

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:2222

av Emma Nohrén (MP)

Lysekilsbanan och Bohusbanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att förlänga Bohusbanan till Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att åtgärda den låga höjden i tunnlarna norr om Uddevalla för att godstrafik med exempelvis Stora Ensos SECU-boxar ska vara möjlig på banan och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta underhålla Lysekilsbanan och Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Att järnvägarna kommer vara en nyckelspelare i framtidens transporter torde de allra flesta vara överens om. Att transportera människor och gods på järnväg är både resurssnålt, klimatsmart och energieffektivt. Trots detta har många av våra järn- och spårvägar blivit styvmoderligt behandlade under de senaste decennierna. Man har till och med talat om att avveckla redan befintliga banor och ta sin hand ifrån dem. Ett rent resursslöseri då vi vet järnvägens överlägsenhet i klimatsmarta transporter. Den billigaste järnvägen måste ju ändå vara den som redan finns. Man kan spekulera länge i varför det blivit så för engagemanget kring järnvägen är stort.

Bara när det gäller Lysekilsbanan har det lagts ett femtontal motioner genom åren och långt fler har motionerat om att förbinda Norge och Sverige via Bohusbanan. Det är därför glädjande att se att arbetet har gett resultat och att vi idag åter ser godstransporter på Lysekilsbanan. Tack vare järnvägen kan Lysekils hamn alltjämt vara en viktig aktör vilket ger kortare sjötransporter för många fartyg och fler arbetstillfällen. Utan hamn ingen järnväg, utan järnväg ingen hamn. Nu gäller det att fortsätta satsa och förbättra

banan så att vi kan flytta över mer trafik från lastbil till järnväg och även rusta för persontrafik. Detsamma gäller för Bohusbanan.

Lysekilsbanan

För några år sedan låg all transport på sträckan mellan Munkedal och Lysekil nere och man var bara ett par interpellationer och motioner från att ta ner kontaktledningarna och avveckla banan. Tack vare engagerade människor och politiker som såg järnvägens möjligheter och kom med konstruktiva lösningar så kunde banan räddas, ett år i taget men ändå räddas. Nu har arbetet lönat sig. Under två somrar har Västtrafik kört persontrafik på banan och i våras kom det in en stororder till Lysekils hamn, all järnvägsräls som Trafikverket ska renovera svensk järnväg med ska skeppas över Lysekil. Vilken ödets ironi. Så nu har det gått stora, 1 700 ton tunga, tåg lastade med 60 meters järnvägsräls på den tidigare nedläggningshotade järnvägen. Under 2015 kommer ca 300 vagnar ha transporterat runt 11 000 ton järnvägsräls från Lysekils hamn till Trafikverkets svetsstation i Sannahed. Minst lika mycket är planerat för nästa år.

När man nyligen införde det så kallade svaveldirektivet så blev Lysekil Sveriges närmaste hamn mot övriga Europa. Med dagens låga råoljepris har direktivet ännu inte gett full effekt men med stigande bränslepriser kommer vi se ändrat beteende.

Så nu gäller det att underhållet av banan fortsätter så att Lysekils hamn kan fortsätta skeppa in såväl järnvägsräls som annat gods och skicka de vidare inåt landet på klimatsmart järnväg. Som ett led i det bör man också se över tunnlarna norr om Uddevalla då de inte klarar t.ex. Stora Enso om att övergå till så kallade SECU-boxar vilket gjorde att hamnen tidigare tappade gods. Det är också viktigt för den fortsatta persontrafiken att kunna öka standarden så att tågen kan köra fortare än 40 km/h. Enligt information är det dock fullt möjligt att trafikera Lysekilsbanan efter smärre åtgärder med en hastighet på upp till 70 kilometer i timmen med exempelvis Reginatågen, vilket gör persontrafik mer intressant, speciellt sommartid då turismen ofta skapar bilköer utefter vägnätet mellan Lysekil och Hallinden och ut till E6:an. Målet är en tågförbindelse Lysekil–Uddevalla–Trollhättan–Göteborg där man kan köra 120 kilometer i timmen på sträckan och komma till Göteborg på cirka 90 minuter.

Bohusbanan

I slutet av 1890-talet beslutade Sveriges riksdag att bygga Bohusbanan, ett klokt och långsiktigt beslut. Ända sedan banan byggdes har man vid flera tillfällen haft funderingar på att förlänga Bohusbanan från Strömstad in i Norge. Tyvärr har det aldrig blivit av. Detta trots att det idag är viktigare än någonsin att bygga ihop städer och handelsplatser med snabba klimatsmarta transporter. I regionerna längs sträckan

Köpenhamn–Göteborg- Oslo bor det nästan 8 miljoner människor. Möjligheterna för denna skandinaviska superstad är svindlande. Då är det helt galet att snabbaste vägen genom regionen sker med bil medan tågtrafiken leds via Dalsland.

Här behövs en satsning på såväl befintlig som ny järnvägsinfrastruktur.

Flera möjligheter vilar i en järnvägsutveckling, inte minst hållbar turismutveckling. Förutom den stora betydelsen för mellersta Bohuslän att få en snabb järnvägsförbindelse till Oslo och Göteborg och Köpenhamn, skulle en förlängning av Bohusbanan till Halden ha en stor betydelse för godstrafiken. Backen från Halden till Tistedal är väldigt brant och gör att godstågen inte kan köra med full last. Helhetsansvar för hållbara transportlösningar hamnar i skymundan. Det är dags att gå vidare med en utveckling av Bohusbanan så att den i framtiden sträcker sig till Oslo.

Emma Nohrén (MP)