

Motion till riksdagen

1987/88:T37

av Evert Svensson m. fl. (s, m, fp, c)

om trafikpolitiken inför 1990-talet
(prop. 1987/88:50)

Förslag om att utveckla järnvägstrafiken och därigenom begränsa den snabba tillväxten av landsvägsberoende trafik har på senare tid vunnit allt större anslutning. Som ett viktigt skäl för en sådan politik anges järnvägstrafikens miljövänlighet. Även samhällsekonomiska och regionalpolitiska skäl talar starkt för en ökad satsning på järnvägar.

Ett exempel på satsningar som snabbt givit resultat, ökade godsmängder på järnväg och mindre lastbilstrafik, är franska statens satsningar på godståg bl. a. Lille—Avignon—Marseille. Dessa godståg är öppna för vagnar med frukt och grönsaker samt för samlastningsgods och kombitransporter. Denna satsning på nya marknader har varit lyckad. Trafiken har ökat med 30 %, vilket innebär att man redan i dag kan avläsa ett godkänt resultat.

Det finns mycket som talar för att järnvägarna är ett transportmedel även för morgondagen. De stora satsningarna på järnvägar som görs på många håll i Europa visar på en stark framtidstro.

Biltrafiken står för 95 % av koloxidutsläppen i Sverige, för 70 % av kväveoxiderna och 60 % av utsläppen av kolväten. En snabbt växande del av det sura nedfallet kommer från vägtrafikens utsläpp. Det bidrar till skogsdöd, döda sjöar och ökade halter av giftiga ämnen i grundvattnet. Miljöförstörelsen kostar, enligt vissa beräkningar, flera tiotals miljarder kronor om året i Sverige.

Utsläppen drabbar inte bara naturen, utan även människors hälsa — från ökade problem för allergiker till cancer. En övergång från vägtrafik till spårtrafik är ett kraftfullt bidrag till en minskad miljöförstörelse. Så innebär t. ex. om man överför en procent av personbilstrafiken till järnväg minskar kväveoxidutsläppen med drygt 1 000 ton per år. Varje år dör ca 800 personer och 6 000 skadas svårt i vägtrafiken. I jämförelse med vägtrafiken är järnvägstrafiken ca 20 gånger säkrare.

En mer effektiv miljö- och transportpolitik skulle kunna minska dessa skador och kostnader högst avsevärt. Men då måste effektivare och fler åtgärder införas. Marknadsmekanismerna klarar inte att på egen hand åstadkomma de önskvärda förändringarna.

Lägger vi över en fjärdedel av dagens persontransporter och en tredjedel av gods-transporterna från väg till spårbunden trafik sparar vi in 1,5 miljarder på vår oljenota. Dessutom motverkar vi skogsförurningen, minskar vägslitaget och reducerar antalet trafikolyckor.

En svensk järnvägssträckning som utmärkt väl kan tjäna som exempel på en önskvärd och sannolikt mycket lönsam upprustning och utbyggnad är Bohusbanan. Den utgör en viktig trafiklänk genom Bohuslän. Under diskussionerna om den

framtida väg- och järnvägsstrukturen har studerats möjligheterna att förlänga banan och ansluta den till det norska järnvägsnätet via en ny bro över Svinesund. Studier utförda av transportrådet och de berörda bohuskommunerna visar att detta skulle vara en samhällsekonomiskt motiverad satsning.

Vid Svinesund passerar i dag ca 285 000 långträdare per år, vilket innebär ca 700 långträdare per arbetsdag. Det är långt mer än den nuvarande Europaväg 6 kan bära med rimliga krav på trafiksäkerhet och framkomlighet. Under sommarmånaderna är E6 Sveriges hårdast trafikerade väg. Även med en mycket omfattande upprustning av landsvägen torde en utbyggnad av Bohusbanan vara enda möjligheten att undvika en inte minst ur miljösynpunkt oacceptabel ökning av landsvägstrafiken genom ett mycket miljö känsligt område.

Området Oslo-Östfold är starkt expanderande, liksom regionen Göteborg-Stenungsund-Uddevalla. Utmed en tänkt sammanhängande järnvägslinje Göteborg—Oslo bor redan nu 1,5 miljoner människor med ett ständigt växande transportbehov.

