

Motion till riksdagen 2024/25:1990

av Johan Hultberg (M)

Utveckling av infrastrukturen i stråket Göteborg–Oslo

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en plan för utbyggnaden av järnvägen i stråket Göteborg–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheterna till privat finansiering av utbyggnaden av järnvägen i stråket Göteborg–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut järnvägen Göteborg–Oslo etappvis genom genomförandet av det s.k. godskonceptet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nordiskt ministerråd för infrastruktur och transport och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utveckling av modeller för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nordisk infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en upprustning av norra Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Statens geotekniska institut och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra övervakningen av samhällskritisk infrastruktur i områden med förhöjd skredrisk och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Infrastrukturen i det hårt trafikerade stråket Oslo–Göteborg är inte vad den borde vara. E6 är förvisso numera utbyggd till motorväg på hela sträckan men det räcker inte när järnvägsnätet, med Bohusbanan och Norge/Vänerbanan, inte håller en tillfredsställande standard och varken har kapacitet att möta nuvarande eller framtida behov. Det undermåliga järnvägsnätet i Bohuslän och Dalsland blir särskilt uppenbart så fort det uppstår störningar på E6, allra främst vid större och långvariga störningar såsom vid det stora jordskred som inträffade i september 2023 i höjd med Stenungsundsmotet på E6. Ett skred som helt skar av E6 – pulsådern genom Bohuslän – under mer än nio månader. Under tiden som sträckan på omkring två mil var avstängd fick all trafik ledas om. Det medförde mycket stora samhällsekonomiska kostnader samt därtill ökade risker för såväl människor som miljö. Pendlare fick längre restider och högre bränslekostnader. Tidsförlusterna och således också de ekonomiska konsekvenserna för godstrafiken blev än mer kännbara. För den tunga trafik som följde Trafikverkets anvisningar och valde väg E45 betydde omledningen 30 minuter extra körtid per resa. Avstängningen av E6 kostade näringslivet i både Sverige och Norge enorma belopp. Mot denna bakgrund är det mycket angeläget att vidta ett batteri av åtgärder såväl på kort som på lång sikt för att utveckla och göra infrastrukturen i stråket mer robust. Järnvägens kapacitet behöver höjas och restider kortas för att avlasta vägnätet. Det är nödvändigt att förstärka infrastrukturen i stråket Göteborg–Oslo. Sårbarheten är för närvarande alldeles för stor. Det krävs stora investeringar i en utbyggd järnväg liksom en upprustning av det mindre vägnätet.

Bygg ut järnvägen mellan Göteborg och Oslo

Tågförbindelserna mellan Göteborg och Oslo är idag rejält undermåliga. Detta avseende såväl gods- som persontrafik. Det är så illa att transporttiden med godståg på sträckan är ungefär dubbelt så lång som med lastbil. När det gäller persontrafiken tar en resa med tåg mellan 3:40 och upp till 4 timmar. Det kan jämföras med att det, i normalfallet, tar under 3 timmar att köra bil. Med buss tar resan mellan 3:20 och 3:40 timmar. I rapporten Oslo–Göteborg – utveckling av järnvägen i korridoren, som norska Jernbaneverket gjort i samarbete med Trafikverket, konstateras att det krävs en väsentlig reduktion av restiden om järnvägstrafiken mellan städerna ska öka. Det är argument för en utbyggnad till dubbelspår på sträckan.

Det görs totalt över 14 miljoner gränskorsande resor i korridoren Göteborg–Oslo. Av dessa utförs bara omkring 1 procent med tåg och när det gäller godstransporterna har järnvägen till och med tappat marknadsandelar. Lastbilstransporterna har ökat kraftigt sedan utbyggnaden av E6 stod klar. Lastbilstransporterna ökar som en konsekvens av ökade godsvolymer men också på grund av att den järnvägsinfrastruktur som finns i korridoren Göteborg–Oslo inte motsvarar dagens behov och krav. Givet att den förbindelse som idag finns över Kornsjö är från år 1879 är det förvisso inte så konstigt. Vad som är mer konstigt är att planeringen för en utvecklad järnvägsinfrastruktur mellan Göteborg och Oslo inte har kommit längre. Den kraftigt ökade vägtrafiken över Svinesund med bland annat omkring 1 miljon lastbilar som passerar gränsen varje år är fakta som borde få såväl den svenska som norska regeringen att agera skyndsamt. Och jordskredet vid Stenungsund, som skar av E6, blottade hur sårbar infrastrukturen i

stråket Göteborg–Oslo är. En sårbarhet som radikalt hade minskat med en dubbelspårig järnväg på hela sträckan.

