

Motion

1982/83: 606

Ivar Franzén m. fl.

Dubbelspår och pendeltågstrafik på västkustbanan

Den spårbundna trafiken har goda utvecklingsmöjligheter. Ur såväl miljö- som trafiksäkerhetssynpunkt har den många fördelar. Med hänsyn till detta och de mycket höga drivmedelskostnaderna är det ur samhällsekonomisk synpunkt önskvärt att en allt större del av person- och godstrafiken överförs till järnväg. Genom ökade kunskaper och medvetenhet om bilavgasernas negativa miljöeffekter har också järnvägstrafiken stärkt sin ställning i förhållande till biltrafiken.

En av de mest belastade enkelspåriga sträckorna i SJ:s affärsbanenät är västkustbanan, delen Göteborg–Halmstad–Veinge. Antalet personförande tåg har ökat successivt och SJ har för avsikt att införa entimmarstrafik. I nuläget är detta i praktiken omöjligt, eftersom kapaciteten under vissa tidsavsnitt redan är till fullo utnyttjad. Betydande förseningar hör också till den vanliga tågordningen på denna del av västkustbanan.

Vissa förbättringar är på gång eller planeras under budgetåret 1983/84, såsom linjeomläggningen Halmstad–Getinge och förlängning av mötesspårren vid några stationer. Det är mycket angeläget att linjeomläggningen Halmstad–Getinge fullföljs med dubbelspår på hela sträckan.

Enligt en resvaneundersökning som SJ genomförde 1976/77 är järnvägens andel av det totala resandet efter västkusten påfallande litet. SJ bedömer att ett stort antal resenärer bör kunna föras över till järnväg med bättre tidtabell och kortare restid. Medelhastigheten uppgår f. n. till 75–80 km/tim, vilket skall jämföras med 92–101 km/tim på sträckan Stockholm–Malmö och 99–117 km/tim på sträckan Stockholm–Göteborg. Medelhastigheten på västkustbanan är således avsevärt lägre än på övriga stambanor.

I samband med ombyggnader och kurvrätningar bör västkustbanan i sin helhet byggas ut till dubbelspår. Vissa sträckor måste enligt vår uppfattning prioriteras mycket högt då de samtidigt med nödvändig kapacitetsförstärkning för nuvarande trafik också ger möjlighet till angelägen pendeltrafik.

En sådan bandel är Göteborg–Kungsbacka–Frillesås.

I en utredning som gjorts inom Göteborgsregionen redovisas att utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Göteborg–Kungsbacka är förhållandevis billig – ca 100 milj. kr. i 1981 års prisläge. Detta är en under alla förhållanden nödvändig investering för en rimlig utveckling av fjärrtrafiken, men givetvis utnyttjas investeringen mycket bättre om den även brukas för pendeltrafik.

Trafikunderlaget som uppskattats till ca 7 000 resor/dygn på den aktuella sträckan anses vara en rimlig förutsättning för pendeltrafik. Att denna

uppskattning är välgrundad bestyrks av den höga resefrekvensen på det nya morgontåget mot Göteborg som sattes in sommaren 1981.

Fortfarande sker huvuddelen av det kollektiva resandet Kungsbacka–Göteborg med buss. Under högtrafik är tillgänglig kapacitet helt utnyttjad. Ytterligare insatser under högtrafik medför stora marginalkostnader.

Även om kostnaderna för pendeltrafik räknat per resande övergångsmässigt blir något högre än för ett utbyggt bussalternativ så är fördelarna så stora med pendeltåg att det mer än väl väger upp detta.

Resenärerna får sin restid minst halverad jämfört med att åka buss – från 50–60 min. för buss till 20–25 min. för tåg. Detta plus ett bekvämare resande kommer sannolikt att medföra ett betydligt större antal kollektivt resande än i ett utbyggt bussalternativ.

Självklart innebär detta en rad samhällsekonomiska fördelar, såsom större skatteintäkter, färre trafikolyckor, mindre miljöbelastning osv.

Även om bandelen Göteborg–Kungsbacka måste prioriteras så är det ur kommunal planeringssynpunkt mycket angeläget att – även för övriga delar – sträckning och utbyggnad så snart som möjligt fastställs. Kommunerna längs banlinjen är vid sin planering i hög grad beroendet av vilken mark som friställs eller tas i anspråk vid ändrad sträckning och breddning av banan. Likaså är kommunerna beroende av västkustbanans framtida transportkapacitet i samband med industriplanering och bostadsbebyggelse.

Västkustbanan är inte bara en mycket viktig kommunikationsled i västra Sverige utan en viktig förbindelselänk med i första hand våra nordiska grannländer Norge och Danmark.

Alla är säkert överens om att investering i dubbelspår på västkustbanan är en riktig framtidssatsning, som på sikt kommer att ge en mycket god återbärning.

Vi behöver ett sådant projekt för att öka sysselsättningen och ge en stimulans åt näringslivet i övrigt. I dagens statsfinansiella läge är vi medvetna om att det inte kan anvisas särskilda pengar för detta ändamål utan att det i första hand måste prioriteras inom de investeringsramar som tilldelas SJ.

Ytterst väsentligt är det dock att projektering och övriga förberedelser påskyndas så att det föreligger färdiga projekt som ur sysselsättningssynpunkt måste prioriteras mycket högt när det gäller tilldelning av arbetsmarknadsmedel.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

att riksdagen beslutar att som sin mening uttala sig för vad som anförts i motionen om prioritering av dubbelspår och pendeltrafik på västkustbanan.

Stockholm den 19 januari 1983

IVAR FRANZÉN (c)

NILS GRÖNVALL (m)

EVERT HEDBERG (s)

LARS SVENSSON (s)

ULLA-BRITT ÅBARK (s)

INGER WICKZÉN (m)

CHRISTER EIREFELT (fp)

SVEN ERIC LORENTZON (m)

ROLF ANDERSSON (c)

OWE ANDRÉASSON (s)