

Motion till riksdagen

1989/90:T502

av Marianne Andersson och Ingvar

Karlsson i Bengtsfors (båda c)

Järnvägstrafiken i Västsverige

Vi tar i den här motionen upp några västsvenska järnvägsfrågor som har stor betydelse för norra Älvsborg.

Norge-Väner-länken

Västsverige är ett av landets mest föroreningsbelastade områden. En bidragande orsak är den starkt ökande landsvägstrafiken.

Under många år har järnvägen fört en tynande tillvaro. Marknadsandelar har tappats på grund av samhällets ointresse för trafikgrenen. Dess bättre har intresset vaknat i takt med de tilltagande föroreningarna.

Nu föreligger en mycket positiv syn på järnvägstrafiken och i dess spår krävs mångmiljardsatsningar.

Socialdemokraterna har dock inte förstått omfattningen av nödvändiga investeringar. De belopp som avses satsas på ett bättre järnvägsnät är fortfarande alltför små.

Centerpartiet har i en partimotion föreslagit en betydligt större insats under en tioårsperiod. Vi har även lagt fram andra finansieringsmodeller för järnvägsinvesteringar, t.ex. genom obligationer. Detta torde bli nödvändigt med tanke på det stora investeringsbehov som finns.

Förbindelsen Göteborg-Kornsjö är en del av den internationella järnvägslinjen Köpenhamn-Oslo. Avståndet mellan Oslo och Göteborg är 35 mil. Mellan de två städerna har vi det expansiva Östfold i Norge och Trestadsområdet. Närmare 2 miljoner invånare bor i området.

Inom detta område finns mycket goda förutsättningar att utveckla en för samhället lönsam järnvägstrafik.

Med tillgång till bra spårstandard och dubbelspår skulle man kunna få ett miljövänligt och ändamålsenligt pendlingssystem mellan Trestad och Göteborg. Förkortade pendlingstider skulle krympa avstånden betydligt och man kan med fördel bo kvar i Trestadsområdet och studera eller arbeta i Göteborg.

Det är då också av största vikt att den nya stationen i Älvängen förverkligas för att minska trafiken på den hårt belastade riksvägen.

För att öka kapaciteten för Norgetrafiken krävs dessutom att dubbelspåret förlängs upp till Erikstad där Norgelänken viker av från Bergslagsbanan. Vissa ytterligare investeringar behövs fram till Norgegränsen.

En satsning på redan befintlig Norgejärnväg skulle även starkt medverka till minskad miljöpåverkan utefter E 6:an i Bohuslän.

Länsstyrelserna i Älvsborgs och Värmlands län har tillsammans med berörda kommuner tagit fram en handlingsplan för Norge-Väner-länken.

Grundtanken var att samordna den långväga gods- och persontrafiken Göteborg-Oslo, Göteborg-Karlstad(-Stockholm) med den regionala trafiken. Därigenom kan förutsättningar skapas för en betydande satsning på spårbundet trafik som är både miljövänlig, trafiksäker och bekväm.

Numera föreligger även ett samlat utredningsresultat i tre delar:

1. Utredning med förslag till dubbelspårsutbyggnad av Bergslagsbanan mellan Göteborg och Mellerud.
2. Länsstyrelsens i Värmlands län transportvision med förslag till åtgärder på Bergslagsbanan mellan Mellerud och Kil.
3. Utredning med förslag till utbyggnad av Norgelänken mellan Mellerud och Kornsjö.

Det är nu hög tid för att investeringarna påbörjas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Borås-Herrljunga-Vänersborg-Uddevalla

Denna järnväg har stor betydelse för kommunikationerna i länet, dels som förbindelse mellan residensstaden och Borås, dels som matartransport till västra stambanan. Järnvägen har klassats som stomjärnväg, vilket innebär att staten skall svara för och genom Transportrådet upphandla sådan interregional trafik på stomjärnvägar som SJ ej är beredd att driva på företagsekonomiska villkor och som har en klar regionalpolitisk betydelse. Till detta ändamål har regeringen föreslagit en ram på 618 milj. kr. Detta räcker inte och innebär att trafiken på stomjärnvägarna kommer att reduceras.

