**Interpellationsdebatt järnvägen Göteborg-Borås 23 februari 2021**

Fru talman,

Jag konstaterar att ministern återigen försöker så tvivel om moderaternas linje i frågan om satsningar på järnvägen i Sverige. Låt mig då vara väldigt tydlig – under Alliansåren gjorde vi rekordstora satsningar på järnvägen för att rusta denna efter decennier av misskötsel från tidigare s-regering. Och sedan vi lämnade regeringsmakten 2014 har vi moderater i varje budget satsat lika mycket eller mera som regeringen har gjort på järnvägen.

När det gäller nya stambanor har vi, som min riksdagskollega Cecilie Tenfjord Toftby redan nämnt, tydligt sagt att vi föredrar traditionell järnväg för snabbtåg framför de mycket dyra höghastighetsbanorna. Helt enkelt för att få maximal nytta per satsad krona. Höghastighetståg skulle, när de står klara 2045, att ha kostat 400 miljarder kronor. Projektet har sågats av såväl ledande forskare som Riksrevisionen och Europeiska Revisionsrätten.

Fru talman,

Jag hade en debatt med ministern om ny järnväg mellan Borås och Göteborg för ett par veckor sedan. Även då diskuterade vi situationen för alla de människor som drabbas av den stora och långt utdragna osäkerheten kring vad som ska hända med järnvägsbygget och var järnvägen ska dras.

Redan 2012 beslutade dåvarande Alliansregeringen att börja bygga ny järnväg för traditionella snabbtåg mellan Göteborg och Borås, med planerad byggstart 2019. Det gällde den viktiga sträckan Mölnlycke-Bollebygd, med en station på Landvetter flygplats. Pengar avsattes i budgeten 2014. Med denna nya delsträcka skulle den sämsta delen av spåren mellan Västsveriges två största städer ersättas med en helt ny järnväg. Restiden mellan de två städerna skulle kortas ordentligt och det skulle underlätta regional pendling. Samtidigt skulle både Göteborg och Borås få direkt tågförbindelse till Landvetter flygplats.

Tyvärr blev det inte så. Efter regeringsskiftet 2014 ändrades allt. Först gick det tre år när inget alls hände. 2017 drog sedan regeringen tillbaka det tidigare beslutet från 2012, och de pengar Alliansregeringen satt av. Därefter återförde man pengarna några år senare - och kallade det för en satsning. Då sattes byggstarten till 2023. Nu talas om en byggstart tidigast 2025-27.

Trafikverket tvingades börja om från början igen med en helt ny förstudie och nya samråd. Nu utreds ett antal olika tänkbara dragningar av den nya järnvägen, vilket lägger en våt filt över stora delar av Härryda, Bollebygds och Borås kommuner. Kommuner vågar inte detaljplanera eller ens bevilja byggnadslov för bostäder inom de aktuella områdena.

Flera av de sträckor som utreds passerar rakt igenom byar och samhällen vilket kommer att kräva inlösen av bostäder. Och eftersom man arbetar med tre olika korridorer samtidigt berörs många av Trafikverkets begränsningar. Många människor tvingas helt i onödan gå i åratal och oroa sig för inlösen av sina hem och hindras att utveckla sina fastigheter. Samtliga fastigheter inom de tre korridorerna blir dessutom i praktiken osäljbara, trots att bara en korridor kommer bli aktuell.

Oklarheten kring om det Trafikverket avser att bygga är vanlig traditionell järnväg för snabbtåg, eller höghastighetståg som kräver betydligt bredare järnvägskorridorer, bidrar till att onödigt stora markområden spärras för annan verksamhet i väntan på beslut.

Jag frågade ministern förra gången när slutligt besked kommer från regeringen angående val av järnvägskorridor och byggteknik. Något svar fick jag tyvärr inte. Ministern kunde inte ens lova besked före valet 2022. Jag tycker detta är mycket respektlöst mot alla berörda markägare och kommuner.

Fru talman,

Jag frågade också ministern hur snabbt tågen kommer att kunna köra på den planerade banan som regeringen kallar för ”höghastighetsjärnväg”. Jag fick bara ett undanglidande svar.

Jag följde upp detta med en skriftlig fråga och fick svar förra veckan. Återigen ett icke-svar – ministern svarar bara att Trafikverket framöver ska redovisa vilka hastigheter systemet kan dimensioneras för.

Trots detta fortsätter ministern att hävda att regeringen tänker bygga banor för höghastighetståg. Då kan man ju tycka att man också skulle ha i vart fall någon tanke kring hur snabbt tåg kommer att kunna köras på dessa banor?

Jag vill därför upprepa min fråga till ministern på ett annat sätt – hur snabbt anser ministern att man minst måste kunna köra ett tåg för att det ska kunna kallas höghastighetståg? Det kan väl inte vara så svårt att svara på för en infrastrukturminister?

**Omgång två:**

Fru talman,

Jag vill också lyfta en annan fråga som jag berör i min interpellation, och det gäller stationslägen. Om man bygger en järnväg och vill att många ska ta tåget är det ganska bra med stationer. Trafikverket har nu uppenbarligen fått i uppgift att banta kostnaderna för järnvägsbygget eftersom regeringen inte kan finansiera kostnaderna med dagens beräknade prislapp. En av de besparingarna Trafikverket arbetar med är att styra eller flytta stationslägen.

Man ska veta att Västra Götalandsregionen och berörda kommuner framhållit att det absolut viktigaste med ny järnväg är regional pendling och att ansluta Landvetter flygplats så att man kan ta tåget dit från Göteborg och Borås. Nu talar Trafikverket öppet om att stryka stationsläget på Landvetter flygplats och att flytta ut stationen i Borås från Centrum till utkanterna av staden.

Jag vill fråga infrastrukturministern om han tycker det är rimligt att bygga en fruktansvärt dyr järnväg utan att knappt ha några stationer där människor kan stiga på och av tåget? Och där stationen i den ena stora staden, Borås, placeras långt utanför centrum, och där regionens nyligen tillbyggda flygplats inte ansluts till den nya järnvägen?

Är det verkligen så regeringen anser att man gynnar ett mer miljövänligt tågresande?

Är det verkligen så regeringen tror att man ska kunna få ekonomi i ett mycket kostsamt järnvägsbygge?