

Motion till riksdagen

1988/89:T218

av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp)

Kommunikationsfrågor i Bohuslän

Om man med en god regionalpolitik menar att glesbygd och småorter skall ha chans att utvecklas och bli bra alternativ till storstäder och andra befolkningscentra, bör man i första hand satsa på bättre kommunikationer. Detta är grunden för folkpartiets syn på kommunikationsfrågorna i Bohuslän. Dåligt underhållet vägnät, en spårbunden trafik på sparlåga, får som effekt att människorna lämnar landsbygden och tyr sig till städerna, där redan förut stora problem med livsmiljö, skolor, service och bostäder adderas upp ytterligare.

En sådan syn på frågorna är inte helt komplikationsfri i ett Bohuslän där trafik- och miljöfrågor spelade en så stor roll under valrörelsen 1988. Det är vår övertygelse att en fast linje på sikt väger tyngre – att kravet på att Europaväg 6 skall ha motorvägsstandard genom en stor del av länet – visar sig motsvara folkflertalets berättigade önskemål om trafiksäkra vägar. Här finns ett under 300 år tillbakahållt krav, att Bohuslän skall vara en fullvärdig medlem av det svenska riket, och inte en provins som bara lever upp under några ljusa sommarveckor. Priset för att vara det Bohuslän visorna talar om blir orimligt högt. En åldrande lantbrukarkår blir sista generationen som brukar de små gårdarna. Kustsamhällena blir till skyltskåp, där belysningen släcks i augusti och tänds i juni.

Det finns faktiskt en alternativ väg att gå, som låter poeter dikta nya visor om Bohuslän där sommargäster och turister finns kvar, men också de arbetande människorna. Ett Bohuslän där skolorna fylls med ungar. Ett Bohuslän som lever året om. För att nå dit måste romantiken slå följe med realismen. Ur denna förening kan en kunskap komma som bör slå broar mellan dem som i dag står för olika synsätt på Bohusläns nutid och framtid.

I denna motion redovisar vi som företrädare för folkpartiet i Bohusvalkretsen hur vi ser på aktuella kommunikationsfrågor och det sätt vi vill lösa dem på.

Europaväg 6

Väg E6 är en *internationell* trafikled. Det är *Norges* viktigaste väg för resor och transporter. Totalt genom Bohuslän utfördes under år 1987 8,25 miljoner resor. E6 binder samman tre av Nordens viktigaste områden, Oslo-regionen, Göteborg/västkusten och Malmö/Köpenhamn. E6 har sedan år 1980 en kraftigare trafikökning än övriga Europavägar i Sverige. E6 genom Bohuslän har i sin längsta del sämre standard än övriga jämförbara Europavägar.

E6/Bohuslän har ett antal trafikolyckor som är dubbelt så stort jämfört med övriga Europavägnätet. Olyckskostnaden är 20 % högre. Genomsnittlig årskostnad i 1988 års prisnivå blir 145 miljoner kronor. Trafikolyckornas omfattning skapar stora stora problem, framför allt för Uddevalla sjukhus.

Trafikskadade kräver omfattande vårdinsatser; de är både svårt skadade och kräver lång vårdtid. Kostnad för vård av en utomlandstingsperson är 7 400 kronor i snitt per dygn. Här förlorar bohuslänningarna pengar: man räknar med att turisternas akutsjukvård endast ersättes med 20 % – resten får bohuslandstinget stå för, dvs. skattebetalarna här.

Om E6 byggs ut beräknas olyckorna minska med ca 50 %.

I debatten har förespråkarna för en utbyggd E6:a genom Bohuslän fått ta emot kritik som grundats på förväntade högre farter och ökad trafikmängd. Enligt vår och folkpartiets uppfattning är det just miljöhänsynen som leder till allt hårdare krav på utveckling av en renare förbränningsteknik och bättre petroleumprodukter. En utbyggd väg E6, enligt vårt förslag, leder till en minskning av kväveföreningar med 530 kg/dag jämfört med om vägen lämnas kvar i nuvarande skick. Minskningen beror på att vägen blir avsevärt kortare och trafikrytmen jämnare. Man får heller inte glömma att en ny väg i de allra flesta fall kommer att dras utanför tätorterna, vilket innebär fördelar för de boende.

Genom skärpta krav på avgasrening kommer efter sekelskiftet avgasutsläppen att vara betydligt lägre än nu, trots ökad trafik.

Vårt förslag, liksom under tidigare år, är att Europaväg 6 genom Bohuslän skall ha motorvägsstandard Stora Höga–Gläborg. Norr därom till norska gränsen byggs vägen som motortrafikled.

