

Motion till riksdagen 2005/06:T549

av Tasso Stafilidis (v)

Svensk samverkan om Fehmarn bält

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en framtida långsiktig planeringsinriktning i Sverige och en samverkan med Danmark och Tyskland för höghastighetståg med sikte på att Fehmarn bält-förbindelsen möjliggör att hela Europakorridoren från Stockholm via Köpenhamn till Hamburg kan bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om prövning av olika former för finansiering av stora projekt i särskild ordning utifrån en svensk modell för alternativ finansiering av infrastrukturinvesteringar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att uppta överläggningar med företrädare för regeringarna i Danmark och Tyskland och delstatsregeringen i Schleswig-Holstein för att framföra vilka hastighets-, kapacitets- och standardbehov Sverige har vad gäller den fasta förbindelsen över Fehmarn bält.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om betydelsen av att som hastighetsstandard för aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 utgå från upp till 350 km/tim i syfte att möjliggöra att Ostlänken och Götalandsbanan kan ingå i en framtida långsiktig planeringsinriktning för höghastighetståg på de mest trafikerade delarna av det svenska järnvägsnätet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Banverket inom ramen för sitt ansvar för investeringsplaneringen på statens spåranslagningar och det pågående projektet om ”persontrafik i hastigheter över 200 km/tim” initierar en sammanhängande förstudie för Europabanan, dvs. sträckningen söderut från Stockholm via Jönköping (samma som Götalandsbanan) till Helsingborg.

Fel! Okänt namn på

Förverkligandet av Fehmarn bält

Nödvändigheten av väl fungerande kommunikationer i nord-sydlig riktning genom Europa aktualiseras i en rad olika sammanhang. Det gäller såväl inom EU, i nordiska sammanhang som i svenska transportsammanhang. Som exempel kan nämnas att Godstransportdelegationen i sitt slutbetänkande 2004 påpekade att Sverige bör bli bättre på att i det internationella arbetet lyfta fram den nordliga dimensionen och de specifika förutsättningar som denna innebär. Vitala stråk för de nord-sydliga förbindelserna inom EU är den nordiska triangeln som syftar till att knyta ihop de nordiska huvudstädernas väg- och järnvägssystem och en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland, Fehmarn bält.

Fehmarn bält ökar järnvägens konkurrenskraft och utgör det viktiga tredje steget efter Öresundsförbindelsen och förbindelsen över Stora Bält i arbetet med att skapa fasta förbindelser mellan de nordiska länderna och den europeiska kontinenten. De förkortade transporttiderna vid genomförandet av Fehmarn bält är ett mycket starkt argument för projektet. Fehmarn bält i kombination med Öresundsförbindelsen förbättrar förutsättningarna radikalt för att bedriva en gränsöverskridande internationell persontrafik och godstrafik. Godstrafiken från de nordiska länderna till de stora exportmarknaderna på den europeiska kontinenten underlättas. Projektet finns med på EU:s lista med de prioriterade Transeuropeiska transportnätverken (TEN-T).

I juni 2004 träffades i Berlin en principöverenskommelse mellan den danska och tyska regeringen om samarbetet för en vidare utveckling mot att förverkliga förbindelsen över Fehmarn bält. I överenskommelsen från juni 2004 anges att en fast förbindelse över Fehmarn bält innebär en markant förbättring av de gränsöverskridande transportererna mellan Danmark/Skandinavien och Tyskland/den europeiska kontinenten. Därmed tillskapas bättre nord-sydliga kommunikationer inom EU.

Den 24 juni i år möttes i Köpenhamn den tyske ministern för transport-, bygg- och bostadsfrågor, den danske ministern för transport- och energifrågor samt ministern för vetenskap, ekonomi och transportfrågor i delstaten Schleswig-Holstein för uppföljande beslut om Fehmarn bält-projektet utifrån den tidigare träffade överenskommelsen 2004. Den tidigare överenskommelsen innebar att förberedelserna för ett kommande avtal mellan den danska och tyska regeringen om förbindelsen ska inriktas på tre huvudområden:

1. Att finna en lämplig finansieringsmodell.
2. Att bestämma den tekniska lösningen.
3. Att analysera och värdera miljökonsekvenserna.

