

Motion till riksdagen 2009/10:T299

av **Lars Tysklind (fp)**

Bohusbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en långsiktig satsning på en upprustning och utveckling av Bohusbanan hela sträckningen från Strömstad till Göteborg.

Motivering

Alliansregeringen gör nu historiskt stora satsningar på infrastruktur, både vad gäller vägar och järnvägar. En infrastrukturproposition har lagts, där 417 miljarder kronor avsätts för infrastruktur åren 2010–2021. Dessutom har en viktig närtidssatsning gjorts, där angelägna projekt har snabbats på eller tidigare lagts. I budgetpropositionen för 2010 avsätts ytterligare 1,6 miljarder kronor till både vägar och järnvägar. Det handlar om tidigareläggning av underhåll av väg och järnväg och att snabba på en del pågående järnvägsprojekt. Folkpartiet har länge pekat på att infrastrukturen är viktig för tillväxten. En väl utbyggd infrastruktur är en grundförutsättning för att bedriva företagsamhet och att åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i alla delar av landet.

Bohusläns stora pulsåder, väg E6, kommer att vara utbyggd till motorväg i hela sin sträckning genom Bohuslän inom några år. Utbyggnaden av E6 innebär att vissa delar av Bohusbanan i norra Bohuslän byggs om på grund av att väg E6 samt infarten till Strömstad får nya sträckningar. Även efter raset i samband E6-utbyggnaden söder om Munkedal för några år sedan byggdes en sträcka med ny järnväg.

Kommunerna i mellersta och norra Bohuslän är tillväxtkommuner och om detta förhållande ska säkras måste också infrastrukturen i form av järnväg säkras. Därför måste nu satsningar också göras på underhåll och en rejäl upprustning av Bohusbanan längs hela sträckningen. Att det nu blir ny järnväg på

Fel! Okänt namn på

vissa delar bör vara ett stort incitament för att även rusta mellanliggande delar.

Pendeltågstrafiken mellan Uddevalla och Göteborg har också ökat avsevärt i omfattning under de senaste åren. Det är många som kan bo i Uddevalla, Ljungskile, Stenungsund och Kungälv och arbeta i Göteborg.

Den efterlängttade satsning på en ny älvförbindelse i Göteborg, som nu inletts, är naturligtvis en del av lösningen, men det måste också skapas ett realistiskt och miljövänligare alternativ till bilpendlingen.

I framtiden kan sannolikt också ett dubbelspår mellan Göteborg och Uddevalla utveckla trafiken ytterligare så att många som idag pendlar med bil till och från Göteborg från norr skulle välja tåg och därigenom avlasta vägnätet betydligt. Den regionförstoring som blir resultatet stärker tillväxten i regionen som i sin tur leder till fler människor i arbete och bättre livskvalitet.

En upprustning av Bohusbanan norr om Uddevalla är också helt motiverad och nödvändig för att ytterligare stärka tåget som ett konkurrenskraftigt alternativ i kollektivtrafiken.

Även när det gäller godstrafiken finns stora utvecklingsmöjligheter. Hamnarna i Uddevalla och Göteborg knyts bättre samman med järnväg och kan därigenom komplettera varandra och dubbelinvesteringar undviks. Lysekils hamn är beroende av en väl fungerande järnväg. I Stenungsund finns möjligheter att utveckla hanteringen av gods på järnväg ytterligare med tanke på den stora petrokemiska industrin, som redan idag utnyttjar järnvägen för en hel del av sina transporter.

Närheten till Wallhamn på Tjörn, Sveriges enda stora privata hamn, är också en möjlighet för ökat utnyttjande av tågtransporter. Strömstad har idag ingen godstrafik på järnväg men även här finns utvecklingsmöjligheter.

Närheten till Norge via färjetrafiken mot Vestfold och långtradartrafiken till och från Norge på väg E6 kan vara framtida möjligheter för att flytta gods-transporter från väg till järnväg. Detta skulle vara önskvärt inte minst från klimatsynpunkt.

Regeringens inriktning mot att infrastrukturinvesteringar ska bygga på samhällsekonomiska analyser borde också tala för en upprustning av Bohusbanan. Därtill kommer riksdagens transportpolitiska mål om tillgänglighet, transportkvalitet, säker trafik, god miljö, regional utveckling och jämställdhet.

För att värdera en linjes betydelse i det nationella nätet kan man inte endast utgå från trafikeringen. Medan de stora pendeltågslinjerna runt Stockholm används av hundratusentals människor varje dag är regionalbanan, som t.ex. Bohusbanan, en högkvalitativ kommunikationsled som ger även mer avlägsna orter en snabb, effektiv och mycket bekväm direktförbindelse till det nationella trafiknätets stora knutpunkter. Regionalbanan är således en kvalitetsprodukt med avgörande betydelse för mindre orters konkurrenskraft och utvecklingsförmåga. Ett bra exempel på detta är just Bohusbanans norra del, vilken efter omfattande diskussioner och stort regionalt engagemang räddats och fr.o.m. 2007 sommartid fått regelbunden persontrafik med X 2000-avgångar från Stockholm via Herrljunga och Uddevalla.

Regeringen bör således ta särskild hänsyn till bibanornas regionalpolitiska och miljöstrategiska betydelse och dimensionera anslagen så att det sekundära

Fel! Okänt namn på

järnvägsnätet inte uttunnas eller försvagas. Ett optimalt utnyttjande av Bohusbanan för både person- och godstrafik måste vara målsättningen.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Stockholm den 2 oktober 2009

Lars Tysklind (fp)