

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2016/17:1851

av **Sten Bergheden (M)**

### Kinnekulletåget

---

#### Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ge Trafikverket i uppgift att lägga fram förslag på hur man kan utveckla Kinnekullebanan och de mindre järnvägarna medan de väntar på en total elektrifiering, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

#### Motivering

I den nuvarande nationella infrastrukturplanen finns i stort sett inga medel avsatta till de mindre järnvägarna i Västra Götaland. I dagsläget finns inte heller tillräckligt med pengar hos Trafikverket att underhålla vissa banor och bibehålla den funktion som de en gång är byggda för. Akuta hastighetsnedsättningar har varit nödvändiga med inställd tågtrafik som följd. En successiv nedtrappning av funktionen är ett hot mot Västra Götaland fyra banor som Trafikverket betraktar som ”lågtrafikerade”. Det är värt att poängtera att även dessa banor är viktiga för samhällsutvecklingen och viktiga för invånarna att nå arbete, utbildning och fritidsaktiviteter. De är även viktiga för samhällsutvecklingen och de människor som bor och verkar i stråken utmed banorna. De fyra banorna är Kinnekullebanan, Viskadalsbanan, Bohusbanan och Älvsborgsbanan.

Kinnekulletågets totala sträckning är Örebro–Mariestad–Lidköping–Göteborg. Kinnekulletågets uppgift är att tillgodose både lokala resbehov utmed banan och mer långväga resbehov till och från linjens ändpunkter. Det är påtagligt att Kinnekullebanan är en viktig länk såväl lokalt som i ett större trafiksystem. Under ett år görs 425 000 resor med Kinnekulletåget, vilket motsvarar 1 400 resor per dag. Resandet med Kinnekulletåget har under det senaste decenniet ökat med 45 procent. Störst ökning skedde när Kinnekulletåget började trafikera ner till Göteborg. Numera kan man resa från exempelvis Mariestad och Lidköping till Göteborg utan omstigning. Det genomsnittliga turutbudet på banan uppgår till 8–9 dubbelturer per vardag. Enligt Målbild Tåg 2035 finns en ambition att satsa ytterligare på banan med mer trafik och

snabbare tåg, men banans kapacitet är inte tillräcklig. Det finns också en ambition från regionens sida att trafikera med eltåg, men banan är idag oelektrifierad.

Banan har en viktig funktion när det gäller möjlighet att nå arbete och utbildning, inte minst i Örebro och Göteborg. Kinnekullebanan sträcker sig igenom ett av Unescos utpekade biosfärområden,

Vänerskärgården med Kinnekulle, vilket innebär att området pekats ut som modellområde för hållbar utveckling. Det finns en stor potential att integrera hållbart resande och hållbar besöks- och turistnäring på sikt när banan elektrifieras och trafiken kan öka.

Behovet av en elektrifiering av Kinnekullejärnvägen är mycket stort och behöver planeras och byggas skyndsamt, men de små järnvägarna kan under tiden också vara ett bra försöksområde för ny modern elteknik eller gasdrift. Därför bör det övervägas att ge Trafikverket i uppgift att undersöka hur man kan utveckla Kinnekullebanan fram till dess att den kan elektrifieras fullt ut.

*Sten Bergheden (M)*