Vid årets ministermöte enades ministrarna om att antalet finansieringsmodeller som ska analyseras vidare ska reduceras till två om hur finansiering genom statsgarantier och privatfinansiering bäst kan användas för projektet. Dessa modeller ska analyseras vidare av fristående finansiell expertis under resten av 2005. Som teknisk lösning förordades en brolösning med fyrfilig motorväg och en tvåspårig järnvägsförbindelse alternativt en sänktunnel. En rad olika rapporter bl.a. om miljö- och säkerhetsaspekter är under utarbetande

och ska presenteras under våren eller försommaren 2006. Inriktningen är att förbindelsen ska vara klar 2015.

Det underströks i kommentarerna från ministrarna efter årets möte att Fehmarn bält-förbindelsen inte enbart stärker kommunikationerna mellan Danmark och Tyskland utan mellan hela Skandinavien och övriga Europa. Vi instämmer tillfullo i denna analys av projektet och anser att den svenska regeringen och berörda svenska myndigheter i olika EU-sammanhang bör vara pådrivande för förverkligandet av Fehmarn bält som ett strategiskt viktigt gränsöverskridande projekt i nord-sydlig riktning och som en del i förverkligandet av de Transeuropeiska transportnätverken (TEN-T) inom EU. Sveriges vilja att bli en del av ett europeiskt höghastighetsnät kommer i stor utsträckning att påverka tillväxt och välfärd i vårt land. Hela idén med uppbyggnaden av de Transeuropeiska transportkorridorerna är att bygga upp tillväxtskapande nätverk. Sverige måste tidigt i Fehmarn bält processen framföra svenska kapacitets- och standardönskemål.

Den ambitiösa tidsplanen för Fehmarn bält-projektet innebär att svenska önskemål rörande hastighets-, kapacitets- och standardönskemål för en bro eller tunnelloösning måste framföras tidigt i processen till den danska och tyska regeringen samt till företrädare för delstatsregeringen i Schleswig-Holstein. Om så inte sker snarast kan det vara för sent, när utredningarna är klara och fortsatta ställningstaganden görs nästa år. Sverige måste självt framföra de behov som finns i beslutade infrastrukturplaner och tydliggöra behovsbilden för framtiden avseende kapacitet och hastighet på det svenska järnvägsnätet. Frågorna är högaktuella mot bakgrund av det projekt som under 2005 startats inom Banverket om ”persontrafik i hastigheter över 200 km/tim” sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö.

Europakorridoren

Hastighets-, kapacitets- och standardfrågorna på det svenska järnvägsnätet har även hög aktualitet utifrån det mångåriga arbete som bedrivits av ett stort antal kommuner, regionala aktörer och näringslivsföreträdare för Europakorridoren, den region som sträcker sig från Stockholm och Mälardalen ner genom Danmark till Hamburg i Tyskland. Europakorridoren består av all befintlig infrastruktur i hela södra Sverige kompletterad med de nya järnvägarna med höghastighetskapacitet, Europabanan och Götalandsbanan. Arbetet inom olika delar av Europakorridoren går på en rad olika delsträckor in i ett alltmer konkret skede genom pågående utbyggnader enligt den av regering och riksdag beslutade investeringsplanen för åren 2004–2015.

Som exempel kan nämnas att Götalandsbanan från Stockholm via Jönköping till Göteborg nu planeras för fullt i vissa delsträckor inom ramen för gällande investeringsplan för 2004–2015.

