SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2059

av Ingemar Kihlström (KD)

Utbyggnad av Västra stambanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa fortsatt planering och framdrift för ökad kapacitet på Västra stambanan, inklusive ytterligare dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås, samt att utreda nyttan av kompletterande mötesplatser, planskilda korsningar och förstärkt underhåll, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Järnvägen kommer under lång tid framöver att vara en bärande del av Sveriges transportsystem. Den är avgörande för människors möjligheter att pendla och resa, liksom för industrins behov av effektiva, tillförlitliga och hållbara godstransporter. I väntan på eventuella framtida utbyggnader av nya stambanor är det därför nödvändigt att befintlig järnvägsinfrastruktur rustas upp och utvecklas för att möta framtidens transportbehov.

Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Den har stor betydelse för arbetspendling, regional utveckling och näringslivets konkurrenskraft i Västsverige, samtidigt som den utgör en central länk i det nationella järnvägsnätet.

Genom anslutningen till Göteborgs hamn, en av Nordens största godshamnar, har banan också en strategisk roll för svensk industri, export och import.

Västra stambanan har dessutom en viktig säkerhetspolitisk funktion. Ett robust järnvägssystem är en förutsättning för att kunna upprätthålla transporter av människor, varor och samhällsviktiga resurser även vid kriser och höjd beredskap. Kapacitet, punktlighet, driftsäkerhet och trafiksäkerhet måste därför ges hög prioritet.

Trots banans stora betydelse är kapaciteten på flera avsnitt hårt ansträngd. Återkommande förseningar och begränsningar i infrastrukturen påverkar både resenärer och godstransporter. Problemen riskerar att hämma regional tillväxt, försämra förutsättningarna för klimatsmarta transporter och försvaga samhällets motståndskraft vid störningar.

För att förbättra järnvägstrafiken på kort sikt behöver möjligheterna till förstärkta och mer förebyggande underhållsåtgärder utredas. Riktade investeringar i spår, växlar, signalanläggningar och annan kritisk järnvägsteknik kan bidra till färre fel, ökad driftsäkerhet och förbättrad punktlighet.

Det är angeläget att analysera vilka åtgärder som ger störst effekt i förhållande till kostnad och genomförandetid. Genom att prioritera insatser med tydlig nytta kan kapaciteten och tillförlitligheten förbättras medan mer omfattande investeringar planeras och genomförs.

Sträckan mellan Alingsås och Göteborg är en central del av Västra stambanan och utgör en betydande kapacitetsmässig flaskhals. Den omfattande blandningen av pendeltåg, regionaltåg, fjärrtåg och godståg ställer höga krav på infrastrukturen. När trafiken störs får det ofta konsekvenser för stora delar av järnvägsnätet.

Ett ytterligare dubbelspår mellan Alingsås och Göteborg skulle kunna ge en betydande kapacitetsökning och förbättra möjligheterna att utveckla både person- och godstrafiken.

En sådan investering skulle även kunna bidra till bättre punktlighet, kortare restider och ökad flexibilitet i trafikplaneringen.

Regeringen bör därför fortsatt verka för att förutsättningarna för ytterligare dubbelspår utreds skyndsamt. Arbetet bör omfatta alternativa sträckningar och tekniska lösningar, samhällsekonomiska effekter, kostnader, finansiering och genomförandetid. Resultatet bör ligga till grund för att projektet kan prioriteras och hanteras snarast möjligt i kommande nationell infrastrukturplanering.

Utöver större kapacitetsinvesteringar finns det behov av åtgärder som förbättrar trafikflödena på den befintliga banan. Fler strategiskt placerade mötesplatser kan öka flexibiliteten i tågtrafiken och underlätta samspelet mellan olika tågtyper med skilda hastigheter och uppehållsmönster.

Genom att utreda var nya eller förlängda mötesspår gör störst nytta kan trafikens robusthet förbättras. Det kan minska risken för att en försening sprider sig till andra tåg och skapa bättre förutsättningar för att upprätthålla trafiken när störningar inträffar.

Behovet av fler mötesplatser bör därför analyseras samlat utifrån trafikprognoser, kapacitetsbehov och möjligheterna att genomföra åtgärderna kostnadseffektivt. Underlaget från analysen bör sedan inkluderas och påbörjas snarast möjligt i kommande infrastrukturplanering.

Plankorsningar mellan järnväg och väg innebär säkerhetsrisker och kan begränsa möjligheterna att utveckla järnvägstrafiken. Där väg- och järnvägstrafik möts i samma plan finns risk för allvarliga olyckor, samtidigt som korsningarnas utformning och säkerhetskrav kan påverka tågens hastighet och trafikens framkomlighet.

På sträckan Floby–Göteborg bör därför behovet av planfria korsningar utredas systematiskt. Där förutsättningarna och nyttan motiverar det bör planering och genomförande av åtgärder inledas. Prioriteringen bör utgå från trafiksäkerhet,

trafikmängder, påverkan på järnvägens kapacitet och hastighet samt samhällsekonomisk nytta.

Planfria korsningar kan bidra till ökad säkerhet för både järnvägsresenärer och vägtrafikanter. De kan också förbättra framkomligheten och skapa bättre förutsättningar för en snabb och tillförlitlig tågtrafik.

Västra stambanan är en strategisk del av Sveriges transportinfrastruktur och har stor betydelse för såväl regional utveckling som nationell konkurrenskraft och totalförsvar. Att stärka banan är därför inte enbart en regional angelägenhet, utan en investering i hela landets transportförmåga. Genom förstärkt underhåll, utredning av ytterligare dubbelspår mellan Alingsås och Göteborg, fler mötesplatser och planfria korsningar på sträckan Floby–Göteborg kan järnvägens kapacitet, säkerhet och tillförlitlighet förbättras.

Regeringen bör därför prioritera dessa åtgärder i dialog med Trafikverket och berörda regionala aktörer samt säkerställa att nödvändiga utredningar genomförs skyndsamt och att resultaten beaktas och påbörjas snarast möjligt i den nationella infrastrukturplaneringen.

En väl fungerande Västra stambana är avgörande för framtidens hållbara transporter, näringslivets utveckling och Sveriges beredskap.

Ingemar Kihlström (KD)