

Motion till riksdagen 2010/11:T443

av **Carina Hägg m.fl. (S)**

Höghastighetsbanor och Europakorridoren

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen fortsätta studera förutsättningarna för höghastighetsbanor i Sverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av åtgärder på kort och lång sikt för en lösning av kapacitetsproblemen på det svenska järnvägsnätet och särskilt på Västra stambanan och Södra stambanan.

Motivering

Höghastighetsbanor är en lösning på den kapacitetsbrist som finns på dagens järnvägar; när X 2000 ska trängas med pendeltåg, godståg och regionaltåg blir rörligheten begränsad och pålitligheten långt ifrån vad den skulle kunna vara. Den positiva utvecklingen med en ökad tågtrafik i Sverige förstärker kapacitetsproblemen. Konkurrensen om erforderlig kapacitet på spåren kommer att öka. Därmed förstärks konflikterna mellan nationell persontrafik kontra godstrafik, internationella persontåg kontra internationella godståg samt nationell långväga tågtrafik kontra regionaltågens och pendeltågens behov av regelbundna tåglägen i tidtabellen, särskilt under rusningstid. Vi ser redan oroande tendenser till att etablerade och av resenärerna uppskattade trafikupplägg med regelbundna avgångstider inom regional- och pendeltågstrafiken riskerar att trängas undan till förmån för annan trafik på grund av bristande kapacitet på spåren.

Vi menar att den nuvarande situationen med kapacitetsproblemen på särskilt Västra stambanan och Södra stambanan är ohållbar och måste lösas genom både kortsiktiga åtgärder som eliminering av flaskhalsar och långsik-

Fel! Okänt namn på

tiga lösningar. Det höga kapacitetsutnyttjandet leder till en ökad känslighet för störningar. Förtroendet för järnvägen som transportmedel riskerar då att eroderas bland resenärer och godskunder om inte kapacitetsfrågorna löses. Fler kapacitetshöjande projekt och trimningsåtgärder måste till i regioner där tågtrafiken är som intensivast. Omfattande investeringar måste genomföras såväl under som bortom den nu fastställda nationella infrastrukturplanen för.

Våren 2010 beslöt regeringen om de ekonomiska ramarna för den nationella planen för investeringar och underhåll av infrastrukturen för perioden 2010–2021 samt om länsplanerna. Beslutet redovisades av regeringen i en skrivelse om åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 som behandlades av riksdagen i juni 2010.

För ett år sedan kom den utredning som regeringen tillsatt om förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige. Utredningen ”Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft” hade 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. I utredningsuppdraget ingick även att studera effekter, kostnader och finansiering av en eventuell utbyggnad samt föreslå en översiktlig sträckning och eventuell etappindelning.

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

I regeringens skrivelse till riksdagen våren 2010 om åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 aviserades ett fortsatt utredningsarbete av svenska höghastighetsbanor.

I skrivelsen anger regeringen: ”Den tveksamma samhällsekonomiska lönsamheten för höghastighetsbanorna och de stora kvarstående osäkerheterna innebär att regeringen har valt att prioritera andra mer angelägna infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2021. Regeringen avser att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige. En utgångspunkt är härvid betänkandet som presenterades i september 2009.”

Den av regeringen i våras aviserade nya utredningen av höghastighetsbanor har ännu inte tillsatts. Det har nu gått ett år sedan den första utredningen.

Sammantaget pekade flera remissinstanser på att det krävs mer ingående utredningar, förstudier och analyser av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut kan fattas. Oavsett uppfattning i sakfrågan är det lätt att instämma i denna uppfattning som kom till uttryck i både tidigare genomförd utredning och remissopinion. Vi anser därför att utredningen skyndsamt bör tillsättas av regeringen för att undvika tempoförluster.

Till bilden hör att ett stort antal kommuner utmed en eventuell framtida Götalandsbana och Europabana under många år har bedrivit ett omfattande planeringsarbete och lagt ut markreservat för nya banor i sina översiktsplaner.

Ju längre tillsättandet av den av regeringen aviserade nya utredningen dröjer ju längre tid tar det innan ett definitivt beslut kan fattas av staten i frågan om höghastighetsbanor i Sverige. Detta riskerar att medföra uteblivna investeringar och förlust av nya arbetstillfällen lokalt i de berörda kommunerna. Ett

Fel! Okänt namn på

utdraget besked om vad svenska staten vill i frågan om höghastighetsbanor innebär osäkerhet om den framtida användningen av stora, centralt belägna markområden i kommunerna. Därför måste berörda kommuner få ett besked från staten i frågan om höghastighetsbanor.

Planering och finansiering av höghastighetsbanor är exempel på frågeställningar som särskilt behöver analyseras vidare. Hur detta ska ske och vem som ska göra vad bör anges i ett kommande regeringsbeslut om att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige. Andra viktiga frågor att utreda vidare är formerna för samverkan med berörda myndigheter och planeringsansvariga organ i Danmark och Tyskland för samråd kring kapacitet, standard och hastighet för att möjliggöra en sammankoppling av Sverige med det europeiska höghastighetsnätet.

Med höghastighetsbanor fördubblas antalet möjliga tåglägen, och gjorda simuleringar visar att det går att köra 2–3 gånger fler godståg på Västra och Södra stambanan under dagen. Utredningen anger att den kapacitet som frigörs inom det nuvarande järnvägssystemet kommer att ha en mycket stor betydelse för möjligheten att öka järnvägstransporternas andel av godstransporterna. Det kostar att vänta. Tidigare utredningar inom infrastrukturuområdet har visat att det kostar att vänta. Att avstå från investeringar har dock också ett pris, ekonomiskt och miljömässigt.

Stockholm den 27 oktober 2010

Carina Hägg (S)

Helene Petersson i Stockaryd (S)

Peter Persson (S)

Thomas Strand (S)