

## Motion till riksdagen 2024/25:1702

av **Niklas Sigvardsson m.fl. (S)**

# Nya stambanor

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga nya stambanor i ett sammanhållet system och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

År 1864 invigdes Södra stambanan, den är fortfarande en av Sveriges viktigaste pulsådror för gods- och persontransporter. Sedan dess har mycket hänt; befolkningen har mer än fördubblats och hela Sveriges moderna och till flera delar världsledande utveckling har vuxit fram.

Idag råder akut brist på kapacitet för mer gods- och persontransporter på järnväg. Det är inställda tåg, försenade tåg, stillastående tåg och urspårade tåg.

Sverige behöver ett pålitligt, robust och modernt järnvägssystem för vårt lands fortsatta konkurrenskraft och hållbara utveckling.

Den tidigare socialdemokratiska regeringen beslutade, i den liggande nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033, att bygga nya stambanor i södra Sverige. Den nuvarande regeringen och SD har nu stoppat dessa planer vilket är djupt olyckligt för Sveriges utveckling och konkurrenskraft men också för att kunna minska transportsektorns utsläpp och nå klimatmålen.

Det finns alltså flera tunga argument för att bygga nya stambanor för att stärka Sverige för framtiden.

För det första behöver vi mer kapacitet på våra järnvägar. I södra Sverige får det inte plats fler tåg på banorna. Detta leder till förseningar i tidtabellerna, något som har en negativ påverkan på människors vilja att välja tåget framför bilen. Nya stambanor i södra Sverige skapar större trygghet i systemet och gör att människor i högre utsträckning kommer fram i tid med tåg. Ny järnväg skapar också redundans som omledningsbanor till befintlig järnväg.

För det andra skapar nya stambanor 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. Prognoser utförda vid KTH visar att 75–80 procent av tågresorna kommer att ske till eller från de mellanliggande stationerna. Genom att det finns goda förbindelser mellan regioner kan företag bli del av större nationella nätverk och agera utanför sin egen region.

För det tredje är kraftfulla infrastruktursatsningar ett bra verktyg för att skapa fler arbetstillfällen och stimulera ekonomin. När ekonomin är i nedgång som en konsekvens av Putins olagliga krig mot Ukraina och dess konsekvenser behöver vi nya kraftfulla statliga investeringar i exempelvis infrastruktur.

För det fjärde är det viktigt att de nya stambanorna färdigställs under en kort koncentrerad period för att nyttan ska uppstå så fort som möjligt. En långsam utbyggnad löser inte heller de näraliggande problemen med järnvägens kapacitet och tillförlitlighet.

Regeringen och SD har stoppat byggnationen av nya stambanor men verkligheten finns kvar. En verklighet som innebär att det idag i princip är omöjligt att öka gods- och persontrafiken på nuvarande järnvägsnät. En verklighet där byggnationen av förbindelsen Fehmarn Bält pågår för fullt och kommer att stå klar 2029. Det kommer ytterligare öka behovet av mer järnvägskapacitet på den svenska sidan, både in i och ut ur landet.

Det svenska transportsystemet är idag starkt beroende av fossila bränslen. Inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och domineras av utsläpp från vägtrafiken. Riksdagen har beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk med målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045 och att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Att flytta över mer av det långväga godset från väg till järnväg samt att få fler att välja tåget är därför avgörande för att nå Sveriges klimatmål.

Det finns en stark och levande industritradition i Jönköpings län. Trä- och metallindustrin har stor betydelse. Jönköpings län är ett av de starkaste exportlänerna i Sverige efter storstadsområdena. Logistiknäringen har under de senaste decennierna vuxit starkt. Detta bidrar sammantaget till behovet av fungerande transportinfrastruktur av bland annat järnväg och väg för godstransporter. Jönköpings kommun är länets residensstad och Sveriges nionde största kommun men saknar idag direktförbindelse med Stockholm. I ett system med nya stambanor blir Jönköping en naturlig nod i södra Sverige.

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 50–100 år framåt. Det bidrar till att hålla ihop stad och land. Sverigeförhandlingarna, som tillsattes av regeringen Reinfeldt, slöt avtal med flera kommuner som skulle beröras av satsningen. I dessa avtal har kommunerna bland annat förpliktat sig att bygga ett stort antal bostäder, något som framförallt är viktigt för att råda bot på den stora bostadsbrist som råder i landet. Dessa kommuner har under lång tid planerat för att möta framtiden i form av nya bostäder och företagsetableringar som nya stambanor skulle innebära. Mycket tid, engagemang och resurser har lagts ner på ett av Sveriges största samhällsbyggnadsprojekt som nu avbrutits. Därför behöver regeringens och SD:s beslut om att stoppa byggnationen av nya stambanor ändras. Det behövs en infrastrukturpolitik som gynnar tillväxt, arbetspendling och klimatomställning i Jönköpings län och Sverige.

Vi har inte råd att låta bli!

*Niklas Sigvardsson (S)*

*Johanna Haraldsson (S)*

*Azra Muranovic (S)*