Motion till riksdagen 1987/88:T530

av Rolf Kenneryd m. fl. (c, m, fp) om utbyggnad av västkustbanan till dubbelspår

Mot.
1987/88
T530–536

Kapaciteten på den enkelspåriga västkustbanan är hårt ansträngd. Tågtrafiken på banan är ofta utsatt för störningar med dålig tågföring och förlängda res- och transporttider som följd. Genom kapacitetsbristen liksom bristerna i regulariteten har järnvägen en betydande konkurrens av biltrafiken, inte minst beroende på att väg E6 som i betydande delar löper parallellt med järnvägen genom utbyggnad till motorvägsstandard i många fall har kortare res- och transporttider än vad järnvägen kan erbjuda. Också ur miljösynpunkt är det angeläget att järnvägens konkurrenskraft stärks gentemot landsvägstrafiken.

Västkustbanan är emellertid en av vårt lands mest strategiska järnvägslinjer med stor betydelse både i det nationella och internationella transportnätet.

Sedan något år tillbaka pågår ombyggnadsarbeten på banan varvid vissa sträckor byggts ut till dubbelspår.

Banans mycket goda utvecklingspotential gör att en fortsatt utbyggnad av hela västkustbanan till dubbelspår är väl motiverad. Detta framgår bl. a. av den utredning som transportrådet under fjolåret gjorde på regeringens uppdrag och som redovisades i rapporten TPR 1987:4 järnvägsprojekt utanför Stockholmsområdet. I denna läggs fast bl. a. "att de företagsekonomiska kalkylerna visar att det finns goda möjligheter att förränta mer än de 20 % av kapitalet som SJ accepterat i överenskommelsen med staten".

Det sägs vidare att "motiven för en utbyggnad främst är att banan på sträckan Göteborg–Veinge, den s. k. norra delen, tillhör de mest trafikerade enkelspåriga bandelarna i landet med upp till 70 tåg per dygn. All erfarenhet visar att man därigenom nått kapacitetstaket. En utbyggnad till dubbelspår av hela banan kommer att avsevärt minska restiderna och öka trafikmängderna för både person- och godstrafiken".

I samband med de påbörjade dubbelspårsarbetena på västkustbanan har också undersökts möjligheter att anordna pendeltågstrafik mellan Kungsbacka och Göteborg. De utredningar som hittills gjorts visar på goda möjligheter för ett sådant arrangemang.

I regeringens proposition 1987/88:50, Trafikpolitiken inför 1990-talet är västkustbanan en av de få banor som nämns vid namn som motiverade för utbyggnad.

Vad gäller de s. k. länsjärnvägarna vill vi särskilt betona vikten av bevarande av godstrafiken på linjen Halmstad–Nässjö, och särskilt framhål-

1 *Riksdagen 1987/88. 3 saml. Nr T530–536*

la betydelsen av att tillräckliga investeringsmedel avsätts för sträckan Halmstad–Hyltebruk på grund av dess omfattande godstrafikmängd.

De prioriteringar som här föreslås förutsätts bli genomförda inom ramen för den totala anslagstilldelningen.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om dubbelspår på västkustbanan samt godstrafiken Halmstad–Nässjö.

Stockholm den 27 januari 1988

Rolf Kenneryd (c)
Ivar Franzén (c)
Margareta Fogelberg (fp)
Nic Grönvall (m)
Sven Eric Lorentzon (m)
Christer Eirefeldt (fp)