

# Motion till riksdagen

1988/89:T545

av Ivar Franzén m.fl. (c, m, fp, mp)

Utbyggnad av västkustbanan

---

Behovet av att bygga ut västkustbanan till dubbelspår är allmänt känt och omvittnat.

- Fortsatt utbyggnad av dubbelspår på norra delen av västkustbanan (Göteborg–Veinge ) tillhör de högst prioriterade nysatsningsprojekten enligt banverket.
- Samma bedömning gör kommunikationsministern i den stora trafikpolitiska propositionen – Trafikpolitik inför 90-talet – 1987/88:50 och trafikutskottet understryker i sitt betänkande med anledning av propositionen hur viktigt det är att utbyggnaden snabbt kommer till stånd.
- I sin anslagsframställning för budget 1989/90 skriver banverket: ” Med hänsyn till att kapacitetsutbyggnader på västkustbanan är synnerligen angelägna och de betydande vinster som uppstår genom en fortsatt kontinuerlig dubbelspårutbyggnad, bör ytterligare medel anslås för detta ändamål.”
- I budgetpropositionen säger kommunikationsministern: ”Jag delar banverkets uppfattning att en fortsatt satsning på västkustbanan är angelägen.”

Med denna positiva och samstämmiga inställning hos dem som har att bestämma om nya resurser till västkustbanan så är det något av en västgötaklimax att inte nödvändiga medel har anvisats för fortsatt kontinuerlig utbyggnad av västkustbanan till dubbelspår.

## En stor miljöfråga

Vikten av att medel verkligen anvisas understryks ytterligare av de omfattande positiva miljöeffekter som en utbyggnad kan ge.

Utbyggnaden av dubbelspår till Kungsbacka möjliggör pendeltågstrafik och en minskning av den mycket omfattande bilpendlingen mellan Kungsbacka och Göteborg.

Enligt folk- och bostadsräkningen 1985 så pendlar ca 12 000 privatbilister (i dag sannolikt några tusen till) varje arbetsdag mellan Kungsbacka och Göteborg . Den sammanlagda körsträckan bedöms till 720 000 km/arbetsdag, vilket motsvarar 18 varv runt jorden. Med en genomsnittlig bensinförbrukning på en liter per mil så förbrukas 72 000 liter bensin och det släpps ut ca 200 ton koldioxid per dag och det ger ca 45 000 ton per år.

Övriga utsläpp bedöms enligt en särskild miljökonsekvensbeskrivning vara följande:

	Per dag	Per år
Kolmonoxid	15 ton	3 300 ton
Kolväten	1,4 ton	308 ton
Kväveoxider	720 kg	158 ton
Stoft	575 kg	126 ton
Bly	86 kg	19 ton

Till detta skall läggas avgasmängderna från 220 bussturer. Det är svårt att finna någon åtgärd som är mer angelägen ur miljösynpunkt än att snabbt få till stånd pendeltågstrafik mellan Göteborg och Kungsbacka.

### Koldioxid kanske största problemet!

I DN den 18 jan 1989 skriver prof. Henning Rodhe: "Det enda sättet att undvika risken för en stor klimatförändring under de närmaste årtiondena är att vi drastiskt reducerar utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. En 85-procentig nedskärning av koldioxidutsläppen är nödvändig för Sveriges del. Det kräver en stor omställning i livsföringen", skriver Rodhe och pekar bl. a. på att utsläppen från en bil som körs 1 500 mil/år mer än tredubbel överstiger den totalt – för alla aktiviteter – acceptabla utsläppen per person.

### Sund ekonomi

Kostnaden för att avbryta pågående dubbelspårutbyggnad och kostnadsökningen genom att arbetena skjuts framåt i tiden motsvarar sannolikt en minst 20 % förräntning av de behövliga 147 miljonerna.

Det finns alltså inga förnuftiga ekonomiska argument för att inte ställa 147 miljoner till banverkets förfogande för kontinuerlig utbyggnad av västkustbanan. Medel borde i första hand ställts till förfogande genom ett med 147 milj. ökat anslag för "Nyinvesteringar i stombjärnvägar".

För att möjliggöra en bred anslutning i riksdagen föreslår vi att riksdagen beslutar att för nämnda ändamål utöka banverkets upplåningsrätt hos riksgäldskontoret under budgetåret 1989/90 med 147 milj till totalt 1 357 milj.

Till de miljömässiga argumenten för utbyggnad av dubbelspår skall läggas de omfattande köproblemen och mycket irriterande tidsspillan som den omfattande bilpendlingen medför. Varje års försening av pendeltåget ökar trycket och behovet av stora väginvesteringar i södra delen av Göteborgsregionen och risken för felinvesteringar är uppenbar.

### Halmstad – Nässjö

Utöver vad som anförts om västkustbanan vill vi särskilt betona vikten av bevarande och helst ökning av den omfattande godstrafiken på järnvägslinjen Halmstad – Nässjö. Ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt skulle det uppstå mycket negativa effekter om godset flyttades över till bil och landsväg. Det är därför nödvändigt att tillräckliga medel avsätts för underhåll och upprustning så att godstransporterna kan upprätthållas med hög servicenivå, vilket också möjliggör bibehållandet av en värdefull persontrafik. Vi förutsätter att detta kan ske inom ramen för anvisade medel.

## Hemställan

Mot. 1988/89  
T545

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställs

1. att riksdagen beslutar att utvidga banverkets upplåningsrätt hos riksgäldskontoret för budgetåret 1989/90 med 147 miljoner till totalt 1 357 milj. kr., under förutsättning att pengarna investeras i västkustbanans utbyggnad till dubbelspår,

2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts avseende järnvägslinjen Halmstad–Nässjö.

Stockholm den 25 januari 1989

*Ivar Franzén (c)*

*Sven-Eric Lorentzon (m)*

*Nic Grönvall (m)*

*Rolf Kenneryd (c)*

*Christer Eirefelt (fp)*

*Margareta Fogelberg (fp)*

*Hans Leghammar (mp)*