

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-02-25
Besvaras senast
2021-03-10 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:1969 En höghastighetsjárnväg

Det är stora summor som ska fram för att bygga höghastighetsjárnväg. 230 miljarder kronor beräknas járnvägen kosta att bygga, och underhållskontot landar på 1 miljard kronor per år. Enligt Trafikverkets beräkningar ska skattebetalarna stå för 97 procent av denna summa.

Tittar man på den samhällsekonomiska kalkyl av höghastighetsjárnvägen som är framtagen enligt Sverigeförhandlingen den 1 februari 2016 och gjord av Trafikverket så ser man att det är till stora kostnader och med långt mindre nyttor som detta projekt beskrivs.

Den största nyttan ska vara minskad restid för resenären. Från Malmö till Stockholm beräknas restiden minska med 36 procent.

Det finns en alternativ kostnad till detta och det handlar om såväl utveckling av andra resesätt och om vad det innebär för att ha járnväg som har ett stort underhållsbehov redan som att kunna ha járnväg som får bättre funktion och som stannar såväl lokalt som regionalt för arbete och tillväxt i regionerna. Här behövs det redan rejåla investeringar.

Riksrevisionen riktar i sin rapport *Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjárnvägar* (RiR 2019 31) från 2019 skarp kritik mot Trafikverkets underlag för höghastighetsbanan på flera viktiga punkter (*Nya stambanor i plan 2018–2029 – Utbyggnadsstrategi för höghastighetsjárnvägar* (Trafikverket, TRV 2017/32405).

Enligt Riksrevisionen karakteriseras planeringen av ”en bakvänd beslutsordning som genom inlåsnings riskerar att leda till samhällsekonomiskt ineffektiva lösningar”.

Den enorma investering som planeras för en höghastighetsbana i bland annat Skåne skulle med all tydlighet i stället kunna användas för att effektivisera det befintliga járnvägsnätet.

Inte heller är det billigt att lägga räls. Det kråver ett betydande passagerarunderlag för att det ska vara lönsamt. ”Efter en omfattande analys säger vi därför nej till höghastighetsbanorna. De riskerar trånga undan viktiga framtidsinvesteringar som på riktigt kan lyfta Sverige”, skriver Stockholms

Handelskammare 2019.

I en debattartikel i DN den 7 november 2019 med rubriken Höghastighetståg en förlustaffär skriver Maria Börjesson, Harry Flam, John Hassler, Lars Hultkrantz, Per Kågeson och Jan-Eric Nilsson att höghastighetsbanorna inte kommer att betala tillbaka klimatskulden från själva byggandet av dem förrän mot slutet av århundradet.

Levande landsbygd heter det, och då behöver också de olika orterna hänga samman för utvecklingspotential mellan stadskärnorna. Pro coronapandemin behöver såväl lokalsamhällena och regionerna ha en infrastruktur som gynnar arbetsmarknaden. Då är man mindre betjänt av ett tåg som inte stannar mer än på ett fåtal ställen när det finns ett stort uppbyggt behov av restaurering och utveckling av den nära och reguljära infrastrukturen.

Dessutom går förslag för dragning av höghastighetsjärnväg genom mycket gammal kulturbygd som har fått vara orörd i över ettusen år i Skåne. Detta är en bygd som har oersättliga kultur- och naturvärden såsom vulkan, rödlistad flora och fauna och pilgrimsled (St Olofs källa) sedan 1100-talet. Det finns industrihistoria med stenbrytning sedan 1000-talet som bland annat kan kopplas till Lunds domkyrka.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Avser minister mot bakgrund av det som har framförts lyssna av och ta ett omtag om frågan kring en höghastighetsjärnväg i Skåne och landet till förmån för en smartare och mer effektiv lösning för järnvägen?

.....

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders