



## Remissyttrande: ÅVS Norra Bohusbanan

Ärende 2022/6226

Som konstateras i ÅVS:en är banstandarden på Norra Bohusbanan som helhet låg med långa restider och låg turtäthet som följd. Järnvägens låga standard påverkar rörligheten i stråket och ger inte samma förutsättningar för näringslivet och det offentliga att klara sin kompetensförsörjning som en järnväg av betydligt högre standard hade gjort. Mot den bakgrunden välkomnar Västsvenska Handelskammaren förbättringar på Norra Bohusbanan.

ÅVS:en belyser på ett tydligt sätt bristerna med Norra Bohusbanan och de stegvisa förbättringar som kan genomföras samt vilken effekt dessa får. Även de bortvalda åtgärderna redovisas och motiveras. Utifrån uppdraget och utredningsområdet är det en väl genomförd ÅVS.

Handelskammaren anser att det bör vara ett större fokus på stråk snarare än snuttar när transportinfrastruktur utreds och utvecklas. Val av åtgärder och nyttan av dem påverkas när utredningsområdet blir större. I fallet med Norra Bohusbanan hade vi velat se en mer omfattande utredning där även en fortsättning norrut med anslutning till järnvägen i Norge ingick.

Det är bra att utredningen lyfter möjligheten att finansiera godsfrämjande åtgärder via Trafikverkets näringslivspott. Vi hade dock gärna sett ytterligare resonemang kring möjligheten till alternativ finansiering. Inte minst om järnvägen fått en förlängning mot Norge så hade det skapat förutsättningar att få tillgång till EU-medel. EU-medel hade också kunnat påskynda färdigställandet av järnvägen då det endast ges till fullt finansierade och tidsatta projekt, inte till stegvisa förbättringar med oklart slutmål.

Slutligen konstaterar vi att ambitionsnivån för att utveckla Norra Bohusbanan är alldeles för låg. Om alla föreslagna åtgärder vidtas så kommer det, oklart när men långt efter år 2040, att gå en dubbeltur per timme mellan Uddevalla och Strömstad (två per timme Uddevalla – Munkedal) med en restid på 66 minuter. Det är en förbättring mot idag men ur ett pendlarperspektiv inte tillräckligt attraktivt. Sverige behöver en mer ambitiös järnvägspolitik än så, men det ligger förstås utanför ÅVS:ens uppdrag.