Kostnaden för en utbyggnad ligger kring ca 2.2 miljarder kronor.

För att inte utbyggnaden skall stanna på planeringsstadiet är vi inte främmande för okonventionella grepp när det gäller finansiering. Det är rimligt att finansieringen läggs ut över en längre period med tanke på en trafikleds långa livslängd. Man bör såväl när det gäller finansiering som genomförande vara medveten om att Norge före år 1997 kommer att ha hela E6 utbyggd ner till Svinesund. Det motiverar också att viktigare etapper av E6-utbyggnaden sker just i norra länsdelen.

Övriga vägnätet

Lokalt för länet är Europaväg 6 också av stor betydelse när det gäller arbets- och serviceresor. Vägen an knyter till både riksvägar och läns/kommunvägar.

I likhet med Europaväg 6 har inte standarden på det övriga vägnätet förbättrats, trots att trafikmängden ökar. Underhållet är eftersatt. Ytbeläggningen håller på att försvinna på utsatta sträckor. Görs inget är en återgång till grusvägar inte orealistisk.

Av flera angelägna objekt har vi mot bakgrund av uppvaktningar, informationer och egna besök i regionen prioriterat följande satsningar, som avser upprustning eller nysatsningar.

- Väg 161 Skår-Torp
- Väg 163 Hallinden-Knäm
- Väg 164 gräns P/län-Strömstad
- Väg 167 Åsen-Lilla Edet
- Väg 174 Kungshamn-Hallinden
- Väg 625 Kungälv-Tvibotten

Mot. 1988/89
T218

Utöver dessa objekt vill vi framhålla det angelägna i att Nordens största fritidsanläggning i sitt slag, Tanumstrand, ges en acceptabel tillfartsväg, vilket innebär ny eller förbättrad vägsträckning E6/Tanumshede-Grebbe-stad.

I tidigare motioner har vi haft anledning att belysa det undermåliga vägnätet på Orust, framför i allt kommunens västra del. Sedan nu beslut tagits i länsstyrelsen om att kustvägen skall byggas, återstår att ge den östra delen av kommunen en vettigare anknötning till Stenungsund och Europaväg 6. Därför bör, i samband med pågående byggnation av E6 sträckan Stora Höga-Ljungskile, planeras för en vägförbindelse Kolhättan-Granvattnet. Denna led skulle betyda mycket för separering av trafikströmmarna i Stenungsundsområdet. Leden skulle vara första steget i en inlandsled mellan Lilla Edet på västgötasidan och passera E6 (Granvattnet)-Kolhättan och anknyta till Orust via bro över till Svanesund för att slutligen anknyta till länsväg 160.

Av de riksvägar som berör Bohuslän är väg 44 bohusdelen, på intet sätt dimensionerad för en trafik som i volym tidvis överträffar Europaväg 6. Trestads trafikfrågor bör lösas inom rimlig tid, inte minst med tanke på att kommunerna har en gemensam arbetsmarknad och att regionens flygplats finns i området.

Inom Partille och Mölndals kommuner i södra länsdelen finns stora problem med trafikströmmarna. För Partilles del behöver det s.k. Slottsmotet byggas ut till större kapacitet, vilket även gäller Österleden från Bergsjövägen till Europaväg 3.

Brobyggnader

Trots att satsningar gjorts under efterkrigstiden för att binda samman de större öarna i skärgården med fastlandet, återstår flera större projekt att lösa, varav två skiljer ut sig från övriga, både genom sin storlek och i angelägenhetsgrad. Den absolut äldsta brofrågan i Bohuslän, som fortfarande pockar på sin lösning, är bro över Hakefjorden mellan Svanesund på Orustsidan och Kolhättan på Stenungsundssidan. En broförbindelse skulle innebära en stor vitalisering av näringslivet på Orust och skulle avlasta Tjörnbroarna, som tidvis är överutnyttjade.

Den andra broförbindelsen aktualiseras genom planerad dragning av Europaväg 6 utanför Uddevalla. Vi stöder, liksom tidigare, förslaget om en bro över Sunninge Sund. Bron skulle ingå i E6-systemet Stora Höga-Gläborg.

Slutligen vill vi dra fram de svåra och delvis unika problem som Öckerö kommuns innevånare har att brottas med när det gäller samfärdsel. Kommunen består av tio bebodda öar med centrum i Höno-Öckerö.

