

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2023-11-07
Besvaras senast
2023-11-22

Till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2023/24:143 Planering av ny järnväg mellan Göteborg och Borås

Ett drygt år har gått sedan Tidöregeringen tillträdde. Det är ett år som präglats av såväl bristande ambitioner som förvirrande besked om Sveriges järnvägsinfrastruktur.

Ett tydligt exempel gäller skrotandet av nya stambanor och särskilt ny järnväg i stråket Göteborg–Borås. Det är ett av Sveriges mest trafikerade pendlingsstråk. Varje dag pendlar 125 000 människor i detta stråk. Av dessa reser endast cirka 1 procent med tåget. Det är inte konstigt då tågen på denna museiliknande järnväg har en snitthastighet på 63 kilometer i timmen och restiden blir mycket lång. Effekten av att alla i stället väljer fullproppade bussar är svåra trafikstockningar, kapacitetsbrist i kollektivtrafiken och långa restider oavsett trafikslag. Det leder i sin tur till minskad ekonomisk tillväxt, sämre företagsklimat, ökade utsläpp och försämrad livskvalitet. De samhällsekonomiska kostnaderna är stora.

På samma sätt är de samhällsekonomiska vinsterna potentiellt mycket stora vid ny järnväg. Utbyggnaden beräknas förkorta restiden till 35 minuter. Därtill skulle resandekapaciteten öka påtagligt, trängseln längs riksväg 40 minska och utsläppen minska. Människors, företags och lärosätens möjligheter till utbyte skulle förbättras och därmed förutsättningarna för en hållbar utveckling, såväl ekonomiskt som socialt.

Nya stambanor var inte ett prestigeprojekt för att binda samman våra största städer på ett nytt sätt. Det var ett projekt för att knyta samman Sverige och arbetsmarknader, ett projekt för tillväxt med nya möjligheter för gods- och persontransporter, ett projekt för att vara i takt med övriga Europa och ett projekt för att kunna leva och verka på många fler platser.

Trots detta valde regeringen i slutet av förra året att skrota planerna på nya stambanor och i stället gå vidare med lokala järnvägsprojekt. För stråket mellan Göteborg och Borås var beskedet att pausa planerna ett halvår och låta Trafikverket fortsätta utreda under nya förutsättningar. Ett av beskederna som gavs var att man i stället vill förbättra nuvarande järnväg. I våras frågade jag därför infrastrukturministern vilka initiativ han avser att vidta för att säkerställa en hållbar utveckling av pendlingen mellan Göteborg och Borås.

Ministern gav då beskedet att inriktningen för sträckan Göteborg–Borås var att

utreda en modifierad lösning utan att trafikstarten försenas. Ministern uppgav att syftet framför allt är att förbättra förutsättningarna för arbetspendlingen i regionen samt att förbättra anslutningen till Landvetters flygplats.

När tidsfristen för Trafikverkets sexmånaderspaus löpte ut kom inget beslut från regeringen. I stället förlängdes pausen en månad till.

I slutet av oktober kom så slutligen ett beslut. Beskedet var att regeringen gett Trafikverket klartecken att fortsätta planera sträckan Göteborg–Borås. Det är emellertid tyvärr mycket oklart vad beslutet faktiskt innebär. Fortfarande råder stor oklarhet vad gäller såväl inriktning, sträckning och tidsplan som balans mellan arbetspendling och godstrafik.

Trafikverket redovisade uppdraget om åtgärder i järnvägssystemet i stråket strax före sommaren. Där presenterades fyra alternativ för ökad kapacitet, varav ett alternativ ansågs vara att föredra. Parallellt med denna process har Västra Götalandsregionen och alla berörda kommuner förhandlat och landat i ett gemensamt förslag som alla står bakom.

I beslutet som regeringen nu har fattat står det endast att planering ska fortsätta. Det står ingenting om vilket alternativ som regeringen vill att Trafikverket ska gå vidare med. Dessutom saknas helt formuleringar om vidare plan för dragning till Ulricehamn och Jönköping i ett senare skede, detta trots att denna sträcka i dag är under all kritik. Avståndet mellan Borås och Jönköping är endast åtta mil, och den snabbaste tågresan tar två timmar och 30 minuter och kräver två byten. Det är pinsamt för Sverige, och framför allt utgör det en barriär för att knyta samman arbetsmarknader och regioner.

Även tidsplan för Borås–Göteborg saknas. Det var sagt för ett år sedan att trafikstarten inte skulle försenas. I regeringens nya beslut står i stället att genomförandet ska ske så snabbt som möjligt. Vad betyder det? Jämfört med det besked som infrastrukturministern gav i våras, där han meddelade att en lösning skulle utredas utan försenad trafikstart, är det svårt att se hur ”så snabbt som möjligt” kan tolkas annorlunda än att regeringen är medveten om att dess långsamma agerande kommer att leda till att trafikstarten försenas.

I sitt beslut betonar regeringen vikten av att planeringen resulterar i åtgärder som framför allt förbättrar förutsättningarna för arbetspendling i regionen. Samtidigt skriver regeringen att man även vill underlätta för godstrafik. Om det

är något som fungerar dåligt ihop är det just långsamma godståg och tät pendlingstrafik med många stopp. Det är höljt i dunkel hur regeringen anser att balansen mellan dessa nyttor bör vara.

Det är svårt att dra några andra slutsatser än att regeringens beslut om att planera för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås inte är något annat än ett icke-beslut som gör det svårt för Trafikverket att gå vidare.

Med anledning av detta vill jag fråga statsrådet Andreas Carlson följande:

1. Avser statsrådet att verka för att Trafikverket går vidare med det föreslagna huvudalternativet vad gäller sträckan Göteborg–Borås eller att hänsyn tas till den breda politiska regionala och kommunala kompromiss som förhandlats fram?
2. Kan statsrådet ge besked om när i tiden trafikstart kan ske?
3. Kommer statsrådet att verka för att banan ska byggas med tanke på vidare järnväg mot Jönköping i senare skede?
4. Hur avser statsrådet att säkerställa att det finns en god balans mellan arbetspendling och godstrafik?

.....

Anders Ådahl (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch