

Motion till riksdagen

1988/89:T213

av Tom Heyman m.fl. (m)

Transportsystemet inom västkustregionen

Västkustregionen mellan Oslo och Köpenhamn är en av Nordens viktigaste industriregioner med närmare 6 miljoner invånare.

Transportbehovet i regionen är stort och huvuddelen av transporten sker på väg E6 som speciellt genom Bohuslän håller en mycket dålig standard.

Trafiken genom Bohuslän genereras i hög grad från området i södra Norge som är en expansiv industriregion. Goda förbindelser genom Sverige är inte bara en angelägenhet för vårt eget land utan i hög grad en aktuell nordisk samarbetsfråga.

Enligt nyligen gjorda beräkningar i Norge kommer godsvolymer under de närmaste åren fortsätta att öka och trafikvolymen kan komma att bli fördubblad under den kommande 20-årsperioden.

Redan idag är befintliga transportmöjligheter helt otillräckliga och behoven av åtgärder stora.

Vägtrafik

Huvuddelen av trafiken går idag med lastbil på E6 och även om en fullständig utbyggnad sker av järnvägen beräknas vägtrafiken komma att fördubblas. Vägstandarden är redan idag helt otillräcklig och en utbyggnad är nödvändig.

Den beslutade motorvägen till Uddevalla är därför en nödvändig investering.

Moderaterna har tidigare påpekat att E6 bör byggas ut till motorvägsstandard till Gläborg och därifrån som motortrafikled till Svinesund.

En fortsättning av projekteringen måste därför ske så att utbyggnaden i Bohuslän blir klar samtidigt som den fortsatta sträckningen på norsk sida till Oslo.

En förbifart vid Uddevalla bör göras med bro över Sunningesund. Denna bro kan avgiftsfinansieras.

På samma sätt bör en ny bro byggas vid Svinesund, även denna kan avgiftsfinansieras.

Järnväg

Den utredning om järnvägsförbindelserna längs västkusten som pågår bör slutföra sitt arbete, men redan idag förefaller det som om så intressanta

uppgifter föreligger att vidare studier bör göras. Järnvägsförbindelserna från Norge söderöver är idag otidsenliga. Järnvägen hanterar cirka 1,3 miljoner ton gods per år och har idag inte kapacitet att klara mer trafik. Västkustbanan från Göteborg genom Halland har fortfarande ett antal "flaskhalsar" och en utbyggnad till dubbelspår med modern standard skulle innebära en väsentlig kapacitetshöjning.

I Göteborgsregionen finns troligen behov av dubbelspår till Uddevalla, Kungsbacka och Vänersborg för att klara en modern och miljövänlig pendeltrafik. En fortsatt utbyggnad av dubbelspår till Mellerud skulle innebära ett väsentligt kapacitetstillskott även för trafiken till Norge och norröver i Sverige.

En förlängning av Bohusbanan till Oslo (Fredrikshald) skulle ge en reservmöjlighet för trafiken till Norge samtidigt som en intressant förbindelse skapas i gränsregionen. En komplett utbyggnad av järnvägen kommer ändå bara att möjliggöra en begränsad ökning av transportandelen och kapaciteten i det utbyggda järnvägssystemet kommer troligen att utnyttjas fullt ut redan från början. Denna investering bör därför vara en affärsmissigt angelägen uppgift.

En företagsekonomisk komplettering av den pågående utredningen av järnvägstrafiken bör göras för att studera de intäktsmöjligheter som finns i ett utbyggt järnvägssystem.

Sjöfart

Ett finmaskigt nät av moderna färjelinjer öveer Skagerrak och Kattegatt förbinder olika hamnar i Sverige, Norge och Danmark. Färjorna har övertagit mycket av den gamla kustsjöfartens roll och svarar idag för en stor del av gods- och passagerartrafiken mellan länderna. Linjerna avlastar delvis den hårt belastade E6-an och fyller på så sätt en angelägen miljöuppgift.

Svenska staten bör därför inte genom krångliga tullregler försvåra etablering eller utökning av färjetrafiken. För närvarande hindras en utökning av trafiken mellan Strömstad och Sandefjord, en färjelinje som lindrar belastningen främst på det norska vägnittet, av tullklareringsbestämmelser.

På samma sätt hindras en etablering av en färjelinje mellan Kungshamn och Danmark, en linje som avlastar E6 från Dingle till Göteborg.

Tullverket bör ha samma servicegrad för ankommande färjetrafik som man har för landsvägstrafik vid vanliga landgränsstationer.

Luftfart

I regionen finns tre större och ett antal mindre flygplatser. Göteborg/Landvetter ligger centralt i området och har idag ledig kapacitet. Som ett alternativ till kostsamma marginalinvesteringar i Oslo, Köpenhamn och Stockholm borde Landvetters befintliga kapacitet kunna utnyttjas bättre genom ändrade trafikplaner.

Genom ändrade koncessionsvillkor finns möjlighet att skapa bättre trafikunderlag för bolag som trafikerar Landvetter.

Genom de här anförda ändringarna kommer västkustregionen att ha ett fungerande transportsystem och därigenom även i fortsättningen vara en viktig ekonomisk faktor i den nordiska utvecklingen.

Mot. 1988/89
T213

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anføres om förbifart med bro över Sunningesund,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anføres om ny broförbindelse över Svinesund,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anføres om behovet av en företagsekonomisk kalkyl för en utbyggnad av järnvägen,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anføres om servicenivån för tullklarering för ankommande färjor,¹]

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anføres om koncessionsvillkor och trafikplaner för Landvetter flygplats.

Stockholm den 17 januari 1989

Tom Heyman (m)

Sonja Rembo (m)

Lars G Ahlström (m)

Jens Eriksson (m)

Hugo Hegeland (m)

Inger René (m)

¹ 1988/89:Sk627