den passerar Landvetters flygfält. Om så sker kan också transporter till och från flygplatsen ske på ett bra sätt. Både från Göteborg och Borås.

Det bör gå minst ett tåg per timme till och från Borås–Göteborg. Detta skulle bli första etappen av en Götalandsbana.

Götalandsbanan

För Sjuhäradsbygden är tågförbindelsen mot Stockholm viktig. Den skulle dock kunna bli betydligt bättre än den är idag. Samtidigt är förbindelsen med Jönköping och hela östra delen av Götaland besvärlig så som det fungerar idag.

Genom att få en förbindelse med tåg Göteborg–Borås–Ulricehamn–Jönköping–Tranås och vidare till Stockholm skulle man lösa en stor del av de problem som finns med de nämnda förbindelserna.

För Sjuhäradsbygden skulle en sådan här järnvägsförbindelse ha mycket stor betydelse. Den skulle betjäna både människor och företag som bor och verkar i de orter som i dag har dåliga förbindelser.

Rent praktiskt skulle det innebära att man från Borås skulle kunna nå

Norrköping på 2 timmar. I dag tar det 4 timmar. Stockholm skulle man nå på 3 timmar mot 4 1/2 idag. Göteborg skulle man kunna nå på en halvtimme, osv.

Mot. 1988/89
T510

Man räknar med att en bansträckning som här föreslås skulle passera mer än 350 000 boende. Som jämförelse kan nämnas att västra stambanan Göteborg–Stockholm inte passerar mer än knappt 150 000 boende. Inom en eventuell banas upptagningsområde, inom Sjuhäradsbygden, finns ett rikt förgrenat näringsliv med stor övervikt för småindustrier och andra småföretag som för sin verksamhet är beroende av goda kommunikationer. Eftersom vägnätet i dessa områden också är eftersatt, lider man svårt av den situation som är idag. Ur regionalpolitisk synpunkt är det därför nödvändigt att förbättra kommunikationerna och då är den föreslagna järnvägen en del av denna förstärkning.

Förbättrade kommunikationer är av nöden för att de företag som finns skall kunna leva kvar och utvecklas. Bättre förbindelser både mot Stockholm, Jönköping och mot Göteborg skulle ge en välkommen och nödvändig stimulans samtidigt som det skulle skapa bättre förutsättningar för nyföretagande. Det sistnämnda är inte minst viktigt för en bygd som vill leva vidare.

Vänersborg – Borås – Varberg

För den regionala kontakten inom Älvsborgs län är sträckningarna Borås – Vänersborg och Borås – Kinna – Varberg viktiga.

För några år sedan lyckades vi få med sträckan Borås – Varberg i riksnätet och vi trodde då att frågan var löst. Men i dag är frågetecknen många, nu har länets kollektivtrafik fått ett ökat ansvar för trafiken på dessa bandelar. Det är enligt min mening då viktigt att staten, genom sina bidrag till länets kollektivtrafik, möjliggör ett större tågåkande.

Kust till Kust

För Sjuhäradsbygden är också sträckningen Göteborg – Borås – Karlskrona – Kalmar viktig. Trafiken planeras att minska på denna sträcka, en utveckling som jag anser felaktig. Ett minimum är att trafiken behålls på nuvarande nivå.

Godstransporter

Även godstransporterna måste öka på järnvägen. Det finns företag som har järnvägsspår in på fabriksområdet, men SJ vill inte ta emot godset. Jag tycker att det i stället borde vara angeläget att stimulera företagen att skicka sitt gods på järnväg, men SJ gör tvärt om. Detta är för mig obegripligt.

Utöver de miljömässiga motiven, som i och för sig borde räcka, vill jag också påtala det viktiga i att minska de tunga lastbilstransporterna på vägarna. Våra vägar i Sjuhäradsbygden är inte byggda för dagens stora lastbilar, transporterna borde gå på järnväg.

Om inte SJ i egen regi kan ha hand om godstransporterna borde man öppna möjligheten för andra intressenter att sköta godstransporterna på en viss bandel. Ett antal företag utefter banan kan gå samman och bilda ett bolag som sköter denna trafik.

Prispolitiken

Mot. 1988/89

T510

SJ har en prispolitik som jag uppfattar går ut på att höja och åter höja priserna. När priset på biljetterna höjs minskas resandet och det blir förluster, trots prishöjningen, och då höjer man igen.

I Sjuhäradsbygden, närmare bestämt i Limmared, finns det en stins med lite nyare idéer och som vågade göra något. Han sänkte priset på resorna till hälften och se, resenärerna strömmade till, resandet från Limmared mer än fördubblades. Här har SJ centralt något att lära.

Hemställen

Med anledning av vad som anförts i denna motion hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen sagts om pendeltrafik Borås-Göteborg,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en Götalandsbana,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om persontrafiken på bansträckningen Vänersborg-Borås-Varberg,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av persontransporter på bana "Kust till Kust", Göteborg-Borås-Karlskrona-Kalmar,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökade godstransporter på järnväg i Västsverige,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en ny prispolitik hos SJ.

Stockholm den 18 januari 1989

Lennart Brunander (c)