

Motion till riksdagen

1988/89:T509

av Evert Svensson m fl (s, m, fp, c, vpk, mp)

Upprustning av Bohusbanan med förlängning till Norge

Väst kustregionen Oslo-Göteborg-Köpenhamn/Malmö är en av Nordens viktigaste industriregioner. Inom Osloregionen, den svenska västkusten/Göteborg samt Malmö/Köpenhamnsregionen finns nära 6 miljoner människor, närmare 9 000 industriarbetsställen och 35 % av de skandinaviska ländernas industriproduktion.

I Göteborg och Bohuslän har i samarbete mellan länsstyrelsen, Vägverket, Bohuslandstinget och Bohusläns samarbetskommitté genomförts ett omfattande utredningsarbete angående de totala trafikflödena i stråket Göteborg-Oslo. Syftet är att få underlag för bedömningar angående utbyggnaden av väg E6 och en upprustning av Bohusbanan med förlängning till Norge.

Trafikvolymen inom både person- och godstrafik har klarlagts för år 1987 och beräkningar av trafikutvecklingen har gjorts fram till år 2010. Bl.a. har aktuellt norskt utredningsmaterial angående Norges internationella transporter använts. Den nu aktuella utredningen torde vara den mest heltäckande som gjorts när det gäller trafikutvecklingen i den nordiskt intressanta Göteborg-Osloregionen.

Beträffande *persontrafiken* gjordes 1987 totalt närmare 12 miljoner resor över ett snitt strax norr om Uddevalla. Härav gjordes 8,25 miljoner på väg, 2,2 miljoner med färja Osloregionen-Danmark/kontinenten, 0,9 miljoner med flyg och 0,5 miljoner resor med tåg (Kornsjöbanan och Bohusbanan). Endast ca 4 % av resorna gjordes med järnväg. Med en antagen årlig ökning med 2,25 % skulle antalet resor enbart på väg och järnväg öka till över 16 miljoner år 2010, varav 15,2 miljoner resor på väg och 1,3 miljoner resor på järnväg.

Vad gäller godstrafiken transporterades över samma snitt norr om Uddevalla 1987 närmare 7 miljoner ton gods på väg, järnväg och färja. Härav gick 4,7 miljoner ton på väg (E6), 1,3 miljoner ton på järnväg (Kornsjöbanan) och 0,9 miljoner ton med färja. Järnvägen svarar alltså för ca 30 % av godstrafiken på väg/järnväg.

Utvecklingen av de gränspasserande transportererna är till stor del beroende av utvecklingen i Norge och Sveriges handel med Norge. De internationellt transporterade godsmängderna på väg och järnväg över mätlinjen norr om Uddevalla beräknas 2010 till 11 miljoner ton, varav 7,8 miljoner ton på väg och 3,2 miljoner ton på järnväg (1,3 miljoner ton 1987). Detta skulle innebära en kraftig tillväxt för järnvägen, men fortfarande oförändrat ca 30 % av den totala godstrafiken på väg/järnväg.

Den nuvarande järnvägen Malmö/Köpenhamn-Göteborg-Oslo har förhål-

landervis låg standard. Kapaciteten är redan högt utnyttjad, bl.a. från Göteborg norrut mot Mellerud. Den nuvarande enkelspåriga Osloförbindelsen kommer inte att vara tillräcklig för att klara den ökning i trafiken till och från Norge som bedöms möjlig. Skall man kunna svara upp mot kraven på en snabb förbindelse med hög kapacitet behövs betydande investeringar.

Ett nödvändigt utvecklingsalternativ är en utbyggnad av Bohusbanan, som skulle kunna fungera som Norgeförbindelse tillsammans med den nuvarande Kornsjöbanan. Genom en upprustning av Bohusbanan till i huvudsak 160 km/tim och nybyggnad av den ca 25 km långa sträckan mellan Skee öster om Strömstad och Berg strax väster om Halden skulle man kunna förkorta vägen till Oslo med närmare 3 mil samtidigt som järnvägen knyts an till det naturliga trafik- och resemonstret i Göteborg-Osloregionen.

