

Motion till riksdagen 2023/24:1669

av **Johanna Haraldsson m.fl. (S)**

Utökad kapacitet på järnvägen i form av nya stambanor

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av nya stambanor genom Sverige i ett sammanhållet system och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Resandet med persontåg har mer än fördubblats sedan början av 1990-talet och det regionala resandet har ökat med 50 procent på 20 år. Över tid så har dessutom arbetsmarknadsregionerna blivit större och färre. Idag är Sveriges befolkning dessutom drygt en miljon fler jämfört med 2010. År 2032 beräknas folkmängden passera 11 miljoner och år 2070 kommer vi att vara nästan 13 miljoner invånare i Sverige. Godstrafiken ser också en ökning. Men den skulle kunna vara högre.

En avgörande faktor för att Sverige ska ligga i framkant när det gäller hållbar tillväxt och grön omställning handlar om att ställa om och investera i infrastruktur. Södra och Västra stambanan byggdes för drygt 150 år sedan och merparten av den järnvägskapacitet vi har färdigställdes på 1960-talet. Idag råder akut brist på kapacitet för mer gods- och persontransporter på järnväg. Robust och tillförlitlig infrastruktur är en förutsättning för svensk ekonomi och konkurrenskraft.

Göteborgs hamn är Sveriges, Norges och Finlands största hamn. 30 procent av allt som exporteras från Sverige passerar denna hamn. Ytterligare 30 procent passerar hamnarna i Skåne. Det är just dessa två järnvägssträckor, Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg som har sämst punktlighet på grund av kapacitetsbrist. Ökad kapacitet för godstransporter är också viktig för Norrköpings hamn som ligger i stråket och skulle gynnas av nya stambanor. I praktiken innebär bristen på kapacitet en hög känslighet för störningar, låga hastigheter och stora problem med punktligheten för den långväga trafiken, men också svårigheter för de regionala huvudmännen att erhålla kapacitet för önskad trafik. Upp till en tredjedel av långdistanstågen blir idag försenade.

Arbetsmarknad och jobben

För ett litet exportberoende land som Sverige är järnvägsinfrastruktur en viktig förutsättning för tillväxt och jobb. Det finns en stark tillväxt och arbetsmarknad runt våra storstäder som är beroende av det Sverige som finns utanför och mellan dessa städer. Tillförlitlig järnvägsinfrastruktur som håller samman Sverige, från norr till söder, är därför avgörande. Med nya stambanor i södra Sverige knyts de växande arbetsmarknadsregionerna samman. Beräkningar ger vid handen att tre fjärdedelar av resandet skulle ske mellan de 14 planerade mellanliggande stationerna. Arbetsmarknaden är också alltmer beroende av människor som arbetspendlar i större utsträckning; det ger bättre förutsättningar för näringslivets kompetensförsörjning. Dagens brist på infrastruktur leder därför till tillväxtförluster.

Sveriges Åkeriföretag och Tågföretagen har presenterat ett antal förslag för att skapa mer transporteffektivitet och klimatanpassning om ökad kapacitet på järnvägen och intermodala transporter prioriteras. Järnvägen, med ökad kapacitet, skulle kunna avlasta åkerinäringen genom att en större andel av det långväga godset transporteras på räls. Det skulle också minska cabotagetransporterna och skapa en mer hållbar ekonomisk situation för den svenska åkerinäringen.

Både Västerbottens och Norrbottens Handelskammare pekar på vikten av utbyggda stambanor i söder för att säkra godstransporter från norr till västra och södra Sverige. Genom att bygga nya stambanor ökar kapaciteten på befintliga banor med två till tre gånger, beräknar KTH. Men för att denna avlastning ska kunna ske så kräver det en utbyggnad av hela systemet.

Järnvägen är en del i det transeuropeiska järnvägssystemet. EU har satt upp mål för 2050 om att tågtrafiken ska byggas ut där det är eller kan bli konkurrenskraftigt. Nya stambanor finns redan eller planeras i de flesta ledande ekonomierna i Europa och världen.

Klimatmålen och den gröna omställningen

Det svenska transportsystemet är idag starkt beroende av fossila bränslen. Inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och domineras av utsläpp från vägtrafiken. Riksdagen har beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk med målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045 och att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Att flytta över mer av det långväga godset från väg till järnväg samt att få fler att välja tåget är avgörande för att nå Sveriges klimatmål.

Underhåll och investeringar

Den socialdemokratiskt ledda regeringen beslutade om gällande nationell plan för infrastrukturen 2022–2033. Den innehåller totalt nästan 900 miljarder kronor för underhåll av och investeringar i transportinfrastrukturen. Även om det är ett historiskt högt belopp så har kostnadsökningar och inflation urholkat dessa medel. Sett som andel av BNP så är satsningarna på infrastrukturen betydligt lägre idag jämfört med 1950- och 60-talen. Vi behöver fortsätta satsa på att underhålla nuvarande järnväg. Men det kommer inte att räcka. För att klara kapacitetsbehovet för gods- och persontrafik krävs

också investeringar i ny järnväg i hela landet och nya stambanor i södra Sverige. Nya stambanor skapar också ökad redundans för de befintliga stambanorna.

Nya stambanor har stoppats men verkligheten finns kvar

Den högerkonservativa regeringen tillsammans med SD har nu stoppat byggandet av nya stambanor genom södra Sverige. Samtidigt har Trafikverket fått i uppdrag att se över kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne, utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås samt se över kostnadsreducerande åtgärder i projektet Ostlänken.

Västra Götaland och Göteborgsregionen behöver en modern järnvägsförbindelse värd namnet mellan Göteborg och Borås som ansluter till Landvetters flygplats. Det skulle dramatiskt förbättra möjligheterna till arbetspendling och minska buss- och biltrafiken till och från Sveriges andra största stad. För godstrafiken till och från Göteborgs hamn är också ökad järnvägskapacitet av central betydelse. Järnvägen mellan Lund och Hässleholm är en av de största flaskhalsarna i Skåne. Dagens situation påverkar person- och godstransporterna i regionen men också hela Sverige och transporterna till och från kontinenten. Den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att förändra logistiksystemen även i Sverige. Om ingenting görs kommer lastbilstrafiken att öka dramatiskt. Därför krävs nya och effektiva järnväglösningar för godstrafiken över Öresund. Tyskland är Sveriges absolut största handelspartner och det är avgörande för svensk handel att godstrafiken till och från Tyskland förbättras. Vidare är Ostlänken ett angeläget projekt för att öka kapaciteten och minska restiderna för persontrafiken samtidigt som utrymme skapas för godstrafiken på de befintliga stambanorna. Dessa tre projekt är mycket angelägna för att öka kapaciteten i södra Sverige för gods- och persontransporter. Men den stora vinsten och största potentialen är när dessa tre delar kopplas samman i ett system av nya stambanor, med Jönköping som nod.

Arbetet med att få till nya stambanor i södra Sverige har pågått i flera decennier. Om järnvägen ska kunna möta växande behov och ta en större andel av transporterna måste ny kapacitet tillföras. Det handlar inte enbart om flaskhalsar som behöver byggas bort utan om nya stambanor.

Nya stambanor skulle komma att bidra med stora och nödvändiga nyttor ur ett nationellt perspektiv för gods- och persontransporter. Det skulle också med självklarhet leda till att stora regionala nyttor uppstår när nya stambanor blir verklighet. Att hålla samman stad och land skapar förutsättningar för hållbar tillväxt.

Johanna Haraldsson (S)

Anna Wallentheim (S)

Johan Büser (S)

Johan Andersson (S)

Aylin Nouri (S)