Det tidtabellförslag, som nu föreligger med början juni 1990, innebär en drastisk minskning av trafiken på banan. Från 9 turer mellan Borås och Herrljunga respektive 8 turer mellan Uddevalla och Herrljunga till 6 turer i vardera riktningen. Genom att dra in morgon- och kvällsturer gör man det omöjligt för resande från Borås respektive Vänersborg/Trollhättan att resa fram och tillbaka till Stockholm samma dag. Tidigaste ankomst till Stockholm blir kl. 11.47. Självklart kommer affärsresenärerna att i stället ta flyget. Detta kommer att innebära att underlaget för interregionalt resande kommer att minska, vilket i förlängningen riskerar att ytterligare minska det statliga intresset för banan. Detta kan inte vara rätt taktik när vi i stället av miljö-, resurs- och trafiksäkerhetsskäl bör öka tågresandet.

Indragningen av morgonturerna gör det också omöjligt för pendlarna att ta taget. Kan man inte ta taget på morgonen åker man inte tåg hem på eftermiddagen heller. Det finns ett stort antal arbetspendlare, och 84 elever från Herrljunga går i gymnasieskolan i Borås. Denna tidtabell bäddar för en nedläggning av Herrljunga som järnvägsknut, vilket skulle innebära ett oacceptabelt slöseri med samhällsresurser. Vid en satsning på järnvägstrafik måste det vara bäst att ta vara på de resurser som finns och förbättra dessa.

En aspekt som sällan beaktas i debatten är värdet av hela banan Uddevalla-Herrljunga-Borås-Varberg ur säkerhets- och beredskapssynpunkt. Här finns alltså en alternativ väg för den interregionala trafiken om de stora ba-

norna skulle bli avstängda av någon anledning, t.ex. en olycka. Detta har visat sig vid flera tillfällen under det senaste året.

Vi anser att tågtrafiken i Herrljunga skall utvecklas så att Herrljunga förblir och utvecklas som ett resecentrum för Älvsborgs län. För att göra detta möjligt krävs att staten och SJ tar sitt ansvar genom en rad åtgärder:

1. Anslaget 116. Köp av interregional persontrafik på järnväg, bör utökas med de 7 milj. kr. som krävs för att SJ skall kunna bibehålla nuvarande turtäthet på banan.
2. SJ bör långsiktigt garantera en viss uppbyggnad av trafiken på Stockholmstagen med vissa snabbtågsstopp i Herrljunga för anslutning från länet.
3. SJ bör garantera en upprustning av stationerna i Herrljunga, Vänersborg och Trollhättan enligt de idéskisser som presenterats.
3. Garantier bör ges för erforderlig upprustning av Herrljungabanan för ökad komfort och högre hastighet.
4. Staten bör garantera ett investeringsstöd för de nya motorvagnar/tåg som kommer att krävas inom en snar framtid.
5. Natttåget till Stockholm bör göra uppehåll i Herrljunga för att göra det möjligt för resande att vara i Stockholm på morgonen utan att kvällen innan tvingas åka till Göteborg för att gå på tåget.

Tågtrafik i Vårgårda

Sedan 1977 är Vårgårda en av de få kommuner utmed västra stambanan som saknar möjlighet till tågtrafik. Alltsedan tågtrafiken då lades ner har kommunen och dess invånare arbetat för att åter få tåguppehåll i kommunen. Allt utan resultat trots att skälen för tåguppehåll hela tiden vuxit sig starkare genom expanderande näringsliv, ökad pendling och den ökande försurningen.

Vi anser fortfarande i första hand att de ordinarie tågen bör göra ett lämpligt antal uppehåll i Vårgårda. I en samhällsekonomisk bedömning bör detta vara lönsamt eftersom flera undersökningar som gjorts visar på företagsekonomisk lönsamhet.

