

## Motion till riksdagen 2022/23:738

av **Nicklas Attefjord m.fl. (MP)**

# Västsverige behöver moderna järnvägar

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färdigställa en ny järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Borås och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja byggandet av fyrspår mellan Alingsås och Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om etappvis utbyggnad av järnvägen mellan Göteborg och Oslo för att uppnå full intercitystandard och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa på och underhålla de mindre järnvägarna i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Västsverige har växtvärk och behöver moderna järnvägar för pendling och gods-transporter. Tyvärr saknas nödvändiga prioriteringar av järnväg i den nationella planen. För Miljöpartiet är det en självklarhet att det ska vara lätt att resa med tåg i hela Sverige. Då behövs såväl nybyggnation som utbyggnad och underhåll av befintlig järnväg. När tåget kommer i tid och går snabbt kan fler välja att resa hållbart och det blir enklare och mer attraktivt att tågpendla.

Behoven i Västsverige har vuxit under lång tid och järnvägarna går fulla vad gäller både persontransporter och gods. Det investeras i bostäder och kontorslokaler och befolkningen förväntas öka till 2,5 miljoner de närmaste trettio åren. Lägg därtill investeringarna kopplade till omställningen av industrin som batterifabrikerna i Göteborg och Mariestad. För att möta expansionen krävs kraftfulla satsningar på hållbar klimatsmart infrastruktur. Miljöpartiet möter i sin budget behoven och finansierar satsningarna genom att satsa på ytterligare investeringar i järnvägen i hela landet och många viktiga satsningar i Västsverige.

## Göteborg–Borås–Jönköping–Stockholm

Ett av Sveriges största pendlingsstråk är mellan Borås och Göteborg och planerna för en ny stambana Göteborg–Borås med byggstart 2025–2027 var bland annat en av förutsättningarna för det västsvenska paketet och Västlänken. Därför är det extra olyckligt att regeringen nu aviserat att man inte tänker fullfölja alliansregeringens löfte om nya och moderna stambanor för höghastighetståg. Dagligen reser över 100 000 människor mellan Göteborg och Borås, vilket gör sträckan till ett av de största pendlingsstråken i Sverige. Varje dag passerar 1 400 bussar Göteborgs östra. Så det behövs en modern och snabb järnväg som senare kan byggas ut till Stockholm. Det är viktigt att planeringen har förutsägbarhet och att statens överenskommelser med kommunerna hålls.

## Göteborg–Alingsås–Stockholm

Västra stambanan knyter samman Sveriges två största städer samtidigt som den utgör en stomme för svensk import och export. Det är ett av Sveriges mest trafikerade järnvägsspår för godstrafik och huvudspåret för järnvägstrafik till och från Göteborgs Hamn. Nuvarande stambanor har nått sin kapacitetsgräns och på vissa sträckor finns det inte plats för fler tåg. För att klara dagens och framtidens ökande efterfrågan på järnvägstransporter behöver vi bygga ut vårt järnvägssystem. Sträckan Alingsås–Göteborg behöver förstärkas till fyra spår som möjliggör fler avgångar Göteborg–Stockholm samt möjlighet att importera och exportera större godsvolymer via Göteborgs Hamn.

## Göteborg–Oslo

Norge är Sveriges näst viktigaste handelspartner. Järnvägen mellan Göteborg och Oslo är på stora delar enkelspårig. Tåget kan inte konkurrera med bil och lastbil. En stor del av norsk import kommer via Göteborgs Hamn. Idag går nästan all trafik på väg. Idag går merparten av godstransporterna till Oslo med lastbil och varje dag passerar ca 3 000 lastbilar Svinesundsbron ofta för vidare transport utmed E6 ner till Göteborgs Hamn.

År 2028 öppnar Fehmarn Bält-förbindelsen, en tunnel som kortar restiden mellan Köpenhamn och Hamburg. Genom sin geografiska närhet har Oslo–Göteborg möjlighet att ingå i samma gröna megaregion som Köpenhamn och Hamburg, men då krävs att dagens flaskhals på sträckan löses. Sträckan Göteborg–Oslo är utpekad och en av de högst prioriterade förbindelserna i EU-förordningen TEN-T, vilket möjliggör en betydande medfinansiering och förväntningar om utbyggnad. Från svensk sida behöver den kvarvarande sträckan Öxnered–Halden byggas ut med dubbelspår. Sverige behöver också initiera en dialog med Norge om hur man etappvis kan trimma, förstärka och bygga ut på respektive sida om gränsen. Denna utbyggnad bör använda sig av EU:s finansieringsmöjligheter.

## Regionala järnvägar

Det är inte bara de stora stråken som behöver göra satsningen; ett hållbart resande kräver satsningar och investeringar i de lokala järnvägarna så att hela Västsverige kan resa klimatsmart. I princip samtliga kommuner i regionen står inför en befolkningsökning, vilket ställer krav på fler och hållbara transporter i regionen. De mindre banorna

binder samman regionens arbetsmarknadsregioner och möjliggör bostadsbyggande i fler kommuner. Även i sammanhanget små investeringar eller satsningar bedöms ha en stor potential. Miljöpartiet vill utveckla, inte avveckla, dessa järnvägar.

*Nicklas Attefjord (MP)*

*Janine Alm Ericson (MP)*

*Emma Nohrén (MP)*