

Motion till riksdagen

1988/89:T515

av Ulla-Britt Åbark m.fl. (s)

Utbyggnad av västkustbanan till dubbelspår

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 kapacitetstaket 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 ca 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 andslagsframställning för budgetåret 1989/90 – dagtecknad 1988-08-17 – understryks, att en fortsatt utbyggnad av västkustbanan är klart angelägen. Banverket anförde bl. a.

På Västkustbanan genomförs för närvarande 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 (1987/88:50).

Banavdelningen inom SJ (numera Banverket) har i februari 1988 färdigställt en banutredning om Västkustbanan på denna del (VKB 86). Syftet har varit att redovisa kostnader och bantekniska konsekvenser av fortsatt utbyggnad till dubbelspår. Därvid inkluderas erforderliga ombyggnader av hastigheten till 160 km/tim, vilket m h t spårgeometrin medger hastigheten 200 km/tim med snabbtåg med lutande vagnskorg. Vidare har utretts alternativa lägen för banan, liksom vilken prioritetsordning mellan olika delsträckors utbyggnad som bör gälla. Den lämpligaste utbyggnadsstrategin från trafikeringssynpunkt är från Mölnadal söderut, från Halmstad norrut samt från Halmstad söderut.

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, lämpligen ca 175 Mkr/år fr o m 1990 (i 1990 års prisnivå). Närmast aktuella etapper efter de nu pågående är därvid från Mölnadal söderut mot Kungsbacka och norr om Halmstad.

I regeringens budgetproposition för budgetåret 1989/90 har för ändamålet anvisats 25 milj. kr. Detta belopp är återstoden av 255 milj. kr enligt den Nordiska handlingsplanen. Tillsammans med övriga disponibla medel klaras en dubbelspårutbyggnad till Kålleröd. Denna etapp är enligt banverket klar i början av 1990. Ytterligare anslag kan disponeras först den 1 juli 1990 under förutsättning att medel beviljas.

Detta innebär att pågående arbeten måste avbrytas ett antal månader under första halvåret 1990. Ett sådant förfaringssätt förefaller mycket orationellt och oekonomiskt. För undvikande härav erfordras åtminstone en förskottering i storleksordningen 50–75 milj. kr av begärt anslag budgetåret 1990/91 samt garantier att äskade medel beviljas för budgetåren 1990/91 och 1991/92.

Västkustbanans utbyggnad till dubbelspår är högst prioriterad i enlighet med vad som ovan anförts. Ytterligare skäl är bl. a. de miljömässiga fördelar som spårbinden trafik ger jämfört med buss- och biltrafik.

Såsom ett led att bl. a. uppnå bättre trafikmiljö och samhällsekonomi har berörda kommuner fattat principbeslut om pendeltågstrafik på sträckan Kungsbacka–Göteborg med start i mitten av 1992. Detta ställningstagande från kommunernas sida innebär också ett principbeslut om avsevärda investeringar i stationsanläggningar, parkeringsplatser och pendeltåg m. m. uppgående till storleksordningen 200 milj. kr.

Befolkningen i Kungsbacka och Mölndals kommuner uppgick den 31 december 1987 till drygt 101 000 invånare, vilket gör den södra sektorn av Göteborgsregionen till den befolkningsmässigt största sektorn. Den södra sektorn är även den sektor som förväntas växa snabbast under de kommande åren. Enligt den senaste prognosen bedöms befolkningen komma att uppgå till ca 108.000 invånare år 2000.

Kungsbacka kommun är den kommun som växer snabbast inom Göteborgsregionen. Under perioden 1980–1985 har befolkningen ökat med 12 % eller drygt 5 000 personer. Under motsvarande period ökade utpendlingen från kommunen med över 23 % (från 11 200 till 13 800 arbetspendlare), trots att antalet arbetstillfällen inom kommunen ökade mycket kraftigt.

Enligt resvaneundersökningen 1986 sker ca 30 000 kollektivresor per dag med start och/eller mål inom Mölndals eller Kungsbacka kommuner. Av dessa skulle ungefär hälften beröras av en övergång till pendeltågstrafik.

För Kungsbacka kommun – som är mest berörd av en pendeltågstrafik och dessutom snabbt ökar sin befolkning – har en särskild studie gjorts över den förväntade pendlings- resp. totalreseutvecklingen till år 2000.

Av 1985 års resor mellan Kungsbacka och Mölndal/Göteborg sker ca 9 % eller ca 3 500 enkelresor med kollektiva färdmedel. Om motsvarande andel kvarstår år 2000 skulle antalet kollektiva resor uppgå till ca 4 500/dygn.

Skulle en fortsatt dubbelspårutbyggnad inte komma till stånd eller försenas skulle detta ofelbart medföra ökade transporter på landsväg, något som från miljösynpunkt är helt otillfredsställande. Redan nu är trängseln i rusningstid mycket stor på vägarna i området och utsläppen från fordonen – flertalet reser i egen bil eller buss – belastar ytterligare den redan svårt nedsmutsade luften, främst i Göteborgs innerstad. Ett sätt att eliminera de olägenheter som finns är att erbjuda pendlarna ett alternativ med snabba.

täta och bekväma pendeltågsförbindelser.

Berörda län och kommuner har bildat en särskild arbets- och samrådsgrupp för västkustbanan. Arbets- och samrådsgruppen har uttalat att en fortsatt utbyggnad av västkustbanan till dubbelspår är angelägen och samrådsgruppen har förhoppningen att anslagsfrågan för västkustbanan kommer att röna samma positiva förståelse som kom till uttryck i den trafikpolitiska propositionen.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av fortsatt utbyggnad av västkustbanan till dubbelspår.

Stockholm den 20 januari 1989.

Ulla-Britt Åbark (s)

Lars Svensson (s)

Sten Östlund (s)

Doris Håvik (s)

Inga-Britt Johansson (s)