

Motion till riksdagen 2005/06:T521

av **Staffan Danielsson och Roger Tiefensee (c)**

Järnväg mellan Sverige och kontinenten

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ansluta det svenska järnvägsnätet till det europeiska höghastighetsnätet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de stora svenska järnvägslinjerna byggs för en hastighetsstandard på upp mot 350 km/tim.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta aktiv del i den tekniska utformningen av järnvägsförbindelsen över Femer Baelt mellan Danmark och Tyskland.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att genomföra en OPS-lösning av några stora aktuella järnvägsprojekt.

Motivering

Det är ett självklart samhällsintresse – av t.ex. energi- och miljöskäl – att så mycket som möjligt av gods- och persontrafik sker via järnväg, i första hand via snabba dubbelspår ”motorvägar” – inom Sverige och till kontinenten, men också via det finmaskiga regionala järnvägsnätet.

De viktigaste större utvecklingsprojekten på järnvägsområdet för Sverige är den nordiska triangeln mellan de nordiska huvudstäderna, och en fast förbindelse mellan Skandinavien och Tyskland, ”Femer Baelt” (Skandinavien och Danmark är ju redan sammanlänkade genom Öresundsbron). Femer Baelt-projektet finns med på EU:s lista över de prioriterade transeuropeiska transportnätverken, och skulle öka järnvägens konkurrenskraft och radikalt förbättra dess förutsättningar.

Fel! Okänt namn på

Tyskland och Danmark arbetar nu intensivt för att planera och genomföra förbindelsen vid Femer Baelte. Det handlar om antalet väg- och tågbanor, om finansiering och om miljökonsekvenserna. Inriktningen är att projektet ska vara klart år 2015.

Eftersom förbindelsen i hög grad även berör svenska intressen är det mycket angeläget att Sverige och den svenska regeringen är pådrivande i frågan och hävdar svenska önskemål. Sker detta alltför passivt kan "tåget gå" utan att vi fått gehör. Regeringen bör därför tydligt deklarerat sin avsikt att i framtiden ansluta det svenska järnvägsnätet till det europeiska höghastighetsnätet, samt uppta överläggningar med berörda regeringar och regioner kring de svenska kraven på hastighet, kapacitet och standard. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Byggandet av förbindelsen mellan Danmark och Tyskland har givetvis även stark koppling till det mångåriga arbete som bedrivits av många berörda kommuner, regionala aktörer och näringslivsföreträdare för "Europakorridoren", från Stockholm till Hamburg. På dessa sträckningar sker nu utbyggnader, t.ex. enligt den av regering och riksdag beslutade investeringsplanen för åren 2004–2015.

Det är t.ex. positivt att regeringen i årets budgetproposition vill tillsätta en statlig förhandlingsman för att driva på den nya höghastighetsjärnvägen mellan Stockholm–Nyköping–Linköping, och det är bra att samtliga kommuner från Linköping till Borås avser att starta en gemensam förstudie av Göta-landsprojektet, en järnväg mellan Stockholm och Göteborg öster om Vättern. Det är angeläget att motsvarande förstudie påbörjas även för sträckan Jönköping–Helsingborg.

Det europeiska perspektivet gör det mycket angeläget att de redovisade svenska järnvägsprojekten byggs för en hastighetsstandard på upp mot 350 km/tim. Detta bör ges regeringen tillkänna.

De redovisade järnvägsinvesteringarna kräver mycket kapital på en långsiktig bas. Därför diskuteras nu olika lösningar för en mer breddad finansiering än endast via statliga budgetmedel. Regeringen har t.ex. tagit lån i Riksgäldskontoret, vägavgifter diskuteras, statsgarantier har förekommit och kommuner kan förskotta pengar för att tidigarelägga infrastrukturinvesteringar.

Självfallet är infrastruktur i huvudsak en angelägenhet för staten i dess olika former. Däremot talar mycket för att även privata intressenter kan involveras i infrastrukturprojekt, s.k. ppp-lösningar eller med ett nyare begrepp OPS-lösningar (offentlig-privat samverkan). Enbart anslagsfinansiering av t.ex. större järnvägssatsningar kan innebära stora dröjsmål och ryckighet i planeringen, vilket ger fördröjd samhällsnytta och risk för lägre effektivitet i projekteringen.

Det kan också ha ett egenvärde att privata intressenter och entreprenörer kan ta ett större helhetsansvar för en entreprenad, där det också kan ingå en viss egenfinansiering. Därför bör möjligheten till alternativ finansiering av planerade eller beslutade större infrastrukturprojekt prövas.

I ett OPS-projekt kan den offentliga upphandlaren upphandla alla ingående delar, som design, byggande, drift och underhåll under en bestämd tidsperiod,

Fel! Okänt namn på

ofta flera decennier. Ofta ingår även finansiering som skräddarsys för respektive projekt. Upphandlingen sker utifrån funktionskrav med livscykelfokus. Under kontraktstiden får leverantören en årlig ersättning som kan baseras på den servicenivå som presteras. Och sedan kan det offentliga ta över anläggningen efter kontraktstidens slut, eller välja ny entreprenör.

Regeringen bör därför genomföra en OPS-lösning av några aktuella och viktiga järnvägsprojekt enligt ovan. Olika former av partnerskapsfinansiering med andra aktörer prövas som komplement till ren anslagsfinansiering. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Stockholm den 29 september 2005

Staffan Danielsson (c)

Roger Tiefensee (c)