

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2022-12-23
Besvaras senast
2023-01-27

Till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2022/23:132 Hållbar pendling mellan Göteborg och Borås

Tidöpartiernas besked i infrastrukturfrågorna under hösten har slagit ned som en bomb och skapat stor oro i stora delar av Sverige. Sedan den borgerliga regeringen initierade den så kallade Sverigeförhandlingen 2014 har enorma resurser lagts ned för att lägga grunden för en kraftfull kapacitetsökning av Sveriges transportnät. Investeringar har utretts, förhandlats och planerats under miljontals arbetstimmar. Stat, kommuner och näringsliv har investerat miljarder kronor i detta arbete.

Under processen har förväntningar byggts upp inför framtiden. Människor i och runt våra större städer har sett framför sig hur framkomligheten ökar i vardagen. Städer och regioner har sett framför sig hur man kan knyta ihop och utöka arbetsmarknadsregioner, tillgången till akademiska studier och skapa bättre förutsättningar för det lokala näringslivet. Företag har sett framför sig hur marknader växer, hur godstransporter inom och utom landet underlättas och hur personal- och kompetensförsörjningen förbättras.

I en följdmotion till regeringens skrivelse 2021/22:261 *Nationell planering för transportinfrastrukturen* formulerad på knappt tre A4-sidor slog Tidöpartierna sönder all denna framtidsoptimism. Med ett pennstreck kastade Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna allt det slit, alla de förhandlingar, alla de miljarder kronor som lagts ned genom åren i papperskorgen.

I dag råder förvirring, besvikelse och oro. Frågorna är många, svaren nästan obefintliga och i förekommande fall motstridiga. Tidöpartiernas kommunikation i fråga om nya stambanor har alltsedan den gemensamma motionen blev offentlig varit förbluffande otydlig. Olika talespersoner har givit olika besked om diverse sträckor. Statsrådet har inte heller bringat klarhet i frågan, utan svarat svävande.

Ett tydligt exempel gäller utbyggnaden av dubbelspår mellan Göteborg och Borås. Detta är ett av Sveriges absolut mest trafikerade pendlingsstråk. Varje dag pendlar 125 000 människor i detta stråk. Av dessa reser endast cirka 1 procent med tåget. Det är inte konstigt då tågen på denna järnväg kör i 63 kilometer i timmen och restiden blir mycket lång. Effekten av att alla väljer fullknökade bussar är svåra trafikstockningar, kapacitetsbrist i kollektivtrafiken och långa restider oavsett trafikslag. Det leder i sin tur till minskad ekonomisk

tillväxt, sämre företagsklimat, ökade utsläpp och försämrad livskvalitet. De samhällsekonomiska kostnaderna är stora.

På samma sätt är de samhällsekonomiska vinsterna potentiellt mycket stora. Utbyggnaden av dubbelspår beräknas förkorta restiden från 75 till 35 minuter. Därtill ökar resandekapaciteten påtagligt, trängseln längs RV 40 minskar och miljöbelastningen minskar. Sammantaget ser vi hur två arbetsmarknadsregioner förenas i en. Människors, företags och lärosätens möjligheter till utbyte förbättras och därmed förutsättningarna för en hållbar utveckling, såväl ekonomiskt som socialt.

Detta vet även statsrådet, som i sin tidigare roll som riksdagsledamot har lämnat in en lång rad motioner om betydelsen av nya stambanor. Det är i det ljuset inte mindre flagrant att regeringen tycks vara beredda att sätta hela projektet på spel.

En välvillig tolkning av de kommentarer som har kommit angående denna sträcka är att regeringen avser att göra ännu en översyn av respektive sträckning, vilket skulle kunna innebära att dörren inte är stängd. Detta gör dock inte Tidöpartiernas agerande mindre problematiskt. Från Västsverige är signalerna tydliga – om projektet inte blir av nu försenas det med minst fem till tio år, i värsta fall på oöverskådlig tid.

Med anledning av detta vill jag fråga statsrådet Andreas Carlson:

Vilka initiativ avser statsrådet att vidta för att säkerställa en hållbar utveckling av pendlingen mellan Göteborg och Borås, och då inte minst tågpendling på ny tågbana?

.....

Anders Ådahl (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch