

Motion till riksdagen 2010/11:T440

av **Bengt-Anders Johansson och Betty Malmberg**
(M)

Europakorridoren

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den av regeringen tidigare aviserade nya utredningen av förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige skyndsamt tillsätts.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av åtgärder på kort sikt för en lösning av kapacitetsproblemet på det svenska järnvägsnätet och särskilt på Västra stambanan och Södra stambanan.

Motivering

I regeringens skrivelse till riksdagen våren 2010 om åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 aviserades ett fortsatt utredningsarbete av svenska höghastighetsbanor.

I skrivelsen anger regeringen följande: ”Den tveksamma samhällsekonomiska lönsamheten för höghastighetsbanorna och de stora kvarstående osäkerheterna innebär att regeringen har valt att prioritera andra mer angelägna infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2021. Regeringen avser att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige. En utgångspunkt är härvid betänkandet som presenterades i september 2009.”

Den av regeringen i våras aviserade nya utredningen av höghastighetsbanor har ännu inte tillsatts. Det har nu gått ett år sedan den första utredningen ”Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft” presenterades. Både i själva utredningen och i olika remissyttranden över denna har pekats på en rad frågor som kräver ett fortsatt utredningsarbete. Det gäller exempelvis frågor om samhällsekonomisk lönsamhet, an-

Fel! Okänt namn på

läggnings- och driftskostnader, finansiering och finansieringsmodell, organisation och genomförande.

Sammantaget pekade flera remissinstanser på att det krävs mer ingående utredningar, förstudier och analyser av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut kan fattas. Oavsett uppfattning i sakfrågan är det lätt att instämma i denna uppfattning som kom till uttryck i både tidigare genomförd utredning och remissopinion. Vi anser därför att utredningen skyndsamt bör tillsättas av regeringen för att undvika tempoförluster. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Till bilden hör att ett stort antal kommuner utmed en eventuell framtida götalandsbana och europabana under många år har bedrivit ett omfattande planeringsarbete och lagt ut markreservat för nya banor i sina översiktsplaner.

Ju längre tillsättandet av den av regeringen aviserade nya utredningen dröjer ju längre tid tar det innan ett definitivt beslut kan fattas av staten i frågan om höghastighetsbanor i Sverige. Detta riskerar att medföra uteblivna investeringar och förlust av nya arbetstillfällen lokalt i de berörda kommunerna. Ett utdraget besked om vad svenska staten vill i frågan om höghastighetsbanor innebär osäkerhet om den framtida användningen av stora, centralt belägna markområden i kommunerna. Därför måste berörda kommuner få ett besked från staten i frågan om höghastighetsbanor så snart den nya utredningen är klar med att ta fram erforderligt beslutsunderlag. Det kostar att vänta. Den kostnaden är avsevärt större än den för ett snabbt utredningsarbete från statens sida.

Planering och finansiering av höghastighetsbanor är exempel på frågeställningar som särskilt behöver analyseras vidare. Hur detta ska ske och vem som ska göra vad bör anges i ett kommande regeringsbeslut om att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige. Andra viktiga frågor att utreda vidare är formerna för samverkan med berörda myndigheter och planeringsansvariga organ i Danmark och Tyskland för samråd om kapacitet, standard och hastighet för att möjliggöra en sammankoppling av Sverige med det europeiska höghastighetsnätet.

Vi vill i det sammanhanget nämna att vid ett möte sommaren 2010 hölls ett svensk-danskt ministermöte i Limhamn för att uppmärksamma Öresundsbronns 10-årsjubileum och diskutera hur samarbetet kan fördjupas för att främja fortsatt utveckling i regionen. Vid mötet antogs en deklaration kallad ”Öresund – en region i utveckling”. I deklarationen anges att regeringarna ska tillsätta en svensk-dansk tjänstemannagrupp som ska undersöka behovet av och möjligheterna för en ny fast Öresundsförbindelse för väg och järnväg mellan Helsingborg och Helsingör. Denna fråga bör ingå i ett fortsatt utredningsarbete om svenska höghastighetsbanor.

Problemen med den bristande kapaciteten på det svenska järnvägsnätet ökar

I den tidigare genomförda utredningen om höghastighetsbanor pekas på för-

Fel! Okänt namn på

delarna på lång sikt med att bygga höghastighetsbanor: ”På avsnitt med mycket hög efterfrågan som till exempel kring storstäderna kan man genom att bygga ut till totalt fyra spår separera den långsamma trafiken från den snabba om man väljer att bygga det tillkommande dubbelspåret i form av höghastighetsbanor. En fördel med att bygga två helt nya spår är att de kan ges en rakare sträckning och därmed tillåta högre hastigheter än om man väljer att bygga ett extra dubbelspår längs med en redan befintlig bana.”

I utredningen görs även det viktiga konstaterandet att med höghastighetsbanor fördubblas antalet möjliga tåglägen och gjorda simuleringar visar att det går att köra 2–3 gånger fler godståg på Västra och Södra stambanan under dagen. Utredningen anger att den kapacitet som frigörs inom det nuvarande järnvägssystemet kommer att ha en mycket stor betydelse för möjligheten att öka järnvägstransporternas andel av godstransporterna.

Det kostar att vänta

Tidigare utredningar inom infrastrukturområdet har visat att det kostar att vänta.

Att avstå från investeringar har dock också ett pris, ekonomiskt och miljömässigt.

En tidigare publicerad studie av dåvarande Verket för näringslivsutveckling, Nutek 2007, beräknade att det har kostat samhället närmare 70 miljarder kronor fram till år 2020 att vänta med investeringar i infrastruktur i storstäderna. Nutek har vänt på perspektiven och genomfört en s.k. kontrafaktisk analys. Istället för att räkna vad det kostat att genomföra infrastrukturprojekten har Nutek räknat på vad det kostat samhället att inte genomföra dem. I rapporten beräknas storleken på det samhällsekonomiska intäktsbortfallet som följd av att flera större infrastrukturprojekt i storstäderna försenats eller lagts på is. Över hälften, 50 miljarder, av kostnaderna beror på uteblivna eller försenade infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen, 7–8 miljarder i Göteborgsregionen och 10 miljarder i Malmöregionen. Detta illustrerar vikten av att ha ett tydligt utvecklings- och framtidsfokus i den förda infrastruktur-, och transportpolitiken. Anpassning av transportsektorn till antagna klimat-, miljö- och transportpolitiska mål, tillväxt, tillgänglighet och positiv regional utveckling kräver en långsiktig och systematisk framtidsansatsning på bra kommunikationer.

Stockholm den 20 oktober 2010

Bengt-Anders Johansson (M)

Betty Malmberg (M)