



Motion om att utveckla Bohusbanan

I regionens antagna Målbild tåg 2035 står följande att läsa om Bohusbanan (Strömstad–Uddevalla–Göteborg).

“Norra Bohusbanan får utökad tågtrafik till 60–120-minuterstrafik, det vill säga ungefär dubbelt så många tågturer som idag. Busstrafik matar till tåget i större omfattning än idag. Sträckan Munkedal–Uddevalla förtätas ytterligare med fler turer till 60-minuterstrafik i högtrafiktid. Munkedal förstärks därmed som knutpunkt jämfört med idag. Banan uppgraderas till 120 km/tim.

Södra Bohusbanan får utökad tågtrafik Uddevalla–Göteborg till 30-minuterstrafik under högtrafik och banan uppgraderas till 160 km/tim. En mötesstation planeras i Grohed för att öka banans kapacitet vilket möjliggör denna trafiksatsning. Delsträckan Stenungsund–Göteborg får en utökad trafik fram till 2028 och 15-minuterstrafik fram till 2035. I Brunnsbo öppnas en station som blir knutpunkt med god koppling till stadstrafiken på Hisingen. För att klara trafikökningen krävs fler mötesspår och partiella dubbelspår. En del av busstrafiken Orust/Tjörn/Stenungsund–Göteborg ersätts med tåg”. - Ur avsnittet “framtida tågtrafik stråk för stråk”.

Ovanstående formuleringar är för Bohusbanan väldigt goda. Idag tar en tågresor mellan Göteborg och Uddevalla 1 timma och 20 min. Mellan Göteborg och Strömstad tar den 3 timmar. Detta är anmärkningsvärt eftersom dagens restider gravt hämmar möjligheter till pendling för många arbetare och studenter. Det försvårar dessutom möjligheterna för människor att fortsätta kunna “bo här och jobba där”.

Mellan Göteborg och Strömstad bor det idag ca 300.000 invånare.

Det är ur ett nationellt perspektiv beklagligt att det aldrig har prioriterats utveckling av ett stråk som, förutom arbetspendlingsmöjligheter, även skapar möjligheter till förbättrad person- och godstrafik mellan Göteborg och Oslo.

Göteborg är redan idag Norges största import/exporthamn, men nyttjandegraden hämmas av en negligering av Bohusbanan. Regeringen har i sin avsiktsförklaring förklarat att fossilberoende transporter måste minska till förmån för godstransporter på tåg. Ett mål som på sträckan Göteborg–Oslo inte går att uppnå, om man inte prioriterar ett högre nyttjande av Bohusbanan. Idag sker den absoluta merparten av godstransporterna mellan Göteborg–Oslo med lastbil och det är redan idag kapacitetsbrist på vägsträckan, åkerierna har dessutom, p.g.a. chaufförsbrist, inte möjlighet att utöka transporterna i den takt som Norge behöver.

Regionen har i sina visioner presenterat vissa förslag som vid en snabb granskning kan tyckas gynna en utökning av godstransporterna, men i dessa kan man notera vissa logiska fallor.

I Målbild tåg 2035 förordas det dubbelspår mellan Öxnered–Dalsland till Norge, men ur ett godstransportperspektiv så rimmar detta illa med målet, då topografin mellan Halden–Kornsjö inte är särskilt gynnsam. Höjdskillnaden på sträckan överstiger, som jämförelse, Hallandsåsen.

10 kommuner längs Bohusbanans sträckning, Kungälv, Lysekil, Munkedal, Orust, Sotenäs, Stenungsund, Strömstad, Tanum, Tjörn och Uddevalla, samt ett flertal företag och intresseorganisationer, både på svensk och norsk sida, är överens om att ett dubbelspår från Göteborg till Oslo bör dras igenom Bohuslän.

Baserat på ovanstående argumentation föreslår Sverigedemokraterna

Att: Regionfullmäktige beslutar att tillskriva regeringen att den nationella planen för transportinfrastruktur 2022 bör omfatta utredningar av alternativa tågsträckningar mellan Göteborg och Oslo.

Heikki Klavuniemi
Regionråd (SD)

Anders Strand
Ledamot RF