Kan inte tågen stanna bör ett system med matning byggas ut genom pendeltågssystemet för att beakta kommunens behov av kontakt med stamban nätet. SJ och banverket bör ta ett större ansvar för detta för att serva sina egna vagnar och därmed öka resandeantalet, vilket torde vara SJ:s främsta mål. Pendeltågstrafiken från Göteborg bör därför via Vårgårda förlängas till Herrljunga. En sådan satsning har inte bara en regional betydelse för pendlarna utan också en interregional, vilket beskrivits ovan. Därför bör SJ och banverket enligt vår mening ta ett väsentligt ekonomiskt och praktiskt ansvar. Detta bör ges regeringen till känna.

Hemställan

Mot. 1989/90
T502

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående investeringar i Norge-Väner-länken,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om andra finansieringsmodeller för järnvägsinvesteringar,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att göra Herrljunga till ett resecentrum för Älvsborgs län,
4. att riksdagen beslutar att anslaget H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg, utökas med 7 milj. kr. för att SJ skall kunna behålla nuvarande turtäthet på banan,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tåguppehåll i Vårgårda,
6. att riksdagen – därest yrkande 5 avslås – som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om SJ:s och banverkets ansvar för matartrafik till snabbtågen.

Stockholm den 11 januari 1990

Marianne Andersson (c)

Ingvar Karlsson (c)
i Bengtsfors

EN ÖVERSIKT ÖVER NORGE-VÄNERLÄNKEN

KIL ■ KARLSTAD

GRUHS MOT STOCKHOLM

Karlstad-Erikstad
 MED UNDANTAG FÖR VISSA PUNKTINSÄTTER KRÄVS INGEN OMBYGGNAD AV JÄRNVÄGEN

Kornsjö-Ed
 NYLIGEN OMBYGGD JÄRNVÄG MED GODTAGBAR STANDARD

Förbifart Ed
 PÅ SIKT TORDE EN FÖRBIFART FÅ BYGGAS SÖDER OM ED. DET ÄR SVÅRT ATT FÅ UTEYMME FÖR DUBBELSPÅR GENOM TÄRTORTEN. EN ÖKADE GODSTRAFIK KAN OCKSÅ MEDFÖRA STORA STÖRNINGAR. BERÄKNAD TIDSVINST : 5 min.

Ed - Dalskog
 NYLIGEN OMBYGGD JÄRNVÄG AV MYCKET GOD STANDARD

Dalskog - Erikstad
 STRÄCKAN HAR LÅG STANDARD MED BRANTA LUTNINGAR OCH SNÄVA KUEVOR. EN OMBYGGNAD ÄR MYCKET LÖNSAM, SÄRSKIKT FÖR DELSTRÄCKAN DALSBUSSTOCK-ERIKSTAD. EN UTBYGGNAD AV DENNA BÖR DÄRFÖR SNARAST KOMMA TILL STÅND. BERÄKNAD TIDSVINST : 11 min.

Erikstad - Öxnered
 EFTER PLANERAT RÄLSBYTTE KOMMER STRÄCKAN ATT FÅ MYCKET GOD STANDARD. PÅ SIKT BEHÖVS DUBBELSPÅR

Uddevalla - Vänersborg - Trollhättan
 OMBYGGNAD AV BERGSLAGSBANAN GER STORA FÖRDELAR FÖR TRASTADSOMRÅDET. UTBYGGNADEN AV VÄNERSBORG - TROLLHÄTTAN UNDERLÄTTAS OCH UDDEVALLA FÅR BÄTTRE FÖRBINDELSE MED BERGSLAGSBANAN

Trollhättan - Göteborg
 JÄRNVÄGEN HAR MED UNDANTAG FÖR FYRA KORTA DELSTRÄCKOR GOD STANDARD. ENKEKSPÅR GER DOCK OTILLBÄCKVIGT KAPACITET FÖR DEN ÖKADE TRAFIKEN. DUBBELSPÅRSUTBYGGNADEN ÄR DÄRFÖR YTERST ANGEÄGLEN



TIDSVINST GÖTEBORG - KORNSJÖ : 49 min
 VID DUBBELSPÅR SÖDER ERIKSTAD