

Motion till riksdagen 2009/10:T540

av Alf Eriksson m.fl. (s)

Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att färdigställa Västkustbanans utbyggnad genom Varberg.

Motivering

Västkustbanan genom Halland är mycket hårt belastad. Befolkningen i Halland växer procentuellt snabbast i landet. Många väljer att bo i Halland och pendla till sina arbetsplatser även utanför länet. En stor pendlingsregion har bildats och behovet av pendlingskapacitet ökar ständigt. Tågen är fulla och många får stå därför att kapaciteten inte räcker till då behoven är som störst.

Samtidigt ökar de tunga transporter på motorväg E6 genom Halland på ett lavinartat sätt. Industrin ställer krav på just in time-leveranser, men det är en omöjlighet idag att det skall kunna ske på järnväg eftersom spårkapaciteten inte räcker till. Järnvägen kan inte möta den efterfrågan som finns och det blir bara värre för varje år.

Dubbelspårutbyggnaden har i investeringsplanerna varit prioriterad i ett par decennier som en länk mellan storstäderna Köpenhamn och Oslo. Utbyggnaden till dubbelspår har pågått i 20 år och är ännu inte färdig. Det återstår en sträcka på 6–7 km genom Varberg.

Under mitten av 1990-talet tecknades ett avtal mellan Varbergs kommun och Banverket om utbyggnaden. Både kommunen och Banverket ställde upp med åtaganden. Byggstarten har ständigt flyttats fram och det är nu oklart om den överhuvudtaget finns kvar i planen för nästa årtionde. Det är dåligt utnyttjande av gjorda investeringar när dubbelspåret är utbyggt på en sträcka av 15 mil, men det mitt på finns ett enkelspår i 7 kilometer. Den senaste etappen invigdes i juni 2008 och kostade över en miljard.

Fel! Okänt namn på

Utbyggnadstakten har varit så långsam, 20 år, att behoven även sprungit förbi den ursprungliga visionen om dubbelspår längs hela Västkustbanan. Möjligheten att flytta över godstransporter dagtid är även med dubbelspår mycket begränsad. Pendeltågstrafiken kräver det utrymme som finns och för att lösa kapacitetsbristen skulle ett särskilt pendeltågsspår behövas på långa sträckor.

Förväntningarna var stora när regeringen förra året presenterade sin infrastrukturproposition, Framtidens resor och transporter, men inget besked om byggstart lämnades. Motivet till det uteblivna beskedet var att projektet inte var tillräckligt berett för en snabb byggstart. Det är angeläget att den sista länken av dubbelspåret genom Halland, järnvägstunneln under Varberg, färdigställs. Byggstart måste ske så att den kan stå färdig samtidigt som tunnlarna genom Hallandsåsen kan tas i drift.

Stockholm den 2 oktober 2009

Alf Eriksson (s)

Hans Hoff (s)

Björn Lind (s)

Jennie Nilsson (s)