

## Motion till riksdagen 2021/22:779

av **Johan Hultberg (M)**

# Bygg dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Oslo

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla en metod för trafikmodellering av gränsöverskridande järnvägstransporter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att bygga ut järnvägen mellan Göteborg och Oslo till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra den gränsöverskridande infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Dagens tågförbindelser mellan Göteborg och Oslo är mycket undermåliga och detta avseende såväl gods- som persontrafik. Idag är transporttiden med godståg på sträckan ungefär dubbelt så lång som med lastbil. När det gäller persontrafiken tar en resa med tåg sträckan Göteborg till Oslo mellan 3:40 och upp till 4 timmar. Det kan jämföras med att det 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 kräver i sin tur 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 tappat marknadsandelen och lastbilstransporterna ökat mycket kraftigt sedan utbyggnaden av E6 stod klar. Situationen är en konsekvens 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. Att planeringen inte kommit längre är märkligt bland annat mot bakgrund av den kraftigt ökade vägtrafiken över Svinesund med bland annat uppemot 1 miljon lastbilar som passerar gränsen varje år.

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:an 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.

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. Nu behöver skyndsamt en förstudie genomföras om dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Oslo. I utredningsarbetet bör möjligheterna till både privat och offentlig finansiering undersökas. Grundläggande för framtagandet av ett bra beslutsunderlag är samhällsekonomiska beräkningar. I ovan nämnd rapport från Jernbaneverket och Trafikverket har inte några kvantifieringar gjorts av de samhällsekonomiska nyttorna med de åtgärder som lyfts i utredningen. Detta enligt myndigheterna på grund av bristande underlag och avsaknad av metod för trafikmodellering av gränsöverskridande transporter på järnväg. En modell för denna form av trafikmodellering måste skyndsamt tas fram. Att en sådan metod saknas visar på behovet av ett utvecklat och fördjupat gränsöverskridande samarbete kring järnvägsutvecklingen.

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 i stor utsträckning finansieras med EU-medel. Detta är ett exempel på ett gränsöverskridande infrastrukturprojekt som kan knyta samman Norden men som också tarvar nordiskt samarbete för att bli verklighet. Så sent som 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. Det är mycket angeläget att regeringen följer riksdagens uppmaning.

Inom ramen för det nordiska samarbetet bör den svenska regeringen också verka för en avsiktsförklaring om att förbättra den gränsöverskridande infrastrukturen i Norden. Detta som del i att förverkliga visionen, som de nordiska statsministrarna antog i augusti 2019, om att Norden ska vara världens mest hållbara och integrerade region.

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. 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 inte bara mest integrerade region utan också mest hållbara region. Med en dubbelspårig järnväg skulle många vägtransporter kunna flyttas över till järnvägen. Det hade gett mycket stora utsläppsminskningar.

*Johan Hultberg (M)*