

Motion till riksdagen

1989/90:T550

av Per Stenmarck och Rolf Clarkson

(båda m)

Västkustbanan

Europa står inför stora förändringar. Integrationsprocessen i Västeuropa skall nu kopplas samman med de förändringar som socialismens sammanbrott i Östeuropa innebär. Allt detta skapar nya möjligheter i ett samhälle där goda kommunikationer får en allt större betydelse.

I det sammanhanget blir det nödvändigt med utbyggnad av infrastrukturen. De satsningar på bättre vägar och järnvägar, som förhoppningsvis kommer att ske i länder som Polen och Östtyskland, gör investeringar nödvändiga också här. Direktgående färjetrafik till Swinoujcie i Polen och till Saznitz i Östtyskland kommer med stor sannolikhet att få en allt större betydelse.

Färjetrafik från Skåne till kontinenten går idag huvudsakligen längs tre stråk. Det ena går via Östeuropa, det andra via Travemünde i Västtyskland och det tredje transiteras genom Danmark, huvudsakligen via Dan-Linkleden mellan Helsingborg och Köpenhamn.

De förändringar som nu har skett, kan komma att påverka inriktningen av dessa godsströmmar. Med en nödvändig upprustning av vägar och järnvägar genom Östtyskland och Polen kan detta bli den snabbaste vägen att nå de stora städerna i Centraleuropa. Detta gäller oavsett om godset transiteras genom Danmark – via färjor eller en bro – eller genom Västtyskland.

I det framväxande nya Europa, med en fri marknad, söker olika regioner stärka sina positioner. Detta kommer bli att kräva en utbyggnad av järnvägen. Redan nu sker på många håll stora sådana satsningar. Det är nödvändigt att sådana satsningar ges hög prioritet även i Sverige. Med förändringsprocessen i Europa kan sådana satsningar dessutom blir mer lönsamma, än vad tidigare beräkningar gett vid handen.

De mest betydelsefulla linjerna utgör stambanorna i triangeln Malmö-Stockholm-Göteborg. Av dessa har västkustbanan en helt undermålig kapacitet. I huvudsak är den enkelspårig och har flera svåra passager. Detta ger alltför långa restider, en dålig tidtabellshållning och stora svårigheter att finna utrymme för ytterligare tåg i tidtabellen. Sammantaget innebär detta, att järnvägen inte har de förutsättningar som krävs för att kunna konkurrera med andra transportalternativ. De marknadsandelar som västkustbanan i dag har är därmed väldigt små, både för gods- och passagerartrafiken.

För västkustbanan finns en god utvecklingspotential. Detta gäller både gods- och persontrafiken. Godsmängden kommer att öka de närmaste åren.

Till detta skall också läggas en ökande transittrafik till och från Norge. Men förutsättningen för bättre konkurrensmöjligheter är att banan byggs ut till dubbelspår i hela sin sträckning.

Mot. 1989/90
T550

En utbyggnad av västkustbanan utgör en viktig förutsättning för att stärka Sydsveriges och Västsveriges utvecklingsmöjligheter. Flera utredningar har pekat på svagheter i södra Sveriges infrastruktur. Därför är det viktigt, att västkustbanan får en prioritet framför andra projekt.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad av västkustbanan mellan Malmö och Göteborg.

Stockholm den 24 januari 1990

Per Stenmarck (m)

Rolf Clarkson (m)