Norge är, tillsammans med Tyskland, Sveriges viktigaste handelspartner och en mycket betydande del av Norges såväl export som import går idag med lastbil över Svinesund, bland annat till och från Göteborgs hamn. För Göteborgs hamns möjlighet att utvecklas, vilket är av strategisk betydelse för Sverige och så klart i synnerhet för Västsverige, är en utvecklad järnväg mellan Göteborg och Oslo viktig. Den omfattande och växande lastbilstrafiken på E6 genom Bohuslän och in i Norge är också utifrån såväl ett klimat- som ett trafiksäkerhetsperspektiv djupt problematisk. Järnvägen har idag bara en marknadsandel på uppskattningsvis 10–15 procent av godsmarknaden mellan Västra Götaland och Norge. Den andelen behöver rimligen öka kraftigt om Sverige ska klara uppsatta klimat- och trafikpolitiska mål. Det förutsätter en utbyggd järnväg.

Oslo–Göteborgsregionen har en befolkning på omkring 3 miljoner människor och ett mångfacetterat näringsliv med många framgångsrika företag. I stråket finns en stor tillväxtpotential som dock hämmas av den undermåliga järnvägsinfrastrukturen.

Det är därför positivt att svenska Trafikverket och norska Jernbanedirektoratet haft i gemensamt uppdrag att beskriva vilka möjligheter och fortsättningar som finns för att utveckla det befintliga järnvägsstråket mellan Göteborg och Oslo. Myndigheterna presenterade under hösten 2023 rapporten *Mulighetsstudie Oslo–Göteborg*. I rapporten presenterades olika alternativ, koncept, för hur kapaciteten kan höjas och tågtrafikens attraktivitet stärkas liksom hur detta kan göras stegvis. Nu när utredningen är klar bör regeringen skyndsamt fatta beslut om en plan för en utbyggnad av järnvägen till dubbelspår på hela sträckan. En utbyggnad brådskar. Därför bör regeringen undersöka möjligheterna inte bara till offentlig finansiering utan också till del privat finansiering.

Det bör i sammanhanget också lyftas att sträckan Göteborg–Oslo ingår i det av EU utpekade prioriterade järnvägsstråket mellan Hamburg och Oslo. Därav kan en järnvägsutbyggnad i stråket till en betydande del finansieras med EU-medel. Det är viktigt att regeringen tar till vara den möjligheten.

Givet att det är brådskande att öka kapaciteten och göra järnvägen mellan Göteborg och Oslo mer attraktiv för såväl gods- som persontransporter är det viktigt att den svenska och norska regeringen samverkar för att genomföra åtgärder som relativt snabbt ger effekt. Att bygga ut hela sträckan till dubbelspår är mycket kostsamt och kommer ta lång tid. Därför behöver arbetet ske etappvis vilket Trafikverket och Jernbanedirektoratet tydligt visat är möjligt. Myndigheterna har presenterat fyra olika koncept för utvecklingen av stråket där koncepten bygger på varandra. Det första steget är regiontågskonceptet men mest lönsamt är att också genomföra steg två, godskonceptet. Det innebär sammantaget framförallt trimningsåtgärder samt investeringar i nya och längre mötesspår. Jernbaneverket och Trafikverket skriver att *”[g]odskonceptet har potential att ge en väsentlig överflyttning av transporter från väg till järnväg, trots att konceptet inte innehåller ytterligare dubbelspår. Konceptet kan byggas ut steg för steg och bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt”* (Mulighetsstudie Oslo–Göteborg, 2023, s. 5). Regeringen bör i samverkan med den norska regeringen pröva hur genomförandet av godskonceptet skyndsamt kan genomföras. Detta som en viktig etapp på väg mot det långsiktiga målet att hela sträckan skall byggas ut till dubbelspår.

Utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen

Att bygga ut hela järnvägssträckan Göteborg–Oslo till dubbelspår är ett exempel på ett gränsöverskridande infrastrukturprojekt som kan knyta samman Norden men som också tarvar nordiskt samarbete för att bli verklighet. I juni 2021 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att inom ramen för det nordiska samarbetet verka för ett ministerråd för infrastruktur och transport. Motsvarande uppmaning har också riktats till de nordiska regeringarna från Nordiska rådet. Det är angeläget att regeringen följer riksdagens uppmaning och agerar inom Nordiska ministerrådet så att ett ministerråd för infrastrukturfrågor vid Nordiska ministerrådet kommer på plats. Ska visionen om Norden som världens mest integrerade region till 2030 kunna förverkligas behöver arbetet med att utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen i Norden ta fart. Infrastruktur knyter bokstavligt talat samman våra länder. Att utveckla samarbetet kring trafik- och infrastrukturfrågor i Norden har i ljuset av Finlands och Sveriges medlemskap i Nato dessutom blivit än mer angeläget. Att utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen är av försvars- och säkerhetspolitiskt intresse.