Transportsystemet mellan Göteborg och Norge skulle, enligt gjorda utredningar, kunna baseras på ett högklassigt enkelspår genom Bohuslän med anknytning till det norska järnvägsnätet vid Halden/Berg i kombination med det befintliga enkelspåret Göteborg-Mellerud-Kornsjö-Halden/Berg. Huvudtanken i ett sådant transportsystem är att dels utnyttja befintlig järnvägsstruktur, dels skapa en ny attraktiv, snabb järnväg mellan Göteborg och Oslo.

Bohusbanan är 28 km kortare än sträckan Göteborg-Mellerud-Oslo. Bohusbanan är den kortaste, billigaste och snabbaste förbindelsen i en västkustbana mellan Köpenhamn-Malmö/Helsingborg-Oslo. En järnvägssträckning som knyter ihop två huvudstäder i Norden och som dessutom passerar Sveriges andra stad samt går genom två tätbefolkade landskap bör självfallet förnuftsmässigt tillhöra stomnätet. Om den framtida järnvägsstrafiken skall konkurrera med flyg och bil, då är det helt nödvändigt att tågen framförs den kortaste och snabbaste vägen.

En utbyggd bohusbana ger kapacitet och trafikunderlag för tre transportsystem: Expresståg Göteborg-Oslo för inte minst den internationella trafiken, en snabb Oslopendel, med uppehåll vid större tätorter (i princip i varje kommun) samt lokal pendeltrafik för lokal- och arbetsresor på olika delsträckor mellan Göteborg och Strömstad. En fördel är också att den befintliga järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Oslo, där i varje fall sträckan Göteborg—Mellerud nästan nått sitt kapacitetstak, avlastas en del trafik. Båda järnvägarna utgör ett sammanhängande transportsystem där person- och godstrafik kan kombineras och utnyttja flexibilitet.

För närtrafiken runt Göteborg planerar trafikhuvudmännen satsningar på pendeltågstrafik. För att ett sådant system skall fungera krävs hög standard på spår, signalsystem och fjärrstyrning.

Utbyggnad och upprustning av järnvägsnätet medför stora investeringar. Det framgår inte minst av regeringens proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 90-talet. En utbyggnad av Bohusbanan enligt de riktlinjer som föreslås i denna motion förutsätter ytterligare miljardinvesteringar under 90-talet. Ett beslut om utbyggnad måste naturligtvis också innefatta finansiering av projektet. Regeringen har föreslagit en ökning av bensinskatten med 25 öre för att möjliggöra bl. a. järnvägsinvesteringarna. Vi förutsätter att riksdagen i någon form ställer erforderliga resurser till förfogande för att de ökade satsningarna på järnvägssidan skall kunna komma till stånd.

Mot. 1987/88
T37

Av transportrådets utredning om Bohusbanan framgår att "marknadsutsikterna för trafiken mellan Göteborg och Oslo och för regionaltrafiken i Bohuslän är mycket goda". Den samhällsekonomiska kalkylen visar att Bohusbanans förlängning mycket väl kan vara samhällsekonomiskt lönsam efter mer ingående studier. Transportrådets försök till företagsekonomisk kalkyl visar att det med denna lösning är möjligt för SJ att förränta uppemot hälften av kapitalkostnaderna för banan. Tar man hänsyn till miljö-, markanvändnings- och regionala utvecklingseffekter borde lönsamheten öka ytterligare. Det som talar för att banan borde ha positiva struktureffekter är bl. a. att 50 % av nyttan kommer från regionala resor och att utvecklingsbara orter som Stenungsund, Uddevalla och Strömstad kommer närmare varandra och dessutom stärks kontakten med Göteborg och Oslo.

En förutsättning för såväl en oundgänglig upprustning av Bohusbanan i dess nuvarande sträckning som för en vidareutbyggnad över gränsen till Norge torde vara att banan klassificeras som en del av stombanenätet. Detta och vad som i övrigt ovan anförts om upprustning och utbyggnad av Bohusbanan bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggd Bohusbana som en del av stombanenätet.

Stockholm den 28 januari 1988

Evert Svensson (s)

Nils Carlshamre (m)

Karl-Erik Svarthberg (s)

Siri Häggmark (m)

Kenth Skårvik (fp)

Elving Andersson (c)

Leif Olsson (fp)

Sverre Palm (s)

Eva Rydén (c)

Lennart Nilsson (s)

Jens Eriksson (m)

Lisbet Calner (s)