

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-03-04
Besvaras senast
2021-03-10 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:2070 Ostkustbanan

Ostkustbanan kopplar ihop södra Norrlands kustland med Stockholm och järnvägssystemet i de södra delarna av landet. Sträckan har också betydelse som strategisk länk i Europas godstransportsystem, och Trafikverket beskriver Ostkustbanan som en av Sveriges mest belastade järnvägssträckor. Trafikverket har sedan 2011 bedrivit ett utredningsarbete för att utreda förutsättningarna för ett dubbelspår till sträckan mellan Gävle och Sundsvall. I takt med att etapper blir klara kortas restiderna för sträckan och risken för störningar reduceras. Två etapper är beslutade för byggnation, Gävle–Kringlan samt Dingersjö–Sundsvall; investeringsbeslut för ytterligare definierade etapper saknas dock.

För närvarande är Trafikverkets inriktningsunderlag ute på remiss. Inriktningsunderlaget är ett steg mot den nya och försenade nationella planen för infrastrukturen.

När man diskuterar ett så intressant projekt som Ostkustbanan är det omöjligt att inte behöva ta upp de undanträngningseffekter som tanken på nya stambanor för höghastighetståg orsakar.

Trafikverket redogör i Inriktningsunderlaget inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037 olika scenarier med varierande inkludering av ”nya stambanor”. De här olika scenarierna visar hur man vid ett nollscenario med stambanor inom ramen inte klarar några nya ens namngivna investeringar. Bundna och ej bundna åtgärder i planen måste också senareläggas. Trafikverket är tvungna att lägga stambanorna utanför ramen och öka ramen för att klara att genomföra nya investeringar, upprätthålla befintliga åtgärder och ta igen det förfall som märks på kanske främst våra vägar.

Redan 2016 tvingades Trafikverket konstatera att nyttorna med höghastighetstågen vida understeg kostnaderna. En investeringskostnad motsvarande 403,3 miljarder kronor tornar upp ovanför dess nyttor, som uppgår till 150 miljarder kronor. Under hösten har vi också sett hur Trafikverket tvingats revidera systemutformningen av stambanorna för höghastighetståg för att kostnadsuppskattningen på 230 miljarder kronor ska kunna hållas. De klimatvinster som framhålls med höghastighetståg är mycket svaga. Trafikverkets beräkningar hoppas på ett i bästa fall ackumulerat nettoutsläpp 35–50 år efter byggstart. Ett långt perspektiv som till dess riskerar bli starkt

omsprunget av andra alternativ, som elflyg och en renare fordonsflotta.

Norrlandskusten har en stor industriproduktion och mycket gods som behöver transporteras söderut. Att bygga Ostkustbanan till dubbelspår har potential att halvera restiderna och fyrdubbla kapaciteten. Det är därför mycket olyckligt om man inte talar om den elefant i rummet som höghastighetstågen är när vi beaktar möjligheten att inkludera färdigställandet av dubbelspår på den här sträckan i den nationella transportplanen.

Ostkustbanan är ett exempel på ett projekt vars färdigställande riskerar att bli lidande till följd av det enorma finansiella anspråk som de nya stambanorna för höghastighetståg innebär.

Min fråga till infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Drar ministern, med anledning av det som har framförts, fortfarande slutsatsen att nya stambanor för höghastighetståg kan göras utan undanträngningseffekter på andra infrastrukturprojekt och om så inte är fallet, har ministern för avsikt att ta några initiativ vad avser planeringen ?

.....

Magnus Jacobsson (KD)

Överlämnas enligt uppdrag

Anna Aspegren