

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2020-11-12
Besvaras senast
2020-11-26

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:129 Externa stationslägen

I Trafikverkets underlag inför byggandet av höghastighetsbanorna för järnväg (TRV 2020/85985, den 26 oktober 2020) föreslås att stationerna mellan ändpunkterna ska byggas som externa stationslägen, det vill säga inte i anslutning till städernas centrum. Förslaget har med rätta mötts av stark kritik från kommuner och regioner i landet. Skulle externa stationslägen byggas skulle vi tappa en av poängerna med att ta tåget, nämligen att man snabbt tar sig från en stadskärna till en annan. Mycket tid skulle gå till spillo av att tågresenären skulle behöva resa till den externa stationen för att sedan ansluta till höghastighetståget där. Förslaget riskerar också att leda till ökad bilism när Trafikverket placerat stationerna så att anslutningsresorna till stor del ska ske med bil. I underlaget står det bland annat följande: ”Samtliga externa stationer har en hög tillgänglighet med bil.”

Jag välkomnar infrastrukturministerns kritik mot förslaget när han säger att ”det är ingen nytta med en snabb järnvägsförbindelse om den åker förbi samtliga städer” (Kristianstadsbladet, den 10 november 2020). Men det går ändå inte att komma ifrån att infrastrukturministern är medansvarig till det undermåliga förslaget när Trafikverket har varit bundet till en finansiering om max 205 miljarder kronor för de nya stambanorna. 205 miljarder kronor är en sänkning från Sverigeförhandlingens 230 miljarder kronor (i 2015 års prisnivå).

Varför infrastrukturministern inte åtminstone har Sverigeförhandlingens slutnota som utgångspunkt är för mig outgrundligt. Regeringen hade också kunnat ge ett tydligt direktiv till Trafikverket där externa stationslägen endast är en sista lösning, inte normen. Precis som föreslagits av Sverigeförhandlingen, vilket även stöds av Trafikverket självt, skulle bygget av höghastighetsbanorna lämpa sig bäst med en lånefinansierad modell. Bygget borde också utföras i en separat projektform vid sidan av Trafikverkets ordinarie verksamhet.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Hur bedömer ministern att Sverige på bästa sätt ska kunna dra nytta – tidsmässigt, klimatmässigt och regionalt utvecklingsmässigt – av de nya stambanorna när merparten av stationerna föreslås läggas utanför stadskärnorna och en stor del av resorna till och från kommer att ske

- med bil?
2. Avser ministern att skyndsamt ta fram ett nytt underlag med en bredare finansieringsram där externa stationslägen inte är huvudförslag för stationer mellan ändpunkterna?

.....
Jens Holm (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander