

## Motion till riksdagen 2010/11:T372

av **Clas-Göran Carlsson (S)**

# Utredning om svenska höghastighetsbanor sammankopplade med det europeiska höghastighetsnätet

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för svenska höghastighetsbanor med anslutning till det europeiska nätet.

## Motivering

Höghastighetsbanor är lösningen på den kapacitetsbrist som finns på dagens järnvägar; när X2000 ska trängas med pendeltåg, godståg och regionaltåg blir rörligheten begränsad och pålitligheten långt ifrån vad den skulle kunna vara. En investering i ny transportinfrastruktur är inte bara ett verktyg för tillväxt. Det är också början på en ny berättelse om Sverige. Genom att ta ett helhetsgrepp kan dagens kapacitetsproblem lösas.

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 skrivelsen 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, kostna-

## Fel! Okänt namn på

der 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.

Under hösten 2009 var utredningen föremål för en bred remissbehandling. Utredningen skickades av Näringsdepartementet på remiss till sammanlagt 99 remissinstanser.

Sammanlagt inkom vid remisstidens utgång till departementet yttranden från 170 remissinstanser, varav 93 på eget initiativ. Det stora antalet inkomna remissyttranden visar det breda engagemang som finns i frågan om svenska höghastighetsbanor.

I en av Näringsdepartementets utarbetad sammanställning sammanfattas remissopinionens uppfattningar. En nedkortad version av sammanfattningen redovisas nedan:

- ? ”En övervägande majoritet av instanserna delar utredarens uppfattning att en utbyggnad av höghastighetsbanor bör ses som ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft. Många motiverar det med att höghastighetsbanor kan bidra till en positiv regional utveckling, ökad regional och nationell tillväxt samt minskad miljöpåverkan från transporter.
- ? En stor majoritet av instanserna är positiva till en satsning på infrastruktur för höghastighetståg. Flertalet påtalar dock att en sådan satsning inte får ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i väg- och järnvägsnätet. Betänkandet utgör, enligt flera remissinstanser, inte ett tillräckligt underlag för beslut. Olika motiv för detta förs fram, men vanligast är uppfattningen att det krävs mer ingående utredningar, förstudier och analyser av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut kan fattas.
- ? Flertalet av instanserna ser det som mycket positivt att höghastighetsbanorna kopplas samman med det befintliga järnvägsnätet i landet, med de stora flygplatserna samt med ett framtida europeiskt järnvägsnät för höghastighetståg.
- ? En majoritet av instanserna stödjer utredarens förslag om att regering och riksdag bör fatta ett samlat beslut om finansiering av höghastighetsbanor.
- ? Det finns en tveksamhet till den del av finansieringsmodellen som innebär medfinansiering från kommuner och regioner till höghastighetsbanor.”

I regeringens skrivelse till riksdagen våren 2010 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.”

## Fel! Okänt namn på

Den av regeringen i våras aviserade nya utredningen av höghastighetsbanor har ännu inte tillsatts. Det har nu gått ett år sedan den första utredningen "Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft" presenterades. Både i själva utredningen och i olika remissyttranden över denna har pekats på en rad frågor som kräver ett fortsatt utredningsarbete. Det gäller exempelvis frågor kring samhällsekonomisk lönsamhet, anläggnings- och driftkostnader, finansiering och finansieringsmodell, organisation och genomförande.

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. Detta bör ges regeringen tillkänna.

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, desto 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 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 så snart den nya utredningen är klar med att ta fram erforderligt beslutsunderlag. Det kostar att vänta. Den kostnaden är avsevärt större än den för ett snabbt utredningsarbete från statens sida.

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.

Vi vill i det sammanhanget nämna att det den 15 juni i år hölls ett svensk-danskt ministermöte i Limhamn för att uppmärksamma Öresundsbronns tioårsjubileum och diskutera hur samarbetet kan fördjupas för att främja fortsatt utveckling i regionen. Vid mötet antogs en deklaration kallad "Öresund – en region i utveckling". I deklarationen anges att regeringarna ska tillsätta en svensk-dansk tjänstemannagrupp som ska undersöka behovet av och möjligheterna för en ny fast Öresundsförbindelse för väg och järnväg mellan Helsingborg och Helsingör. Denna fråga bör ingå i ett fortsatt utredningsarbete kring svenska höghastighetsbanor.

## Fel! Okänt namn på

Problemen med den bristande kapaciteten på det svenska järnvägsnätet ökar.

I utredningen "Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft" pekades på kapacitetsproblemen på särskilt Västra stambanan och Södra stambanan. Kapacitetsproblemen på det svenska järnvägsnätet och särskilt i storstadsregionerna är väl kända och beskrivna i ett stort antal utredningar genomförda av dåvarande Banverket. Problematiken är även uppmärksammas inom det nya Trafikverket.

Den positiva utvecklingen med en ökad tågtrafik i Sverige förstärker kapacitetsproblemen. Särskilt allvarig är situationen när olika typer av tågtrafik med olika hastigheter ska samsas på befintliga spår som t ex X2000- och Inter City-tåg, regionaltåg, pendeltåg, godstransporter och internationell trafik. 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 regional- 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 långsiktiga 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 2010–2021 i avvaktan på att långsiktigt ökad kapacitet frigörs för godstrafikens och den regionala persontrafikens behov genom tillkomsten av eventuella höghastighetsbanor i Sverige.

I den tidigare genomförda utredningen om höghastighetsbanor pekas på fördelarna på lång sikt med att bygga höghastighetsbanor. Där anges: "På avsnitt med mycket hög efterfrågan som till exempel kring storstäderna kan man genom att bygga ut till totalt fyra spår separera den långsamma trafiken från den snabba om man väljer att bygga det tillkommande dubbelspåret i form av höghastighetsbanor. En fördel med att bygga två helt nya spår är att de kan ges en rakare sträckning och därmed tillåta högre hastigheter än om man väljer att bygga ett extra dubbelspår längs med en redan befintlig bana."

I utredningen görs även det viktiga konstaterandet att 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.

En tidigare publicerad studie av dåvarande Verket för näringslivsutveckling, Nutek, 2007 beräknade att det har kostat samhället närmare 70 miljarder kronor fram till år 2020 att vänta med investeringar i infrastruktur i storstäderna. Nutek har vänt på perspektiven och genomfört en s.k. kontrafaktisk analys. Istället för att räkna vad det kostat att genomföra infrastrukturprojekten har Nutek räknat på vad det kostat samhället att inte genomföra dem. I rapporten beräknas storleken på det samhällsekonomiska intäktsbortfallet som följd av att flera större infrastrukturprojekt i storstäderna försenats eller lagts på is. Över hälften, 50 miljarder, av kostnaderna beror på uteblivna eller försenade infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen, 7–8 miljarder i Göteborgsregionen och 10 miljarder i Malmöregionen. Detta illustrerar vikten av att ha ett tydligt utvecklings- och framtidsfokus i den förda infrastruktur- och transportpolitiken. Anpassning av transportsektorn till antagna klimat-, miljö- och transportpolitiska mål, tillväxt, tillgänglighet och positiv regional utveckling kräver en långsiktig och systematisk framtidssatsning på bra kommunikationer.

Stockholm den 25 oktober 2010

*Clas-Göran Carlsson (S)*