

Motion till riksdagen 2011/12:T288

av **Tina Ehn och Peter Rådberg (MP)**

Bohusbanan och Lysekilsbanans framtid

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att förlänga Bohusbanan till Oslo.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta persontrafiken på Lysekilsbanan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att åtgärda den låga höjden i tunnlarna norr om Uddevalla för att godstrafik med Stora Ensos SECU-boxar ska vara möjlig på banan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att rusta Bohusbanan en längre sträcka samt om att regeringen i dialog med Västra Götalandsregionen undersöker möjligheten att finansiera upprustning sista biten in till Strömstad.

Motivering

Bohusbanan är en del av Sveriges infrastruktur, en bra och smart del av vår infrastruktur. I dag inser de flesta att klimatfrågan är en stor och övergripande fråga, att den pågående klimatförändringen inte kan tänkas bort och att alla har ett ansvar för att medverka till att minska våra utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser.

En faktor är på vilket sätt vi transporterar oss och på vilket sätt vi transporterar det vi konsumerar, allt från råvaror till färdiga produkter. Om de som utför transportererna skulle stå för sina klimatutsläpp så skulle samhällets flöde av produkter förmodligen se helt annorlunda ut. Delvis kanske vi hade haft mer av närproducerade produkter, eftersom kostnaderna för att frakta inte

Fel! Okänt namn på

minst mat mellan produktion, förädling och förpackning sannolikt inte skulle se ut som de gör idag. Som ett exempel kan vi fiska fisk utanför Sveriges kust som sedan transporteras till andra sidan jorden för att fileas och rensas och i nästa steg transporteras till ytterligare någon plats för att förpackas och så småningom tillbaka till Sverige för försäljning.

Väldigt mycket av det som rullar på våra vägar i dag är svårt att förändra men det är en del av samhällsutvecklingen som kan vara på sin plats att ifrågasätta. En mer konkret del i att minska klimatutsläppen från transportsektorn är att förflytta mer från väg till järnväg.

I Bohuslän finns den mycket trevliga Bohusbanan som fraktar människor hela året från Strömstad i norr till Göteborg i söder. För tillfället är Bohusbanan bruten vid infarten till Strömstad och ersatt med busstrafik, ett arbete som ska vara klart sommaren 2012, men enligt planen kommer den att återuppbyggas igen.

En likalydande motion lades förra året under den allmänna motionstiden i Sveriges riksdag. Besked om företagsetableringar har sedan dess tillkommit, klimatfrågan är lika aktuell och utvecklingen för att möta framtidens transporter ännu mer angelägen, vilket gör att motionen om dessa järnvägssträckor är lika aktuell i år som tidigare år.

Utred Bohusbanans utveckling till Norge

Man har vid ett flertal tillfällen, ända sedan då banan byggdes, haft funderingar på att förlänga Bohusbanan från Strömstad in i Norge, men detta har tyvärr aldrig blivit av. Intresset finns kvar, och flera har intresserat sig för Bohusbanans utveckling och den potentiella möjlighet som finns med tillväxtregionerna runt Oslo och runt Göteborg. Bohusbanan är ett exempel på en möjlighet till en hållbar transportlänk mellan Oslo och Göteborg.

Flera möjligheter vilar i en sådan utveckling, inte minst hållbar turismutveckling. I dag är det Europaväg 6 som dominerar som transportled och mycket kretsar runt denna väg. Drömmar om köpcentra lyfts i kommun efter kommun.

Förutom den stora betydelsen för mellersta Bohuslän av att få en snabb järnvägsförbindelse till Oslo och Göteborg, 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 utreda möjligheten att utveckla Bohusbanan så att den i framtiden sträcker sig till Oslo.

Lysekilsbanan

I dag ligger all transport på sträckan mellan Munkedal och Lysekil nere. Efter beslut från Stora Enso om att övergå till så kallade SECU-boxar har tågtrans-

Fel! Okänt namn på

porter till och från Lysekils hamn med dessa boxar blivit omöjliga, då tunn-larna norr om Uddevalla i dag inte klarar dessa stora boxars höjd.

Dessutom pågår ingen persontrafik heller, eftersom man har haft svårigheter att köra i en hastighet överstigande 40 km på sträckan. Enligt information är det dock fullt möjligt att trafikera Lysekilsbanan efter smärre åtgärder med en hastighet på upp till 70 km/tim med de moderna Reginatågen, vilket gör persontrafik mer intressant, speciellt sommartid då turismen ofta skapar köer utefter vägnätet mellan Lysekil och Hallinden och ut till E6:an.

Behovet av att rusta Lysekilsbanan är nu akut eftersom Byggmax, ett stort byggvaruhus, ska etablera sig på hamnområdet i Lysekils hamn. Detta kommer att bli företagets centrallager för Sverige, Norge och Finland. Det kan komma att betyda att godstrafiken på banan kan komma igång. Efter vetskap om att företaget Byggmax ska etableras har andra företag visat intresse för att skicka gods på järnvägssträckan. Diskussion om att skeppa ut stora mängder sten och timmer via hamnen pågår. Vid en sådan expansion behövs en kraftig upprustning. På lite längre sikt måste den befintliga banvallen bytas ut mot makadam och betongslipers och helsvetsad räls. Sker detta kan även persontrafik återupptas med en hastighet av 120 km/tim. Den befintliga kontaktledningen är byggd för denna hastighet och behöver ej bytas ut. Sker detta och en upprustning av Bohusbanan på delen Smedberg–Uddevalla och en uppdatering av Älvsborgsbanan Uddevalla–Öxnered kan vi få en restid för sträckan Lysekil–Trollhättan–Göteborg på cirka 1,5 timme. Detta skulle betyda mycket för Lysekils kommun och hamn.

När delen Skee–Strömstad blir klar 2012 bör även upprustningen av sträckan Uddevalla–Munkedal–Smedberg startas.

Det finns alltså två angelägna åtgärder som den här motionen vill fokusera på avseende Lysekilsbanan: att återuppta persontrafiken snarast samt att utreda möjligheten att åtgärda den låga höjden i tunn-larna norr om Uddevalla så att även godstrafik som transporteras med Stora-Ensos boxar med lastprofil C blir möjlig. Vidare behöver en längre del av Bohusbanan rustas.

Delsträckor ska och kommer att åtgärdas men att inte rusta resten av banan när staten genom Vägverket byggt ny järnväg på Bohusbanan för cirka 200 miljoner är ekonomiskt slöseri. Det går inte att utnyttja de korta sträckorna för högre fart om inte en längre del rustas. Mellan Skee och Vik där Vägverket flyttat järnvägen är det 5 kilometer. En bra början är att binda ihop dessa delar samt resterande del ner till Tanum.

Om regeringen ger Västra Götalandsregionen tillstånd att förskottera pengar för upprustning in till Strömstad skulle sista milen mot Strömstad bli en bra bana med hastigheter på 140 kilometer/timme.

Stockholm den 2 oktober 2011

Tina Ehn (MP)

Peter Rådberg (MP)