

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-01-28
Besvaras senast
2021-02-11

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:370 Planering av järnvägen mellan Göteborg och Borås

Redan 2012 beslutade den dåvarande alliansregeringen att börja bygga ny järnväg för traditionella snabbtåg mellan Göteborg och Borås, med byggstart 2019. Det gällde den viktiga sträckan Mölnlycke–Bollebygd, med en station på Landvetter flygplats. Pengar för bygget avsattes i budgeten 2014. Med denna nya delsträcka skulle den sämsta delen av spåren mellan de två städerna bytas mot en helt ny järnväg. Restiden mellan de två städerna skulle kortas ordentligt, och det skulle underlätta den regionala pendlingen. Samtidigt skulle Västsveriges två största städer få direkt tågförbindelse till Landvetter flygplats.

Hade Alliansen fortsatt styra Sverige hade bygget av denna järnvägssträcka redan varit igång, och inom några år skulle man ha kunnat använda den, till stor nytta för både arbetsmarknaden och miljön.

Men tyvärr blev det inte så. Efter regeringsskiftet 2014 ändrades allt. Först gick det tre år när inget alls hände. 2017 drog sedan regeringen tillbaka det tidigare beslutet från 2012 och de pengar alliansregeringen satt av. Därefter återförde man pengarna några år senare – och kallade det för en satsning. Då sattes byggstarten till 2023. Nu talas om en byggstart tidigast 2025–2027, men ingen vet å andra sidan längre vad som ska byggas på sträckan – höghastighetståg eller räls för vanliga snabbtåg?

Trafikverket tvingades börja om från början igen med en helt ny förstudie och nya samråd. Samtidigt utreds nu ett antal olika tänkbara dragningar av den nya järnvägen, vilket lägger en våt filt över stora delar av Härryda, Bollebygds och Borås kommuner. Järnvägskorridorer har dragits både norr och söder om riksväg 40, trots att samtliga tre berörda kommuner avvisat alla tankar på att dra den nya järnvägen norr om riksväg 40.

Kommuner och enskilda kan inte planera för sin framtid eftersom kommunerna inte vågar detaljplanera eller ens bevilja byggnadslov för bostäder inom de aktuella områdena. Det talas till och med om att Trafikverket kommer att åberopa ”riksintresse” och därmed kunna kräva stopp för alla nya byggnadslov under flera år framåt.

Flera av de sträckor som utreds passerar rakt igenom byar och samhällen på ett helt orimligt och respektlöst sätt, eftersom det kommer att tvinga väldigt många människor från deras hem och kosta massor i inlösen av bostäder. Och eftersom

man arbetar med tre olika korridorer samtidigt berörs oskäligt många av Trafikverkets begränsningar; många tvingas helt i onödan gå i årtal och oroas sig för inlösen av sina hem, och många hindras från att utveckla sina fastigheter. Samtliga fastigheter inom de tre korridorerna blir dessutom i praktiken osäljbara.

Oklarheten kring om det som Trafikverket avser att bygga är vanlig, traditionell järnväg för snabbtåg, eller höghastighetståg som kräver betydligt bredare järnvägskorridorer, bidrar dessutom till att onödigt stora markområden spärras för annan verksamhet i väntan på beslut. Samma sak när det gäller osäkerheten om olika stationslägen, vilket påverkar dragningen av en framtida järnväg.

Jag vill därför fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Tycker ministern att det är rimligt att Trafikverket åberopar riksintresse för att stoppa all utveckling samtidigt inom tre olika möjliga järnvägskorridorer, och vilka åtgärder tänker ministern annars vidta för att begränsa antalet järnvägskorridorer och därmed antalet onödigt drabbade fastighetsägare?

.....

Jan Ericson (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders