

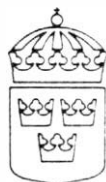
Motion till riksdagen

1989/90:T506

av Evert Svensson m.fl.

(s, m, fp, c, vpk, mp)

Bohusbanan



Mot.
1989/90
T506–509

Utbyggnad av Väst kustbanan och järnvägen Göteborg–Norge är en av de viktigaste utvecklingsfrågorna inom transportområdet i ett svenskt och nordiskt perspektiv.

Väst kustregionen Malmö/Köpenhamn–Göteborg–Oslo är en av Nordens största och mest expansiva näringslivs- och trafikregioner. Närheten till kontinenten innebär ytterligare ökade möjligheter till utveckling i takt med att det ekonomiska samarbetet i Europa intensifieras. Detta ställer krav på ett effektivt transportsystem med stor kapacitet och hög standard där inte minst intresset av en god miljö måste väga tungt. Det är ytterst angeläget att järnvägens roll härvid förstärks väsentligt.

Inom Göteborgs och Bohus län har det senaste året redovisats ett omfattande utredningsarbete både om väg E 6 och om utbyggnad av Bohusbanan till Norge. En slutsats är att även med försiktiga antaganden om framtida trafikutveckling kommer den totala trafikvolymen för både person- och godstrafik att öka starkt.

Om man lyckas pressa ner den årliga ökningstakten i persontrafiken väg/järnväg genom Bohuslän till mindre än hälften av vad den varit under 1980-talets senare hälft kommer trafikvolymen ändå att i det närmaste fördubblas till år 2010. En motsvarande ökning kan väntas för godstrafiken. Den tunga godstrafiken väg/järnväg beräknas öka från ca 6 miljoner ton 1987 till över 13 miljoner ton år 2010.

Den utan jämförelse största ökningen väntas för den internationella godstrafiken. Redan idag är över hälften av den tunga godstrafiken på E 6 genom Göteborgs och Bohus län internationell. Inte minst utvecklingen inom det norska näringslivet har här betydelse. Norges utrikeshandel är idag till ca 75 procent inriktad mot EG- och EFTA-länderna. Denna andel beräknas öka till 90 procent mot sekelskiftet. Utan en omfattande utbyggnad av järnvägen genom Bohuslän, med förlängning till Norge, kommer trafiksituationen i Göteborgs och Bohus län främst från miljösynpunkt att bli oacceptabel. Det bör understrykas att Göteborgs och Bohus län vad gäller påverkan på miljön är ett i hög grad utsatt område, även i ett nationellt perspektiv.

En utbyggnad av Bohusbanan till Norge innebär att man anpassar järnvägen till naturliga trafik- och resemonster. Man skapar den kortaste och snabbaste förbindelsen till Oslo. Bättre förutsättningar skapas för fjärrtrafiken.

Järnvägen kan även få en stor betydelse för den interregionala och regionala trafiken i stråket Göteborg–Uddevalla–Oslo. I denna trafikkorridor finns ett mycket betydande trafikunderlag. För godstrafiken skapas bästa möjliga förutsättningar genom kortare väg och genom att Bohusbanan redan idag har stambanestandard vad gäller lutningsförhållanden.

Stora restidsvinster kan uppnås vid en utbyggnad av Bohusbanan till Norge. I ett s.k. 160-km-alternativ kan restiden Göteborg–Oslo med tre uppehåll pressas med närmare två timmar jämfört med idag. Även vid en begränsad upprustning av banan till 130 km/tim där uteslutande nuvarande sträckning utnyttjas, kan restiden sänkas med närmare 1 1/2 timme. Detta förhållande kombinerat med att järnvägen dras genom naturligt sammanhållna befolknings- och trafikregioner visar vilken betydande utvecklingskraft som finns i ett Bohusbanan/Norge-alternativ.

Som ovan nämnts är den s.k. västkustregionen en av Nordens viktigaste näringslivs- och trafikregioner. Här finns ett stort och snabbt växande behov av bättre kommunikationer, inte minst en väsentlig utbyggnad av järnvägen. Miljömässigt finns betydande problem, där framför allt Göteborgs och Bohus län tillhör landets från miljösynpunkt mest utsatta områden. En förlängning av Västkustbanan genom Bohuslän till Norge måste därför enligt vår uppfattning ha hög prioritet.

Den ovan föreslagna utbyggnaden av Bohusbanan är kostnadskrävande. Det kan därför finnas anledning att pröva en alternativ finansiering.

Sammanfattningsvis – genom restidsförkortningar och bättre anpassning till naturliga trafikströmmar uppnår man genom en utbyggnad av Bohusbanan till Norge fördelar för fjärrtrafiken samtidigt som helt nya utvecklingsmöjligheter skapas för regional tågtrafik. Vidare kan godstrafiken utvecklas genom kortare väg, rationellare trafik och högre kapacitet. Positiva regionalpolitiska effekter bör uppstå genom att man bättre knyter ihop expansiva regioner i Norge/Sverige. Betydande miljövinster kan göras genom en utveckling av järnvägen i ett miljömässigt utsatt område. Alternativ finansiering måste kunna prövas för att utbyggnadsobjekt av strategisk betydelse för infrastrukturen skall kunna genomföras tidigare. Här bör Bohusbanan/Norge-objektet prioriteras högt.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upprustning av Bohusbanan med förlängning till Norge.

Stockholm den 17 januari 1990

Mot. 1989/90

T506

Evert Svensson (s)

Karl-Erik Svarthberg (s)

Jens Eriksson (m)

Lisbet Calner (s)

Leif Olsson (fp)

Ing-Britt Nygren (m)

Lars Bäckström (vpk)

Lennart Nilsson (s)

Kenth Skårvik (fp)

Elving Andersson (c)

Sverre Palm (s)

Kent Lundgren (mp)