

Motion till riksdagen

1989/90:T522

av Bo Nilsson m.fl. (s)

Västkustbanan



Bild 1. Västkustbanan – ett konkurrenskraftigt transportsystem vid sekelskiftet?

Den europeiska kartan förändras i en allt snabbare takt. I en europeisk större och friare marknad söker olika regioner stärka sina positioner för att främja en ekonomisk utveckling. Stora satsningar görs på en utbyggnad av ett europeiskt höghastighetsnät. Samtidigt öppnas gränserna mot Östeuropa och ger möjlighet till en ökad europeisk integration av handel och samfärdsel.

I Sverige har vägnätet byggts ut, medan nyinvesteringar för järnvägar knappast har skett under senare år. Stambanenätet är i dag i huvudsak identiskt med sekelskiftets nät och motsvarar inte de krav som kommer att ställas under 2000-talet.

Att en ökad satsning på kommunikationer görs som järnvägsutbyggnad motiveras främst av miljö- och trafiksäkerhetsskäl. Med ett ökat transportarbete som följer av ekonomisk utveckling kan inte vägtransporterna utökas utan svåra konsekvenser för såväl miljö som mängden trafikolyckor.

Järnvägen utgör ett ytterst energisnålt transportsystem med ringa omgivningspåverkan. Trafiksäkerheten är säkert 100 gånger högre jämfört med

vägtransporten uttryckt i personkm. En ökande andel av godsmängder är miljöfarligt och transporteras i dag på vägarna utan tillräcklig säkerhet och kontroll.

Mot. 1989/90
T522

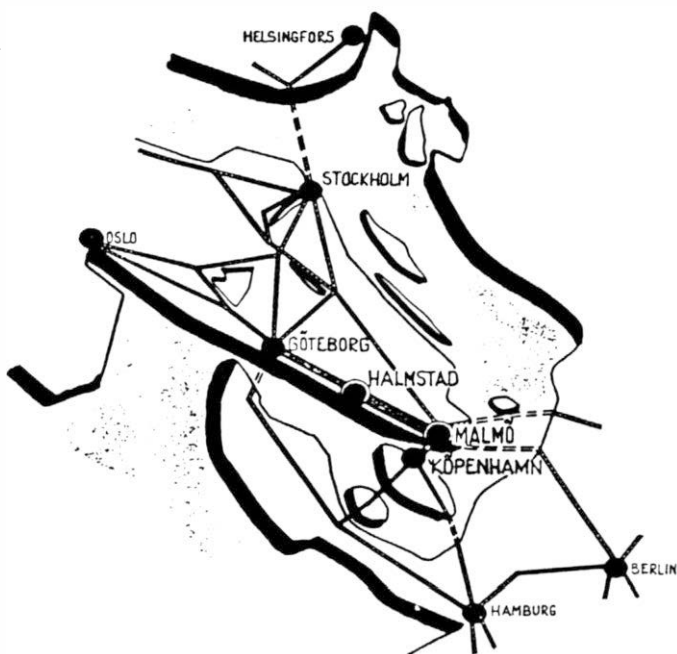
Ett starkt svenskt järnvägsnät måste prioriteras högt för att hävda Nordens och Sveriges konkurrenskraft i Europa. De mest betydelsefulla linjerna utgör stambanorna mellan de tre största stadsregionerna. Av dessa har västkustbanan helt undermålig kapacitet. Linjen är i huvudsak enkelspårig och har flera svåra passager, vilket ger långa restider, dålig tidhållning och stora svårigheter att finna utrymme för ytterligare tåg i tidtabellen. Det är naturligt att prioritera järnvägsutbyggnaden på de vitala linjer som ligger nära kontinentförbindelserna med Europa.

SJ räknar med stor utvecklingspotential för västkustbanan för såväl gods som persontrafik under förutsättning av att dubbelspår byggs hela vägen.

Västkustbanan har i dag ytterst ringa marknadsandelar av såväl gods- som persontrafik. Större marknadsandelar av en ökande godsmängd är möjlig och därtill kommer en ökande transittrafik till Norge samt möjligheterna att överföra godstrafik från den hårt belastade södra stambanan till västkustbanan.

En utbyggnad av västkustbanan utgör ett viktigt steg för att stärka Sydsveriges och västkustens utvecklingsmöjligheter. Flera utredningar har konstaterat svagheter i Sydsveriges konkurrenskraft.

Bild 2.



