

## Motion till riksdagen 2019/20:331

av **Jörgen Hellman m.fl. (S)**

# Infrastrukturen inom Fyrbodal

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera möjligheterna att utveckla väg- och järnvägstrafiken inom Fyrbodal och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Västsvrige är landets viktigaste industriregion. En konkurrenskraftig industri förutsätter ett effektivt transportsystem. Företagen är beroende av effektiva varutransporter. Turistnäringen är också en stor och växande sektor.

Det är också viktigt att skapa större arbetsmarknadsregioner som ger befolkningen möjlighet att pendla över långa avstånd. Det är också så att Norge är en viktig arbetsmarknad för många.

Utbyggnaden av Europaväg 45 måste fortsätta. Vägarna 161, 162, 171 och 172 inom Fyrbodal är på vissa delsträckor mycket trafikerade av både tunga fordon och personbilar. Dessa vägar är på många ställen smala och trafiksäkerheten är därmed låg. På flera av vägarna ökar trafiken vid turistsäsongen och oskyddade fotgängare och cyklister är mycket utsatta.

En upprustning av vägarna i öst-västlig sträckning är också en vinst för kustsamhällellenas och Dalslands befolkning och turister genom att man snabbare kan nå väg E6 och E45.

Delar av vägnätet i Dalsland som stängs av vid tjällossningen känns inte som den standarden vi ska ha i ett modernt samhälle. Området gränsar till Norge, vilket har inneburit att historiskt så har staten inte satsat på järnvägen. Vi måste se till så arbetspendling och andra resor med tåg ökar samt att gods flyttas över från väg till järnväg i området.

Förutsättningarna för ökat kollektivt resande är goda om staten underlättar pendling på järnväg. Det är viktigt för miljön och den lokala ekonomin. En väl utvecklad Bohusbana underlättar pendeltrafiken och knyter Göteborg–Uddevalla samman, för att

dra nytta av den tillväxtkraft som finns där. Restiden måste kortas. Den norra delen har varit omdiskuterad, men kan utvecklats positivt och X 2000-tågen till Strömstad har blivit en riktig fullträff. Detta har betytt mycket positivt både för boende och för turister. Kollektivtrafiken på järnvägen måste öka för att Sverige ska nå klimatmålen och vi ser långa bilköer mot Göteborg. Bohusbanan mellan Göteborg och Uddevalla måste uppgraderas med mötesspår. Nu byggs ett mötesspår vid Grohed, det ökar kapaciteten men kommer inte att räcka för framtida behov. Ett nytt resecentrum i Uddevalla behöver byggas och stärker både trafiken på Bohusbanan, närheten till Uddevalla lasarett och är positivt för stadsutvecklingen i Uddevalla. Ett resecentrum i en kommun är mycket en kommunal fråga, men det finns regionala och nationella aspekter på det också.

För att förbättra pendlingen från Dalsland till Göteborg, Trollhättan och Vänersborg behöver staten hjälpa till med förutsättningarna för att stationen i Frändefors och Brålanda byggs ut i närtid.

De stora kapacitetsbristerna på Västra stambanan in mot Göteborg ökar för varje år och det är ofta stora förseningar. För att öka flexibiliteten och höja kapaciteten på järnvägssystemet mot Göteborgs central och mot Göteborgs hamn bör sträckan Herrljunga–Vänersborg–Öxnered–Uddevalla uppgraderas. Under de ofta uppkomna störningarna på Västra stambanan körs X 2000 från Göteborg till Stockholm den vägen. Med otaliga stopp då det är enkeldrift på denna bana.

Dagens järnvägsnät hindrar tillväxt och samarbete över gränsen. Norge är vår viktigaste handelspartner och det går mycket gods på lastbil i synnerhet på E6 och E45 samt på länsvägarna som kunde gå till och från Norge på järnvägen. Göteborgs hamn är Norges viktigaste hamn. Merparten av transportererna idag sker på väg eftersom järnvägen har för dålig kapacitet. De ökande lastbilstransportererna innebär att trafiksäkerheten och miljömålen om minskade utsläpp av växthusgaser blir allt svårare att uppnå.

Det är viktigt att den svenska regeringen möter upp och förbereder för ett gränsöverskridande dubbelspår på sträckan Öxnered–Kornsjö. Det blir i så fall en fortsättning på dubbelspåret mellan Göteborg och Öxnered. En upprustning av denna bana kommer också att förbättra trafiken och godsflödena mot Värmland och Bergslagen. Hela banan Göteborg–Oslo via ovannämnda sträcka lyfts också upp av EU som prioriterad och strategisk linje för att binda samman Skandinavien till Tyskland och vidare in mot EU-området. OECD ser också stor potential för en s.k. megaregion runt denna sträcka, vilket kan starkt bidra till ökad rörlighet av arbetskraft, varor, tjänster och kapital.

Infrastrukturplaneringen måste få ett mer gränslöst tänkande och kräver en nationell hela-resan-strategi när det gäller hur människor reser, och inte minst perspektivet hur godset transporteras. Alternativet är fortsatta transporter på vägar med åtföljande behov av underhåll och utbyggnad, vilket strider mot de nationella klimatmålen. I en nationell jämförelse är banorna i Västsverige och Fyrbodal de med de största kapacitetsbristerna. Detta hämmar strakt regionens och landets tillväxt och utveckling.

Möjligheten att bygga omlastningsstationer vid järnvägarna inom Fyrbodal bör utredas för att överföra mer gods till järnväg. En koppling till hamnverksamheten inom området är också viktig.

Ökade statliga satsningar på kapaciteten på infrastrukturen inom Fyrbodal kommer att vara positivt både för de varuproducerande näringarna, hamnarna och besöksnäringarna i hela landet.

*Jörgen Hellman (S)*

*Mats Wiking (S)*

*Paula Holmqvist (S)*