Grundläggande för framtagandet av ett bra beslutsunderlag är samhällsekonomiska beräkningar. Jernbaneverket och Trafikverket har tidigare framfört att det är svårt att beräkna de samhällsekonomiska nyttorna av gränsöverskridande järnvägsinvesteringar. Detta enligt myndigheterna på grund av bland annat avsaknad av metod för trafikmodellering av gränsöverskridande transporter på järnväg. En modell för denna form av trafikmodellering behöver skyndsamt tas fram. Att en sådan metod saknas visar på behovet av ett utvecklat och fördjupat gränsöverskridande samarbete kring järnvägsutvecklingen. Regeringen bör ta initiativ, exempelvis genom uppdrag till Trafikverket att i samarbete med Jernbaneverket och de övriga nordiska infrastrukturmyndigheterna utveckla modeller för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter.

Tidigare stora nordiska infrastrukturprojekt såsom bygget av Öresundsbron och nya Svinesundsbron har visat sig mycket lönsamma. Avbetalningstiden för projekten har blivit betydligt kortare än beräknat och de har starkt bidragit till en ökad ekonomisk aktivitet i Öresundsregionen respektive Svinesundsregionen med en fördjupad integration av arbetsmarknaderna i respektive region. Framåt krävs större investeringar i, och ett förstärkt samarbete kring, den gränsöverskridande infrastrukturen i Norden. Regeringen bör verka för ett utvecklat samarbete i Norden i syfte att förbättra den gränsöverskridande infrastrukturen. Förutom att få på plats ett nordiskt ministerråd för infrastruktur och transportfrågor bör regeringen överväga att initiera framtagandet av en nordisk infrastrukturplan. Bygget av dubbelspårig järnväg mellan Oslo och Göteborg är ett konkret och angeläget exempel på hur den gränsöverskridande infrastrukturen skulle kunna förbättras och bidra till förverkligandet av visionen om Norden som världens mest hållbara och integrerade region. Med en dubbelspårig järnväg skulle många vägtransporter kunna flyttas över till järnvägen vilket hade gett mycket stora utsläppsminskningar och samtidigt bidragit till att säkra att kapaciteten på E6 räcker till. En dubbelspårig järnväg hela sträckan Göteborg–Oslo hade också mycket påtagligt gjort infrastrukturen i stråket mer robust. Dagens stora beroende av en väg, E6, är en påtaglig sårbarhet.

Åtgärder för att utveckla Bohusbanan

Förutom en utbyggnad av Norge/Vänerbanan skulle också en utbyggnad av södra Bohusbanan mellan Uddevalla och Göteborg frigöra en mycket stor potential för ekonomisk utveckling, avlasta E6 och bidra till ett mycket starkare transportsystem i Västsverige. Erfarenheterna av utbyggnaden av dubbelspåret mellan Öxnered och Göteborg är såväl tydliga som goda. Utbyggnaden har skapat en större arbetsmarknadsregion och kraftigt förbättrat förutsättningar för bostadsbyggande. Redan några år efter att dubbelspåret stod klart hade pendlingen mellan Trollhättan och Göteborg ökat med omkring en tredjedel samtidigt som priset på bostadsrätter kraftigt hade ökat i Trollhättan, detta enligt Västsvenska Handelskammaren som också konstaterar andra positiva effekter av utbyggnaden såsom fler sökande till högskola.

Restiden med tåg mellan Uddevalla och Göteborg är idag hela 70 minuter men skulle genom en utbyggnad till dubbelspår på sträckan kunna kortas till 40 minuter. En utbyggnad till dubbelspår skulle självfallet inte bara reducera restiden utan också radikalt öka kapaciteten och möjligheten till turtäthet. Det behövs för att på allvar tillvarata den potential till ökad pendling som redan idag finns, liksom för att möta det, tack vare regionens befolkningstillväxt, växande resandeunderlaget i stråket. Vidare behövs en ökad kapacitet och kortare restider på Bohusbanan för att flytta trafik från E6:an liksom för att göra infrastrukturen genom Bohuslän mindre sårbar.

