

## Motion till riksdagen 2019/20:2731

av **Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD)**

# Bygg nya stambanor för höghastighetståg

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att Sverigeförhandlingens intentioner om en sammanhållen utbyggnad av nya stambanor genomförs och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en snabb utbyggnad av nya stambanor med hastigheter upp till 320 km/h och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Sverigeförhandlingens slutrapport lämnades i december 2017. Med den överlämnades också de avtal som slutits med 20 kommuner och 6 regioner om förbättrad kollektivtrafik, höghastighetsjärnväg och bostadsbyggande. Sverigeförhandlingen tog ett samlat grepp, med delat ansvarstagande och möjlighet för kommuner och markägare att planera för byggnationen. Men väntan på beslut har inneburit att kommuner måste avvakta. Markägare behöver nu få besked för att kunna fortsätta med detaljplanering i enlighet med överenskommelsen som gjorts med staten. Bostadsbyggnationen behöver komma igång. Om beslutet dröjer är det emot Sverigeförhandlingens själva syfte som innebär att staten, regioner och kommuner gemensamt tar ett aktivt ansvar för samhällsutvecklingen.

Vi menar att regeringen behöver verka för att genomföra Sverigeförhandlingens förslag om en snabb utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg med hastigheter upp till 320 km/h på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö, med Jönköping som nav. Målet bör vara att banorna ska vara klara år 2035.

Regeringen har i den nationella planen för transportinfrastruktur planerat för att bygga hela Ostlänken, sträckorna Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås. Dessa etapper är betydelsefulla, men de nya stambanorna behöver byggas i ett sammanhållet system. Det blir framför allt mer resurseffektivt.

Frågan är omdebatterad då den är svår och komplex. Fördelarna överväger dock, då nya höghastighetsbanor skulle innebära bättre förutsättningar att jobba och bo i Sverige, genom väsentligt kortare restider, nya bostäder kring stationslägena och förtätning och förstoring av arbetsmarknadsregioner. Näringslivet, miljön och klimatet skulle långsiktigt gynnas.

Ett byggande förutsätter en bred parlamentarisk uppslutning kring att – och hur – projektet ska genomföras. Vår förhoppning är att detta kan komma på plats så att byggnation kan påbörjas. Det vore bra för hela Sverige.

## Behov av nya stambanor för person- och godstrafik

Enligt Trafikverkets prognoser förväntas persontransporterna öka med 25 procent och godstransporterna med cirka 55 procent till år 2030. Det enskilt största problemet i transportsystemet är kapacitetsbristen inom vårt nuvarande järnvägssystem. Kapacitetsbristen begränsar kraftigt järnvägens möjlighet att tillgodose dagens och framtidens behov.

Nya stambanor skulle avlasta de gamla, som kan fortsätta användas för persontrafik, men också i högre grad reserveras för godstrafik. Det förbättrar för pendling och stärker förutsättningarna för svensk industri med ökad punktlighet av leveranser. Många transportörer litar inte på järnvägens godstransporter i dag utan väljer lastbilar i stället.

Projektet har en hög prislapp, omkring 230 miljarder kronor. Men de som argumenterar emot ett byggande har, enligt vår uppfattning, svårt att presentera hållbara alternativ. Det blir allt mer uppenbart att nuvarande stambanor inte håller för dagens krav och än mindre för framtidens. Huvudalternativet som utretts är att rusta upp och bygga ut befintliga stambanor, men det innebär också höga kostnader och nästan samma negativa samhällsekonomiska kalkyl som höghastighetsbanor. Det utan att kunna bidra med de bredare nyttorna för arbetsmarknad, miljö och konkurrenskraft som höghastighetsbanorna väntas medföra.

Ett annat alternativ är att bygga enligt Trafikverkets förslag på 250 km/h och i långsammare takt. Det kostar 210 miljarder kr, men då försenas bygget med 60 år jämfört med Sverigeförhandlingens förslag, tidsvinsterna minskar påtagligt och de stora nyttorna uppstår först i en mycket avlägsen framtid. Forskning visar därtill att överflyttningen från flyg halveras om hastigheten sänks från 320 km/h till 250 km/h. Alternativet har dessutom markant högre driftskostnader.

För den som bara vill se samhällsekonomiskt beräknad lönsamhet återstår att avstå från nyinvesteringar och i stället enbart underhålla dagens undermåliga järnvägsnät under lång tid framöver. Men med överbelastat tågnät och ständiga förseningar är det knappast ett hållbart alternativ. I det perspektivet framstår kostnaden för höghastighetståg mer attraktiv. Nya stambanor kommer att avlasta de mest ansträngda delarna av järnvägsnätet och innebär nya möjligheter för både person- och godstrafiken. Det stora behovet av underhåll på befintligt nät ska inte stå mot behovet av nya stambanor; båda behöver prioriteras.

## Finansiering

Vi menar att finansieringen bör utgöras av en mix av intäktskällor. Utöver vanlig anslagsfinansiering inom ramen för den nationella planen bör bland annat försäljning av

statlig egendom kunna utgöra delfinansiering. Försäljning bör ske när staten och skattebetalarna får en god ersättning. Någon formell koppling bör inte göras, men det kan tydliggöras att det är rimligare att staten äger infrastruktur än exempelvis äger en bank eller andra bolag som inte har ett särskilt samhällsansvar. Finansiering via kontinuerlig försäljning av statlig egendom bidrar också till att minska risken att den ekonomiska trovärdigheten naggas i kanten på grund av ökad skuldsättning.

Den kommunala medfinansieringen, som stärker projektets trovärdighet, bör välkomnas och också Sverigeförhandlingens förslag till kompletterande finansieringsformer bör övervägas.

Återstående finansieringsbehov kommer staten behöva låna. Det är dock viktigt att konstatera att lånefinansiering inte är några ”gratispengar” i förhållande till anslagsfinansiering, trots den låga räntan. Lånefinansieringen kan dock korta byggtiden vilket gör att nyttan av höghastighetstågen kan realiseras tidigare. Staten kan idag på lång tid låna till mycket låg ränta och har en låg statskuld i förhållande till bnp.

Vår bedömning är att denna investering i höghastighetsbanor sammantaget över byggtiden ryms och kan hanteras inom ramen för det finanspolitiska ramverket.

*Acko Ankarberg Johansson (KD)*

*Andreas Carlson (KD)*