

Motion till riksdagen 2013/14:T348

av Tina Ehn (MP)

Lysekilsbanan och Bohusbanan

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 exempelvis Stora Ensos SECU-boxar ska vara möjlig på banan.

Motivering

I slutet av 1890-talet beslutade Sveriges riksdag att bygga Bohusbanan, ett klokt och långsiktigt beslut.

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. 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 transporterna 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 minst mat mellan produktion, förädling och förpackning sannolikt inte skulle se ut som det gör idag. En konkret del i att minska klimatutsläpp från transportsektorn är att förflytta mer av transporter från väg till järnväg.

I Bohuslän finns den mycket trevliga Bohusbanan som fraktar människor hela året från Strömstad i norr till Göteborg i söder, och vice versa. En likaly-

Fel! Okänt namn på

dande motion har lagts flera år i rad under 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 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 som intresserat sig för Bohusbanans utveckling och den potentiella möjligheten som finns med tillväxtregionerna runt Oslo och runt Göteborg. Bohusbanan är ett exempel på en möjlighet till en hållbar transportlänk mellan Oslo och Göteborg men även Köpenhamn i sin förlängning. Det finns ingen logik i att biltrafik ska ledas den snabbaste och rakaste vägen genom Bohuslän, och tågtrafiken ska ta omvägen över Dalsland.

Flera möjligheter vilar i en järnvägsutveckling, inte minst hållbar turismutveckling. I dag är det Europaväg 6 som dominerar som transportled och mycket kretsar runt denna väg. Drömmar om köpcentra lyfts med jämna mellanrum i kommun efter kommun. 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 utreda möjligheten för en utveckling av Bohusbanan att i framtiden sträcka sig till Oslo.

Lysekilsbanan

I dag ligger all transport på sträckan mellan Munkedal och Lysekil nere, en dyster verklighet sedan några år tillbaka. Efter beslut från Stora Enso om att övergå till så kallade SECU-boxar, har möjligheten till tågtransporter till och från Lysekils hamn med dessa boxar blivit omöjligt då tunnlarna norr om Uddevalla, inte klarar höjden för dessa stora boxar.

I dag pågår dessutom ingen persontrafik på Lysekilsbanan, eftersom man har haft svårigheter att köra i en hastighet överstigande 40 kilometer i timmen på sträckan. 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.

Flera år i rad har politiker och intresserade/engagerade människor deltagit på tågarrangemang för Lysekilsbanans framtid, och målet är en tågförbindelse Lysekil–Uddevalla–Trollhättan–Göteborg. Visionen är att kunna köra 120

Fel! Okänt namn på

kilometer i timmen på sträckan och att komma till Göteborg på cirka 90 minuter. Sommaren 2012 var tredje året som tågarrangemanget hölls i ett samarbete mellan Arbetsgruppen för Bohusbanan och Järnvägsfrämjandet Väst. I juli 2012 åkte cirka 250 personer på resorna Munkedal–Lysekil–Munkedal.

Framtidens behov och möjligheter finns i och med att den befintliga banan ligger på en sträcka som leder till kusten, med stora möjligheter för transporter från och till en djup hamn.

Tidningen Lysekilsposten 17 september 2012 skriver:

I samband med att det så kallade svaveldirektivet införs i EU år 2015 blir det ännu mer intressant ur ekonomisk synvinkel att köra malm från Dalarna på järnväg till stora fartyg vid djuphamn i Brofjorden. Teknikkonsultföretaget Vectura har gjort en utredning om de tekniska möjligheterna att använda befintlig järnväg från Ludvika till Lysekilsbanan och vilka investeringar som behövs. I utredningen konstateras bland annat att det största underhållsbehovet finns på sträckan Smedberg–Häggvall. Här behöver det mesta bytas ut av räls, slipers med mera.

— — —
På något längre sikt, några år efter 2015, kan kapacitetsbehovet komma att öka och då skulle djuphamn i Brofjorden kunna bli aktuell.

Behovet att rusta Lysekilsbanan är akut eftersom Lysekils hamn är intressant för etablering av verksamheter, verksamheter som skulle kunna nyttja banan för godstrafik. Diskussionen 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 befintlig banvall bytas ut till makadam och betongslipers och helsvetsad räls. Sker detta kan även persontrafik återupptas med en hastighet av 120 kilometer i timmen. Befintlig kontaktledning är byggd för denna hastighet och behöver ej bytas ut. Sker detta och en upprustning av Bohusbanan delen Smedberg–Uddevalla och en uppdatering av Älvsborgsbanan Uddevalla–Öxnered kan vi få en restid Lysekil–Trollhättan–Göteborg på cirka 1,5 timme. Detta skulle betyda mycket för Lysekils kommun och hamn.

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 tunnlarna 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 kronor, är ekonomisk slöseri. Det går inte att utnyttja de korta sträckorna för högre fart om inte också en längre del rustas.

Stockholm den 2 oktober 2013

Tina Ehn (MP)