Vi hälsar med tillfredsställelse att regeringen i regeringsförklaringen vid riksdagens öppnande den 13 september aviserat att möjligheten till att tidigarelägga byggandet av en viktig länk ska utredas. I regeringsförklaringen anges:

Fel! Okänt namn på

”En statlig förhandlingsman tillsätts för att i samarbete med lokala och regionala aktörer se över förutsättningarna för en eventuell tidigareläggning av järnvägsbygget Stockholm-Nyköping-Linköping.” (Ostlänken)

Härtill kommer att samtliga kommuner från Borås till Linköping planerar att starta en gemensam sammanhängande förstudie av Götalandsbaneprojektet. Det är angeläget att en motsvarande förstudie även påbörjas för Europabanan, dvs. sträckningen söderut från Stockholm via Jönköping (samma som Götalandsbanan) ned till Helsingborg. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

En samverkan kring nya gränsöverskridande järnvägar i Danmark, Tyskland och Sverige bör eftersträvas med sikte på att Fehmarn bält-förbindelsen möjliggör att hela Europakorridoren från Stockholm via Köpenhamn till Hamburg kan bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät. Sverige bör deklarerera sin avsikt att i framtiden ansluta det svenska järnvägsnätet till det europeiska höghastighetsnätet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Den svenska regeringen bör därför uppta överläggningar med företrädare för regeringarna i Danmark och Tyskland och delstatsregeringen i Schleswig-Holstein för att framföra vilka hastighets-, kapacitets- och standardbehov Sverige har när det gäller den fasta förbindelsen över Fehmarn bält. Detta bör ges regeringen till känna. Om de kommande besluten ur svensk synpunkt blir underdimensionerade kommer Sverige att få leva med detta under mycket lång tid framöver, vilket medför en avstånds- och kostnadsnackdel jämfört med länder som ligger närmare de stora marknaderna på den europeiska kontinenten.

Det är samtidigt viktigt att för nya projekt inom Europakorridoren, t.ex. för inledande utbyggnadssträckor av Ostlänken (Järna-Linköping) och Götalandsbanan, som hastighetsstandard välja en dimensionerande hastighetsstandard på upp mot 350 km/tim. Detta bör ske för att möjliggöra att Götalandsbanan och Ostlänken som delar av Europakorridoren ska kunna ingå i en framtida långsiktig planeringsinriktning i Sverige för höghastighetståg. Genom att välja en hastighetsstandard på upp mot 350 km/tim möjliggörs att en framtida utbyggnad av andra delar av Europabanan och Götalandsbanan kan ske etappvis utan låsningar till följd av en alltför låg hastighetsstandard för utbyggnader som görs under den nu aktuella planperioden 2004–2015. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Former för finansiering

Den pågående processen i Danmark och Tyskland om Fehmarn bält utgör en tydlig illustration till behovet av ett europeiskt perspektiv som grund för de långsiktiga svenska infrastrukturinvesteringarna. Sveriges geografiska läge i norra Europa nödvändiggör investeringar för väl fungerande transporter som inte bara klarar dagens utan även framtidens krav på snabbhet, pålitlighet, flexibilitet och säkerhet. För en anpassning av och anslutning av det framtida

svenska järnvägsnätet till det europeiska behövs även en långsiktig finansiering av de stora projekt som det handlar om.

Olika former för finansiering av infrastruktur har studerats i en tidigare utredning från Näringsdepartementet: Alternativ finansiering genom partnerskap Ds 2000:65. I utredningen som blev föremål för remissbehandling studerades bl.a. internationella erfarenheter av alternativa finansieringsformer. Vidare har framför allt Vägverket analyserat vägtransportsystemets framtida finansiering i olika rapporter samt under våren 2005 anordnat ett seminarium kring detta tema.

