

Motion till riksdagen 2009/10:T525

av **Walburga Habsburg Douglas (m)**

Samordning av infrastrukturplaneringen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att knyta ihop det kommande beslutet om den nationella infrastrukturplanen för 2010–2021 med ett inriktningsbeslut om fortsatt arbete med frågan om höghastighetsbanor i Sverige.

Motivering

Vårt samhälle bygger på transporter. Utan transporter skulle mycket av det vi ägnar oss åt i jobbet och på fritiden inte kunna genomföras. Vi förflyttar oss mellan två ställen för att träffa vänner och släktingar, gå på föreningsmöten eller olika evenemang. Vi är beroende av olika transporter för att ta oss till jobbet och därigenom tjäna ihop till vår lön. Men även maten vi äter och de saker vi köper kräver transporter för att de ska bli tillgängliga i affärerna i närheten av där vi bor. Allt som inte kan produceras i vårt närområde måste transporteras till oss från olika delar av landet eller världen. Man skulle kunna säga att transporter är en förutsättning för det moderna liv vi lever.

För att transporterna ska bli möjliga att genomföra behövs en väl utbyggd infrastruktur. Det kan handla om välfungerande hamnar, bra vägar, en effektiv spårtrafik eller en snabb flygtrafik. Varje transportslag fyller sitt syfte och i valet mellan de olika alternativen gör vi som individer avvägningar mellan pris, tidsåtgång, avstånd och miljöbelastning. Infrastrukturen har stor betydelse för Sverige.

Olika transportslag kan inte ses isolerade från varandra. Sörmland ingår i en större region. Förbättringar behövs på alla fronter i vår infrastruktur och en samverkan mellan transportslagen behöver öka.

Sverige står inför flera strategiska infrastrukturbeslut avseende framtidens transportsystem. I regeringens infrastrukturproposition (2008/09:35) lades

Fel! Okänt namn på

ramar och inriktning för åren 2010–2021. Därefter har trafikverket presenterat ett förslag till trafikslagsövergripande nationell plan för 2010–2021. Samtidigt har länen fått i uppdrag att ta fram förslag till planer för respektive län. Trafikverkens förslag till nationell trafikslagsövergripande plan remissbehandlas under hösten 2009.

Men mer händer på infrastrukturuområdet. Under september presenterades den utredning om förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige. 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.

Utredningen föreslår att två separata höghastighetsbanor, Götalandsbanan respektive Europabanan, byggs på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö för trafik i upp till 320 kilometer i timmen.

Utredningen menar att höghastighetsbanor är ett sätt att möta framtidens efterfrågan på transporter genom ökad tillgänglighet, mer kapacitet och genom att skapa förutsättningar för stärkt utveckling, tillväxt och konkurrenskraft i Sverige.

Höghastighetsbanor ger ett mycket effektivt persontransportsystem och ett effektivare godstransportsystem, menar utredningen, och pekar på att höghastighetsbanor kan fördubbla antalet möjliga tåglägen. Simuleringar som genomförts visar att det går att köra 2–3 gånger fler godståg på Västra och Södra stambanan under dagen och därmed kan kapacitet frigöras inom det nuvarande järnvägssystemet som möjliggör en ökning av järnvägstransporternas andel av godstransporterna.

Som läget är nu så remissbehandlas den nationella infrastrukturplanen för 2010–2021 och utredningen om höghastighetsbanor i två parallella men separata processer. För att skapa en helhetssyn på infrastrukturfrågorna är det angeläget att båda dessa processer, efter genomförd remissbehandling, knyts ihop till en process. Frågan är större än den nationella arenan och kopplingarna till våra grannländer många. En samordning av processerna kan därför underlätta en samordning av kommande förhandlingar med våra grannländer. På så sätt underlättas beslut och planering av frågor kring genomförande och finansiering.

Ett ytterligare skäl för att samordna de båda processerna handlar om den långa genomförandetiden på cirka 15 år för de två nya höghastighetsbanorna som föreslås och de sammanhängande bristerna i nuvarande spårkapacitet. Men även frågor kring projektorganisation och formerna för samverkan med berörda myndigheter och planeringsansvariga organ i Danmark och Tyskland i spörsmål kring kapacitet, standard och hastighet talar för en samordning.

Stockholm den 29 september 2009

Walburga Habsburg Douglas (m)