Kommunen har planer på en broförbindelse mellan Fotö och Öckerö, där det i dag finns en färjeled. En förutsättning för att bron skall komma till stånd är att staten bidrar med medel. För projektet talar att staten skulle spara stora belopp genom att färjetrafiken försvinner. Kommunikationskostnaderna för 1988 beräknas för kommunens vidkommande till 30 miljoner kronor. Av denna summa faller 15 miljoner kronor på kommuninvånarna, som via skatten betalar mellan 1 500 och 2 000 kronor/person i snitt. En så hög avgift finns ingen annanstans i landet.

Spårbunden trafik

Beträffande *Bohusbanan* ber vi få hänvisa till en gemensam motion från Bohusläns riksdagsmän.

I övrigt finner vi det synnerligen angeläget att järnvägslinjen Uddevalla-Öxnered-Herrljunga rustas upp. Bandelen håller en dålig standard ur flera synpunkter. Samma gäller för järnvägssträckan Göteborg-Borås, där också en framtida utbyggnad till Jönköping skulle innebära stora fördelar för den södra länsdelen och medverka till en spridning av trafikströmmarna.

Som riksdagsmän har vi vid åtskilliga tillfällen under årens lopp arbetat och talat för den spårbundna trafiken. Flera skäl verkar härför inte minst miljöfrågorna. Det finns också ett stort antal människor som inte har tillgång till bil och för dem är tågtrafiken något av en hjärteangelägenhet. Försämringar i tågtrafiken, t.ex. hotet om att Uddevalla skall förlora sovvagnsförbindelse med Stockholm, medverkar till att utarma alternativen till bilen och flyget.

Vad som behövs är expansiva åtgärder i syfte att popularisera tågåkandet, utan att samtidigt göra det till en exklusivitet för vissa grupper i samhället. En sådan åtgärd är pendeltåg på vissa bandelar och regionala tåg. Transportrådets idéskiss till en ringlinje mellan Göteborg, Borås, Herrljunga, Vänersborg och Uddevalla, med anknytning till Trollhättan och Landvetters flygplats, synes oss mycket tilltalande. Med täta turer på ringlinjen kommer ett alternativ till bilen och bussen att skapas.

Till sist bör det noteras som beklagligt att tågfärjelinjen Göteborg-Frederikshavn inte blivit den framgång som det fanns underlag till. SJ föredrar att skicka godset till Skåne, för vidare befodran till Danmark och Jylland.

Kust- och närsjöfart

Den svenska sjöfartsnäringen gav 1987 exportinkomster på 16 miljarder kronor. En stor del av det mindre tonnaget har hemmahamn i Bohuslän, med Skärhamn som ledande fraktcentrum.

Frånsett en period i slutet av 1970-talet har den svenska sjöfarten haft stora svårigheter att kämpa mot. Det är glädjande konstatera att det under 1988 skett en förbättring i sjöfartskonjunkturen. Det växande behovet av spannmåls- och oljetransporter har således lett till en ökad efterfrågan på bulk- och tankermarknaden, vilket medfört stigande priser och bättre lönsamhet för rederierna.

De förbättrade konjunkturen på de yttre marknaderna är av stor betydelse för den inhemska sjöfarten. Liksom tidigare har vi den uppfatt-

ningen att speciella typer av gods med fördel borde fraktas över köl. Det gäller inte minst transporter av miljöfarligt gods, transporter som innebär stora risker för naturen och allt levande, och där den landbaserade trafiken också invecklats i olyckor av olika slag. Kanske skulle transporter av nya energiformer som naturgas, kunna ske över köl, i speciella tankar.

Ett av de större problemen för den mindre sjöfarten är att näringen hålls tillbaka därför att landbaserade fraktformer är gynnade av stat och kommun. Det finns alltså inte konkurrens på lika villkor.

Sjöfarten är det miljövänligaste transportsättet av alla. Ett lastfordon drar fem gånger mer bränsle per tonkilometer än ett mindre fartyg.

Miljöaspekter, tonnagetyper och fraktformer, sjöfartens ställning i ett framtida expansivt samhälle med rivna gränser mellan nationerna, har enligt vår mening för lite uppmärksammats. Det finns motiv för en forskningscentral, där dessa frågor analyseras och utvecklingslinjer tas fram i samverkan med sjöfartsnäringen. Ett sådant institut bör förläggas i anslutning till det miljöpolitiska centrum som planeras på St. Jörgens sjukhusområde i Göteborg.

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnad av Europaväg 6 till motorväg, respektive motortrafikled till norska gränsen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning och nybyggnad av riks- och länsvägnätet,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den spårbundna trafiken,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggande av broar,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett forskningsinstitut för svensk sjöfart och dess framtid.

Stockholm den 23 januari 1989

Kenth Skårvik (fp)

Leif Olsson (fp)