

Motion till riksdagen 2009/10:T251

av **Kjell Eldensjö (kd)**

Nationella infrastruktursatsningar

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nationella infrastruktursatsningar i höghastighetsbanor och tåg med Ostlänken som första sträcka.

Motivering

Sverige står inför att fatta flera strategiskt viktiga beslut om en långsiktig utbyggnad av infrastrukturen för framtidens transportsystem.

Trafikverken har utifrån planeringsdirektiv som lämnats av regeringen presenterat ett förslag till nationell plan för 2010–2021 för de olika trafikslagen, samtidigt som länen har i uppdrag att ta fram förslag till planer för respektive län. Trafikverkens förslag remissbehandlas under hösten 2009. I budgetpropositionen anges att: ”Regeringen har för avsikt att under första kvartalet 2010 fatta beslut om definitiva ramar till respektive länsplan samt om innehållet i den nationella planen.”

Utredningen om höghastighetsbanor tillsattes i december 2008 och presenterade sitt betänkande den 14 september. Utredningen har haft i uppdrag att analysera om en eventuell utbyggnad kan bidra till att uppnå samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningar för ett utvecklat transportsystem med förbättrad kapacitet, framkomlighet och tillgänglighet. I regeringens uppdrag har även ingått att studera effekter, kostnader och finansiering av en eventuell utbyggnad samt föreslå en översiktlig sträckning och en eventuell etappindelning.

I betänkandet föreslår utredaren att separata höghastighetsbanor, Göta-landsbanan respektive Europabanan, byggs på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö för trafik i upp till 320 kilometer i timmen. Utredaren lägger ett samhällsbyggnadsperspektiv på höghastighetsbanor som ett sätt att möta framtidens efterfrågan på transporter genom ökad tillgänglig-

Fel! Okänt namn på

het, mer kapacitet och att skapa förutsättningar för stärkt utveckling, tillväxt och konkurrenskraft i Sverige.

Bland annat pekar utredningen på 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 järnvägs-transporternas andel av godstransporterna.

Även denna utrednings betänkande remissbehandlas nu, vilket innebär att det pågår två parallella men separata processer. Det är angeläget att dessa båda processer, efter genomförd remissbehandling av förslagen, knyts ihop till en sammanhållen helhet där regeringen både fattar beslut om anslagsnivåer och inriktning för den nationella infrastrukturplaneringen för åren 2010–2021 samtidigt som en inriktning anges för det fortsatta arbetet med höghastighetsbanor och i samlad form redovisar detta för riksdagen.

Det finns en rad skäl som talar för att knyta ihop arbetet med den nationella infrastrukturplanen för 2010–2021 och en fortsatt arbetsinriktning i frågan om höghastighetsbanor. För detta talar exempelvis att utredningen om höghastighetsbanor anger en genomförandetid på cirka 15 år för de två nya banor som föreslås med successiv trafikstart år 2023–2025, d.v.s. efter den aktuella planperiodens slut.

Det är naturligt att finansieringen av ett så omfattande projekt som höghastighetsbanor i Sverige sker i ett sammanhang och vid sidan av anslagen i den transportslagsövergripande nationella planen för 2010–2021. Projektet har i sin storlek jämförts med den tidigare utbyggnaden av de befintliga stambanorna under mitten av 1800-talet.

Det är naturligtvis angeläget att den nationella infrastrukturplan som nu remissbehandlas huvudsakligen fullföljs enligt vad som framgår i utredningen.

Det är emellertid i högsta grad viktigt att de höghastighetsbanor som föreslås i inriktningsutredningen snarast börjar projekteras och därefter börjar byggas ut i etapper.

Det står också mycket klart att trafiktrycket på både vägen E4 och järnvägen Stockholm–Malmö är mycket stort. Därför syns det naturligt att starta bygget med höghastighetsbanan, etappen Stockholm–Linköping (ofta benämnd Ostlänken), för att därmed kunna öka resandet och minska restiden med tåg samt avlasta E4 med både resande och lastbilstransporter på denna hårt ansträngda sträcka.

Stockholm den 1 oktober 2009

Kjell Eldensjö (kd)