

# Motion till riksdagen

1988/89:T537

av Kenth Skårvik och Ingela Mårtensson (båda fp)

Fortsatt utbyggnad av västkustbanan

---

Västkustbanan har i olika utredningar och uttalanden under senare år ansetts som mycket angelägen för utbyggnad till dubbelspår i hela sin sträckning, inte minst mot bakgrund av att kapacitettaget nåtts på banans enkelspåriga avsnitt. Detta har medfört och medför långa res- och transporttider med stora risker för förseningar. Ett tättrafikerat enkelspår som västkustbanan med 60–65 tåg per vardagsdygn är mycket störningskänsligt och tidsvinsten av snabbtågstrafik begränsade innan större delen av sträckan har byggts ut till dubbelspår.

I såväl regeringens trafikpolitiska proposition 1987/88:50 Trafikpolitiken inför 90-talet, trafikutskottets betänkande 1987/88:19 och Banverkets anslagframställning för budgetåret 1989/90 understryks att en fortsatt utbyggnad av Västkustbanan är klart angelägen.

Från vår sida vill vi understryka vikten av att västkustbanan kan byggas ut i enlighet med Banverkets intentioner.

Banverket anförde bl.a.:

På västkustbanan genomförs f.n. dubbelspårutbyggnader enligt den s.k. Nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning. 255 milj.kr. har avsatts för dubbelspår på i första hand delsträckorna Brännarp–Getinge (klar våren 1988) Almedal–Mölnadal och Halmstad–Trönninge. Den sistnämnda sträckan beräknas klar våren 1990.

Fortsatt utbyggnad av dubbelspår på norra delen av Västkustbanan (Göteborg–Veinge) tillhör de högst prioriterade nysättningsprojekten enligt Banverket, liksom enligt den trafikpolitiska propositionen (prop 1987/88:50).

Med hänsyn till att kapacitetsutbyggnader på Västkustbanan är synnerligen angelägna och till de betydande vinster som uppstår genom ett fortsatt kontinuerligt dubbelspårbyggande, anser Banverket att ytterligare medel bör anslås för detta ändamål. Inriktningen bör vara ett direkt fortsatt byggande i en takt som är högre än hittills. Närmast aktuella etapper efter de nu pågående är därvid från Mölnadal söderut mot Kungsbacka och norr om Halmstad.

Beträffande den finansiella delen för ovan nämnda utbyggnad hänvisar vi till folkpartiets kommittémotion avlämnad under allmänna motionstiden i januari 1989.

Den positiva syn som präglat en fortsatt utbyggnad av västkustbanan till dubbelspår har bl.a. medfört att kommunerna efter banan i sin planering tagit stor hänsyn till utbyggnadsplanerna. För att dessa inte skall förhindras eller fördröjas i brist på kommunala åtgärder har kommunerna efter banan

inte sällan forcerat såväl planering som beslut som omfattar västkustbanans sträckning och infrastruktur m.m. inom respektive kommun.

En faktor som i den allmänna opinionen för en snabb utbyggnad av Västkustbanan tillmätts stor betydelse är de betydande miljöstörningar som den omfattande pendlingstrafiken med bil och buss ger upphov till i Göteborgs innerstad liksom de problem med framkomligheten som bil- och busstrafiken orsakar både på tillfartsvägar och i innerstadsområdena. Det kan nämnas, att enligt en resvaneundersökning, gjord 1986, uppgick antalet enkelresor per dygn mellan Kungsbacka och Mölndal/Göteborg till ca 32 000 och beräknas år 2 000 ha ökat till 43 000. Ett sätt att eliminera de betydande olägenheter som finns genom den omfattande bil- och busstrafiken i området är att erbjuda pendlarna ett alternativ med snabba, täta och bekväma föbindelser med tåg. Ett omfattande utredningsarbete hur pendeltågstrafiken mellan Göteborg och Kungsbacka kan lösas har gjorts av Göteborgs Lokaltrafik AB som också är beredd att samordna sina insatser för trafikering av pendeln med banutbyggnaden på sträckan.

Om banverket efter färdigställandet av nu pågående arbeten för dubbelspår på västkustbanan med hänsyn till det begränsade anslag som västkustbanan tilldelas för budgetåret 1989/90 tvingas till avbrott i utbyggnaden skulle – enligt vår mening – den positiva behandling som en dubbelspårsutbyggnad av banan rönt såväl i regeringens trafikpolitiska proposition som i olika uttalanden från ansvariga politiker och i banverkets anslagsframställning, på ett avgörande sätt strida mot de intentioner som dessa olika dokument och uttalanden ger uttryck för.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att banverket snarast tillförs medel för att kunna fortsätta ombyggnaden av västkustbanan till dubbelspårig järnväg.

Stockholm den 25 januari 1989

*Kenth Skårvik (fp)*

*Ingela Mårtensson (fp)*