Malmö-Lund kan få en ökad betydelse som centrum för utbildning och service i södra Sverige. En högre standard på västkustbanan sprider konkurrensfördelarna till fler städer längs spåret genom bättre försörjning med arbetskraft/arbetstillfällen och ökad tillgång till regionens samlade utbildningsresurser.

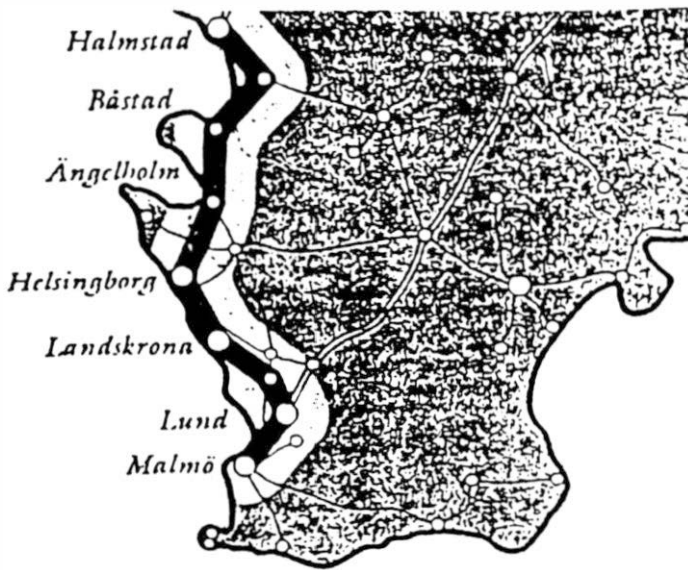


Bild 3. Upprustning av västkustbanan syd

Västra Skåne är hårt utsatt för luftföroreningar från utländska källor. De inhemska utsläppen härrör i betydande utsträckning från trafiken. För att uppnå uppsatta mål för miljön och samtidigt ge förutsättningar för regional utveckling måste en offensiv satsning ske på ett miljövänligt transportsystem.

Stor enighet råder mellan Banverk, SJ, berörda länsstyrelser, länstrafikbolag och kommuner om att en utbyggnad av västkustbanan för dubbelspår bör genomföras.

Investeringsutrymmet inom de ramar som riksdagen angivit för Banverket medger inte en utbyggnad för ett konkurrenskraftigt transportsystem. SJ har angett ett investeringsbehov i flermiljardklassen för västkustbanan mellan Malmö och norska gränsen.

De stora investeringar som behövs är en utbyggnad av dubbelspår längs hela sträckan, en ny sträckning genom Laholms kommun, en tunnel genom Hallandsåsen med ny sträckning vid Ängelholm samt en ny bandel Helsingborg–Landskrona mot Kävlinge–Lund.

Samhällsekonomiska analyser kan visa att järnvägen har stora konkurrensfördelar jämfört med vägtrafiken om miljövinster och trafikskador tas med. Även om västkustbanan ingår i stamnätet och utgör en av de mest lönsamma järnvägsprojekten i Sverige medger nuvarande investeringsramar inte en nödvändig utbyggnad inom överskådlig tid.

På västkustbanan har kommunerna bidragit med stora belopp till järnvägsbyggande för sträckan Göteborg–Kungsbacka, i Halmstad och i Helsingborg under senare år. Förutsättningarna för kommunal medverkan i finansiering av den fortsatta utbyggnaden är därför ytterst begränsad.

Ett konkurrenskraftigt, miljövänligt och trafiksäkert transportsystem på

västkustbanan förutsätter emellertid att Banverkets och SJ:s investeringsutrymme ökas. Detta kan ske genom att man får förutsättningar att undersöka alternativa finansieringsformer. Detta är inget unikt. Regeringen har redan gett Banverket i uppdrag att undersöka nya finansieringsformer för den nya Arlandabanan. Västkustbanan kan vara nästa intressanta och lönsamma järnvägsprojekt, som kan finansieras med nya alternativa former.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att stamnätets huvudsträcka prioriteras,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Banverket tillsammans med SJ, berörda länsstyrelser, länstrafikbolag och kommuner bör få i uppdrag att undersöka en alternativ finansiering för en utbyggd och upprustad västkustbana.

Stockholm den 23 januari 1990

Bo Nilsson (s)

Jan Andersson (s)

Bengt Silfverstrand (s)

Sten Östlund (s)

Lars Svensson (s)