

## Motion till riksdagen 2021/22:1291

av **Carina Ödebrink m.fl. (S)**

# Ett principbeslut för nya stambanor

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Vårt land behöver utveckla ett modernt och stabilt transportsystem som bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga. En av de enskilt viktigaste infrastrukturfrågorna är utveckling av järnvägssystemet för att öka både kapacitet och hastighet på ett modernare järnvägsnät. Med anledning av detta behövs ett principbeslut i riksdagen om att bygga nya stambanor anpassade för höga hastigheter. Under mandatperioden har också steg tagits för att möjliggöra byggandet av nya stambanor.

Allt fler väljer tåg som transportmedel, både för person- och godstransporter. Det är positivt. Bantrafiken svarade 2019 för 12 procent av resandet. Mellan åren 2000 och 2019 ökade resandet med tåg med totalt 69 procent. Det regionala resandet har haft den största tillväxten. Trafikverkets prognoser visar att trenden består. Persontransporterna spås öka med 28 procent fram till 2040. Resandet med tåg förväntas samtidigt öka med 53 procent. Den största ökningen beräknas ske inom det regionala resandet.

Att de nya stambanorna mest gynnar resandet mellan storstäderna får anses som en sanning med modifikation. Mellan Stockholm, Göteborg och Malmö ligger ett antal medelstora orter där många tåg ska stanna. Cirka 75 % av resorna förväntas gå till eller från någon av mellanstationerna enligt KTH:s prognoser.

Det finns flera tunga argument för att bygga nya stambanor, anpassade för höghastighetsjärnväg. Sverige har i dag kapacitetsbrist på våra befintliga järnvägar. I södra Sverige får det inte plats fler tåg på banorna. Vi ser också i dag en koncentration av godstransporter till ett begränsat antal hamnar. En sådan är Göteborgs hamn som är central för godstransporter till och från Skandinavien. Ur ett näringslivsperspektiv är det därför avgörande för svensk konkurrenskraft att förutsättningarna för denna hamn

prioriteras. Genom att flytta över persontrafik på de nya banorna frigörs kapacitet för framförallt godstransporter på de nuvarande stambanorna, bland annat från just Göteborg. Att flytta över gods från väg till järnväg är nödvändigt för att minska miljöbelastningen och klara miljömålen om att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland.

Nya stambanor anpassade för höghastighetstrafik skapar större arbetsmarknadsregioner. När två arbetsmarknader som tidigare var åtskilda kan integreras kan detta ge tillväxteffekter för betydande områden. Forskning som bedrivits på Jönköping University visar att täta och kunskapsintensiva miljöer kännetecknas av bland annat god infrastruktur. Genom utvecklad infrastruktur mellan regioner kan företag bli del av större nationella nätverk och agera utanför sin egen region.

Kraftfulla infrastruktursatsningar är ett bra verktyg för att skapa fler arbetstillfällen och stimulera igång ekonomin. Det visade sig bland annat effektivt efter den stora depressionen i slutet av 1920-talet med Roosevelts reformprogram New Deal. När ekonomin nu ska återstartas efter coronapandemin behöver vi nya kraftfulla statliga investeringar i exempelvis infrastruktur.

Avslutningsvis, byggnationen av nya stambanor är ytterst ett samhällsbyggnadsprojekt och ett av de största för Sverige i modern tid. Det har stor betydelse för hållbar tillväxt och utveckling i dag, men också för femtio till hundra år framåt.

Fem år har gått sedan Sverigeförhandlingen presenterade sitt förslag på stationsorter. De förhandlingar som följde resulterade i överenskommelser om sammanlagt över 100 000 nya bostäder i dessa orter. Men frustrationen växer i dessa kommuner. För samtliga regioner utmed sträckan är en ny stambana helt avgörande för den fortsatta regionala utvecklingen.

Sverigeförhandlingen var tydlig i sin slutrapport med att för att uppnå största möjliga samhällsekonomiska nytta bör de nya stambanorna stå färdiga senast år 2035. Det är också först då Sverige kan förverkliga tankarna i EU:s vitbok om överflyttning av godstrafik från väg till järnväg på långa avstånd.

Fortsatta investeringar i infrastruktur är en förutsättning för att klara befolkningsökning, och hållbar tillväxt. Så stärker vi jämlikheten, sluter klyftor mellan stad och land och möjliggör för människor att leva och försörja sig i hela landet.

*Carina Ödebrink (S)*

*Diana Laitinen Carlsson (S)*

*Johanna Haraldsson (S)*