Mot denna bakgrund är det angeläget att se över möjligheterna att skyndsamt bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår. Det skulle underlätta företagets rekrytering, möjliggöra ökat bostadsbyggande, förbättra förutsättningarna för den för Fyrbodals mycket viktiga besöks- och turismnäringen liksom bidra till minskade klimatutsläpp från transportsektorn. Allt detta samtidigt som en utbyggnad hade bidragit till en mer robust infrastruktur i Bohuslän och i det viktiga stråket Göteborg–Oslo.

Hade södra Bohusbanan varit utbyggd skulle konsekvenserna av jordskredet och avstängning av E6 vid Stenungsundsmotet blivit mindre liksom enklare att hantera. Då hade framförallt mycket persontrafik kunnat flyttas från väg till järnväg. Det är inte möjligt idag.

På längre sikt bör möjligheten till utbyggnad av hela Bohusbanan till dubbelspår utredas men i ett kortare perspektiv är detta inte samhällsekonomiskt försvarbart. Vad som dock brådskar är en ordentlig upprustning av norra Bohusbanan, inklusive träd-säkring. Bohusbanan i allmänhet och den norra delen i synnerhet är hårt drabbad av störningar, bland annat på grund av nedfallande träd på ledningar och bana. Banan behöver trädssäkras och standarden höjas för att både korta restiden och möjliggöra en mer pålitlig trafik med avsevärt färre och mindre förseningar än idag. En del arbete har utförts på senare år och ytterligare åtgärder är planerade men upprustningen behöver påskyndas för att göra trafiken på banan mer pålitlig.

Säkra E6 och annan viktig infrastruktur

E6 är en av Sveriges viktigaste och absolut mest trafikerade vägar. En väg av också enorm regional betydelse. Den är avgörande för att de regionala arbetsmarknaderna ska fungera liksom för såväl godstransporter som att ambulanstransporter och andra samhällskritiska transporter snabbt ska komma fram. E6 är nationellt och internationellt oerhört viktig. Den knyter ihop Sverige med både Danmark och Norge. E6 norrut från Göteborg är särskilt viktig för Norge och de svensk-norska handelsrelationerna.

Göteborgs hamn är inte bara Sveriges största och viktigaste hamn utan också Norges. Och det är på E6 som den absoluta lejonparten av godset mellan Göteborgs hamn och Norge går, liksom övrigt gods som går på lastbil till och från Norge och kontinenten. Jordskredet som skar av E6 i höjd med Stenungsund fick således mycket stora konsekvenser för inte bara Sverige utan också Norge.

Skredet utanför Stenungsund var inte det första allvarliga jordskred som drabbade E6 genom Bohuslän utan faktiskt det andra på mindre än 20 år. Vid Småröd, utanför Munkedal, inträffade i december 2006 ett skred som förstörde 500 meter av motorvägen liksom delar av järnvägsspåret. Då som nu vid skredet i Stenungsund blev det lyckligtvis inga allvarliga personskador men de ekonomiska konsekvenserna blev desto större, särskilt för människor och företag i närområdet.

Västra Götaland har stora områden med förhöjd skredrisk. Det gäller särskilt utmed Bohuskusten och runt Göta älv, detta på grund av den stora förekomsten av kvicklera. Det är angeläget att utveckla och stärka den geologiska övervakningen för att både förhindra och kunna förutse framtida skred. Därför bör regeringen se över hur Statens geotekniska institut (SGI) kan stärkas, inte minst avseende att kartlägga kvicklera och göra skredriskkartering. Detta i syfte att stärka arbetet avseende att förebygga skredrisker och framtida skred. SGI spelar nämligen en viktig roll i samhällsplanering genom att bland annat granska geotekniska säkerhetsfrågor i planprocesser, ge stöd till myndigheter och erbjuda planeringsunderlag. SGI har också en nyckelroll i många akuta situationer, såsom när skred inträffar. Regeringen bör vidare undersöka hur övervakningen av samhällskritisk infrastruktur kan förbättras och hur varningssystem kan utvecklas avseende skred. Att E6 drabbats av två mycket allvarliga skred på mindre än 20 år visar med brutal tydlighet att detta är en angelägen fråga. Konkret bör regeringen överväga att ge SGI, Trafikverket och eventuellt ytterligare myndigheter i uppdrag att i samverkan stärka arbetet med besiktning av E6 genom Bohuslän liksom andra vägar, järnvägar och annan viktig infrastruktur i områden med förhöjd skredrisk. Detta arbete bör också inbegripa att vidta erforderliga åtgärder för att minska risker för skred liksom att utveckla övervaknings- och varningssystem.

Johan Hultberg (M)