Regeringen och dess samarbetspartier har valt att finansiera vissa infrastrukturinvesteringar för perioden 2004–2015 genom lån i Riksgäldskontoret. Vidare har regeringen tillsatt en utredning om vägavgifter som ett sätt att finansiera nya utbyggnader av E 6. En annan modell för att ordna finansieringen är såsom skett vid byggandet av Öresundsförbindelsen och bron över Stora Bält, statsgarantier till ett särskilt projektbolag som ansvarar för byggandet. Därmed kan bolaget uppta lån på särskilt förmånliga villkor.

I Sverige är och förblir investeringar i infrastruktur som vägar och järnvägar i huvudsak en angelägenhet för den offentliga sektorn, framför allt staten. Infrastruktur är en kollektiv nytta. Allt större geografisk rörlighet och internationalisering ökar behovet av investeringar. Det ökade väg- och järnvägsresandet och de ökade godsflödena ställer t.ex. krav på fortsatt utbyggnad av infrastrukturen för ökad kapacitet. De stora investeringsbehoven under kommande år aktualiserar därför frågan om samfinansiering mellan offentliga och privata intressenter utifrån ett svenskt perspektiv på infrastruktur- och finansieringsfrågor. Byggnad av infrastruktur liksom drift och underhåll kan ske i olika former.

En anslagsfinansiering av infrastrukturinvesteringar innebär risk för en ryckighet i planeringen som försvårar systematiska och sammanhängande kvalitetshöjningar av järnvägsnätet, detta på grund av att anslagen blir beroende av utrymmet i statens budget under enstaka år. När fördröjningar sker i genomförandet leder det till att nedlagda resurser inte får full nytta på grund av oavslutade eller uppskjutna projekt. Ju tidigare ett stort och sammanhängande projekt kan färdigställas desto snabbare kommer nyttan användarna till del. Stora infrastrukturprojekt lämpar sig mindre för en finansiering från löpande anslag. Projekten är av en sådan omfattning att stora variationer i investeringsramarna leder till effektivitetsproblem. Risker för samhällsekonomiska förluster är stora vid en ryckighet i budgetanslagen. Olika former av lånefinansiering och annan alternativ finansiering bör kunna prövas i stora projekt i kombination med olika former av partnerskap som komplement till en statlig anslagsfinansiering.

Jag anser därför att möjligheten till alternativ finansiering och finansiering i särskild ordning av infrastruktur såsom järnvägsinvesteringar bör prövas av planerade eller redan beslutade storprojekt. Det handlar om att finansiera stråk och länkar – ett viktigt samhällskapital med stort bestående värde och där nyttan kommer människor, näringsliv och samhälle till del under decennier framöver.

Fel! Okänt namn på

Jag vill därför föreslå att regering och riksdag medverkar till att stora infrastrukturprojekt som exempelvis olika utbyggnadsetapper av Götalandsbanan och Europabanan ska kunna bli föremål för en svensk modell av alternativ finansiering av infrastrukturinvesteringar i särskild ordning. Jag ser olika former av partnerskapsfinansiering med andra aktörer som komplement till en statlig anslagsfinansiering. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Viktigt är även att järnvägs- och vägprojekt med internationella kopplingar, t.ex. etappvisa utbyggnader av Europakorridoren med Götalandsbanan och Europabanan, systematiskt förs fram som svenska kandidatprojekt för medfinansiering inom ramen för den fortsatta utbyggnaden av de Transeuropeiska nätverken TEN-T inom EU. Ett av dessa TEN-T-projekt är den nordiska triangeln som syftar till att knyta ihop de nordiska huvudstädernas väg- och järnvägssystem. Nyligen har som en del i den nordiska triangeln anslagits 35 miljoner euro för medfinansiering av tre järnvägsprojekt och ett vägprojekt. Det gäller Citytunneln i Malmö, utbyggnader på västra och södra stambanan, Citybanan/Mälartunneln i Stockholm samt till utbyggnader av E 6. EU:s bidrag anses spela en viktig roll för att stora transeuropeiska infrastrukturprojekt ska kunna genomföras.

Stockholm den 5 oktober 2005

Tasso Stafliadis (v)