Genom en utbyggnad av Bohusbanan till Norge skapas helt nya möjligheter till en attraktiv tågtrafik, inte minst för persontrafiken. Restiden Göteborg–Oslo skulle med ett par uppehåll kunna minska till betydligt under 3 timmar, förutsatt att även den norska delen av banan byggs om. Genom att knyta ihop den nuvarande trafiken i Göteborg/Bohuslän med trafiken i Oslo/Östfoldregionen skulle man vidare kunna skapa ett helt nytt interregionalt snabbtågssystem ("Göteborg–Oslopendeln"). Man skulle då kunna fånga upp det stora trafikunderlag som finns i regionen Göteborg-Uddevalle-Östfold-Oslo. I regionen bor totalt 1,8 miljoner människor.

De beräkningar av trafikvolymerna på en utbyggd Bohusbana som har gjorts inom den i Göteborg och Bohuslän pågående utredningen om Bohusbanan, visar på trafikmängder på åtminstone 2 miljoner resor/år enbart på den svenska sidan. Få av Sveriges järnvägslinjer har idag ett resande av denna omfattning. Den nämnda resevolymen är t.ex. större än den som idag finns på Västkustbanan. Det finns alltså möjlighet för järnvägen att ta åt sig ett stort nytt resande genom en utbyggnad av Bohusbanan.

Beträffande *godstrafiken* på järnväg visar de ovan redovisade beräkningarna på en ökning av godsvolymen över gränsen Sverige-Norge från idag ca 1,3 miljoner ton till 3,2 miljoner ton år 2010. På grund av den beräknade stora totala trafiktillväxten beräknas järnvägens marknadsandel dock inte öka utan ligger kvar på ca 30 %. Även en oförändrad marknadsandel för järnvägen medför alltså en betydande ökning av godsvolymerna och krav på kapacitetshöjande investeringar.

De trafikmängder som när skisserats innebär att den nuvarande Kornsjöbanan och den utbyggda Bohusbanan måste ses som ett system, där båda behövs. Beräkningarna visar grovt sett att även med en utbyggd Bohusbana skulle trafiken över Kornsjö bli större än idag.

Riksdagen markerade i sitt trafikpolitiska beslut 1988 en ny inriktning för järnvägspolitiken. Bl.a. konstaterades att betydligt ökade resurser måste avsättas så att investeringarna i järnvägen sker på ett sätt som ger största möjliga samhällsekonomiska nytta. Investeringarna måste ske så att järnvägen kan ta åt sig största möjliga person- och godstrafik.

Sammantaget kan man konstatera att det är mycket stora trafikflöden i stråket Göteborg–Oslo. En betydande ökning av trafikmängderna kan väntas, både beträffande person- och godstrafik. Mot denna bakgrund är det

helt nödvändigt att trafiksystemet i denna region utformas så att järnvägens roll förstärkes, i syfte att utveckla järnvägen till ett reellt alternativ till vägtrafiken på väg E6. Inte minst miljömässigt är detta av stor betydelse. 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 järnvägen.

En utbyggnad av Bohusbanan till Norge innebär att man skapar den snabbast möjliga förbindelsen mellan Oslo och Göteborg, samtidigt som kontinenten knytes närmare de starkt expanderande områdena Göteborg-Stenungsund-Uddevalle och Oslo-Östfoldregionen. Genom restidsförkortningar och bättre anpassning till de naturliga trafikströmmarna kan järnvägens konkurrenssituation förbättras väsentligt. Fördelar uppnås för fjärrtrafiken samtidigt som ett helt nytt interregionalt snabbtågssystem kan byggas upp Oslo-Göteborg. Vidare kan godstrafiken utvecklas genom den kapacitetshöjning som blir möjlig.

Det bör därför finnas all anledning att i det fortsatta planeringsarbetet avseende investeringar i järnvägsnätet innefatta en upprustning av Bohusbanan med förlängning till Norge.

Hemställen

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen tillkänna vad i motionen anförts om en upprustning av Bohusbanan med förlängning till Norge.

Stockholm den 19 januari 1989

Evert Svensson (s)

Karl-Erik Svartberg (s)

Jens Eriksson (m)

Lisbet Calner (s)

Leif Olsson (fp)

Inger René (m)

Lars Bäckström (vpk)

Lennart Nilsson (s)

Kenth Skårvik (fp)

Elving Andersson (c)

Sverre Palm (s)

Kent Lundgren (mp)

