

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2023-05-25
Besvaras senast
2023-06-08

Till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2022/23:368 Järnvägens kapacitetsbehov

En avgörande faktor för att Sverige ska ligga i framkant när det gäller hållbar tillväxt och grön omställning är att ställa om och investera i infrastruktur. I dag råder det akut brist på kapacitet för mer gods- och persontransporter på järnväg. Robust och tillförlitlig infrastruktur är en förutsättning för svensk ekonomi och konkurrenskraft.

Sveriges Åkeriföretag och Tåg företagen har gemensamt presenterat förslag om 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 cabotaget och skapa en mer hållbar ekonomisk situation för den svenska åkerinäringen.

I regeringsförklaringen uttrycktes följande: ”Satsningar på järnvägen ska i första hand underlätta för arbetspendling och godstrafik, som stärker jobb och tillväxt.” Det är välkommet och viktigt, men utgångspunkten måste väl ändå vara att det gäller hela Sverige? Regeringens besked om att slopa byggandet av nya stambanor visar tyvärr på motsatsen.

Resandet med persontåg har mer än fördubblats sedan början av 1990-talet. De två tågsträckor som har sämst punktlighet de senaste 10 åren är Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg. Detta beror till stora delar på kapacitetsbrist.

Sverige hade 187 arbetsmarknadsregioner 1970; i dag har de ökat i storlek och minskat i antal till cirka 60. Det regionala resandet har ökat med 50 procent på 20 år. Det är bra. Det ger företagen ett bättre urval av arbetskraft och arbetstagaren tillgång till en större arbetsmarknad.

Det är viktigt att understryka att byggandet av nya stambanor främst handlar om att öka kapaciteten och underlätta för arbetspendling.

I den gällande planen för infrastruktur avsatte regeringen 3 miljarder kronor till planläggning för delarna mellan Linköping och Borås och Hässleholm via Jönköping. Med beslutet om att slopa byggandet av nya stambanor plockades dessa resurser bort.

I en interpellationsdebatt i januari bad statsrådet att få återkomma när det gällde

de 3 miljarder som plockades bort från den fortsatta planläggningen.

Statsrådet uttalade också att ”De besked som har givits utesluter inte nya konventionella spår” samt att ”När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnas blir det mer tryck på kapaciteten i vårt eget infrastruktur- och järnvägsnät.”

Jag vill därför fråga statsrådet Andreas Carlson:

1. Avser statsrådet återkomma till riksdagen när det gäller att medel avsatta i nationell plan för fortsatt planläggning plockas bort?
2. Vilka åtgärder avser statsrådet att vidta för att öka kapaciteten på järnvägen på den svenska sidan i samband med att förbindelsen över Fehmarn-Bält tas i drift 2029?

.....
Carina Ödebrink (S)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch