

Arbetsgruppen för Bohusbanans förslag på Bohusbanans upprustning.

När beslut togs att rusta till Strömstad togs, ville vi att två spår med växel längst norrut på stationen skulle inläggas. Att ha en slutstation utan rundgångsmöjlighet är inte acceptabelt. Lokdragna tåg måste backa till Skee för att få lok i rätt ände.

Även för persontåg i framtiden behövs två spår och plattformar, vi är övertygade om att det kommer att bli mycket mer persontrafik, så att ett tåg inväntar tåg från Göteborg/Norge för att avgå när det har inkommit.

Inom Strömstads kommun är nu banvallen klar för 160 km/tim. Att då inte rusta resterande ner till Uddevalla är ju kapitalförstöring. Det har investerats ca. 300 miljoner.

Norra Bohusbanan har en mycket god förutsättning för en kraftigt höjd hastighet. Banan är över lag rak, så restiden kan reduceras kraftigt. Man borde anlita ett spårbyteståg som får jobba i princip dygnet runt, då kan de resterande ca. 75 kilometrerna rustas på en knapp månad. Efter en sådan upprustning utrustas banan med linjeblockering, ATC-2 med Trafiksystem H och hastigheten sätts till 160 km/tim. där detta är möjligt.

Fler mötesplatser behöver anläggas, de f.d. stationerna är långa (mycket längre än på södra delen), minst 80-växlar måste läggas in för att optimera mötestiderna. (På södra lades 40-växlar in vilket hämmar restiderna). Hela banan från Uddevalla till Vik består av 50-kiloräls, vilken kan behållas vid en upprustning och helsvetsas, om man inte beslutar lägga in 60-kiloräls. Ny kontaktledning som är gjord mellan Skee och Strömstad måste sättas upp hela sträckan vilken är av samma standard som på stambanorna. Det finns tre kortare sträckor där det är 60 km/tim. för loktåg. Dessa går att åtgärda så att hastigheten kan höjas.

Siktröjning måste göras, ev. spränga bort bergskärningar i kurvor, förlänga ringsträckor på bevakade vägkorsningar, ta bort så många som möjligt och anlägga parallellvägar till de bevakade vägkorsningarna. Allt detta och höjning av hastigheten måste projekteras samtidigt med upprustningen så vi slipper flera delprojekt senare, vilket blir mycket dyrare. Vidare måste trädsäkring genomföras. Trafikverket måste ge tillstånd att köra med 15% överhastighet i hela distriktet, vilket är tillåtet på många banor i södra och mellersta Sverige.

Görs detta skulle tågen kunna köra ca. en timme snabbare än idag Strömstad-Göteborg via Trollhättan. Vi förespråkar att de flesta tågen går via Trollhättan. (Den banan kan också optimeras mer).

Tunnlarna strax norr om Uddevalla måste göras större så alla godsvagnar kan passera. De enda som har problem idag är Stora-Ensos stora containervagnar. De ska kunna gå till hamnen i Lysekil. Stora-Enso lade ju om trafiken 2010 och den trafik som skulle ha gått till Lysekil skulle bestå av dessa vagnar. Alla andra godsvagnar klarar tunnlar utan hastighetsrestriktioner, så godstågen till och från Norge skulle utan problem kunna gå genom Bohuslän.

Arne Olsson tidigare medlem i Arbetsgruppen, dessvärre borta sedan några år, gjorde ett förslag på anslutning till Halden. Ett triangelspår vid Drivnäs där ridskolan söder om Strömstad låg, förbi industriområdet, flygplatsen i Näsing och på bro vid Hälle och över Idefjorden på en bergsknalle på Norska sidan, sedan utmed berget för att komma öster om Halden och göra en längre tunnel under fästningen för att få så lite lutning som möjligt. Vi presenterade detta för Stefan Edman, Göran Perssons miljöman, på ett möte i Strömstad.

(Han hjälpte oss in i Regeringskansliet där Jan Du Rietz och Arbetsgruppen träffade flera personer). Kartan som Arne gjorde försvann efter hans bortgång, det skulle vara intressant att ha den kvar.

Brastad, Ljungskile 2016-10-08

**Göran Sandström
Olle Malmberg**