

## Motion till riksdagen 2005/06:T264

av **Lennart Fremling (fp)**

# Banor för höghastighetståg

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av att genomföra en ordentlig teknisk, ekonomisk och finansiell utredning om att knyta Sverige, och då i första hand Stockholm, Oslo, Göteborg och Jönköping till det europeiska nätet för höghastighetståg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en mer omfattande avreglering av järnvägstrafiken både nationellt och inom EU.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att banavgifterna bättre bör medverka till att den enskilde kunden betalar den samhällsekonomiskt beräknade marginalkostnaden.

## Motivering

Järnvägen är ett miljövänligt och trafiksäkert transportmedel som främst bör användas där stora trafikströmmar av gods eller personer finns. För att göra järnvägen till ett verkligt bra alternativ för många människor och stora mängder gods måste det finnas bra infrastruktur, som klarar både höga hastigheter och stora axellaster.

Förutom våra vanliga tåg brukar vi tala om snabbtåg som går 200 km/h och höghastighetståg som går 350 km/h. I Europa skapas nu ett omfattande nät av höghastighetståg. För att Sverige ska bli ett intressant land för industrietableringar måste vi ha bra infrastruktur och hänga med i denna utveckling, som vi bör skynda på av flera skäl. Dessutom måste vi skynda på EU:s arbete med harmonisering och avskaffande av diverse monopol och onödiga nationella regleringar, för att kunna ta vara på järnvägens samhällsekonomiska möjligheter.

Särskilt viktiga är goda tågförbindelser Stockholm–Jönköping–Helsingborg–Köpenhamn och Oslo–Göteborg–Köpenhamn, kompletterat med sträckan Göteborg–Jönköping. Det är dock uppenbart att man med nuvarande

**Fel! Okänt namn på**

finansieringsprinciper inte får fram statlig finansiering över budgeten till ett rejält projekt med höghastighetståg. Det kan komma att behövas 50 miljarder kronor. Man bör med hög prioritet göra en ordentlig utredning om detta och dessutom försöka få fram alternativ finansiering.

Det svenska järnvägsnätet behöver förvisso ett stort antal smärre upprustningsprojekt, men när vi ser hur lite som inryms i planen för tolvårsperioden 2004–2015, blir det uppenbart att särskilda initiativ därutöver erfordras. Det räcker inte för att vi ska få industrietableringar utan de största orterna i södra Sverige upp till Stockholm bör också ha förbindelse med höghastighetståg över hela Europa. Om detta genomförs kommer det också att gagna utvecklingen i övriga delar av Sverige.

Utvecklingen inom järnvägssektorn i Japan och Frankrike, men numera också i andra länder såsom Tyskland och Spanien, visar att det är fullt möjligt att skapa en kraftfull utveckling med snabba tågförbindelser, som kan bli mycket tillförlitligare och miljövänligare än flyg och vägtransporter samt i många fall även bättre än sjöfart.

Järnvägstrafiken bör avregleras fullt ut. Det har under det senaste årtiondet tagits några steg i rätt riktning, men dessa har varit alldeles otillräckliga. Det är angeläget att regeringen återkommer med konkreta förslag till ett nytt regelsystem som ger fri konkurrens. Nya järnvägsoperatörer måste ges en rättvis behandling.

För att genomföra 1998 års transportpolitik är det viktigt att man utgår från samhällsekonomiska principer, samtidigt som man medverkar till att den enskilde kunden betalar marginalkostnaden för varje resa. Då har vi möjligheter att utnyttja järnvägsnätet på ett effektivt sätt till gagn för miljö och trafiksäkerhet.

Banavgifterna bör sättas så att de medverkar till att resenärer och godskunder kommer att betala marginalkostnaden för den aktuella resan eller transporten beräknad enligt samhällsekonomiska principer.

Stockholm den 26 september 2005

*Lennart Fremling (fp)*