

Motion till riksdagen 2010/11:T263

av **Lars Elinderson (M)**

Utbyggnaden av det svenska järnvägsnätet

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det s.k. stambanealternativet bör utredas som huvudalternativ för den långsiktiga utbyggnaden av det svenska järnvägsnätet.

Motivering

Hösten 2009 publicerade utredningen Svenska höghastighetsbanor sitt betänkande "Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft". Utredningen föreslår att nya höghastighetsbanor byggs för att öka kapaciteten i det svenska järnvägsnätet.

I utredningen framförs tre sträckor som möjliga alternativ till höghastighetsbanor för Sverige, nämligen Götalandsbanan som tillsammans med Ostlänken mellan Järna och Linköping skulle utgöra en höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg via Norrköping/Linköping, Jönköping och Borås och Europabanan som ansluter till Götalandsbanan och går mellan Jönköping och Malmö via bl. a. Värnamo och Helsingborg.

Kostnaden för en utbyggnad av nya höghastighetsbanor i Sverige

Utredaren beräknar kostnaden för att utveckla och bygga ett nytt system för höghastighetståg i Sverige till minst 125 miljarder, men påpekar att osäkerheten är mycket stor. Samtidigt pekar han på behovet av "fördjupade analyser" på flera områden, bland annat på grund av de "regionala konsekvenserna".

Fel! Okänt namn på

Flera faktorer bidrar till osäkerheten om kostnaderna för att bygga nya höghastighetsbanor i Sverige: Den svenska topografin innebär samtidigt mycket stora ingrepp i landskapet. De nya banorna förutsätter dessutom kompletterande infrastruktur i form av nya stationer och terminaler, anslutande vägar eller trafiksystem och stora förändringar av den befintliga infrastrukturen i och runt de tätorter eller städer som banorna är tänkta att passera. Det nordiska klimatet ställer därutöver särskilda krav, eftersom det inte finns erfarenhet från höghastighetstrafik i motsvarande klimat någonstans i världen. Inte heller finansieringskostnaden (i huvudsak ränta under byggnadstiden) finns upptagna i den presenterade kostnadsbedömningen.

Flera bedömare menar att totalkostnaden för nya höghastighetsbanor snarare uppgår till 250–300 miljarder kronor eller mer, även om inte externa kostnader i form av regionalekonomiska konsekvenser och behov av kompletterande infrastruktur räknas in.

Konsekvenserna av höghastighetståg för trafiken på de befintliga stambanorna

Utredningen Svenska höghastighetsbanor redovisar effekterna av de föreslagna höghastighetsbanorna för de kommuner och regioner som ligger längs banorna. Däremot görs i utredningen ingen bedömning av konsekvenserna för persontrafiken längs de befintliga stambanorna. Däremot säger man (s. 115):

Om beslut fattas om att bygga höghastighetsbanor mellan Stockholm och Malmö samt mellan Stockholm och Göteborg kan befintliga stambanor på sträckorna Malmö–Göteborg–Oslo och Stockholm–Sundsvall–Umeå anpassas för hastigheter upp till 250 kilometer per timme. I detta scenario kommer Västra och Södra stambanan i första hand att anpassas för att tillmötesgå den regionala persontrafiken och godstrafikens behov.

Om det inte fattas något beslut om höghastighetsbanor bör även Västra och Södra stambanan anpassas för hastigheter på 250 kilometer i timmen och kapaciteten på de båda banorna kommer enligt Banverket att behöva förstärkas.

Sammanfattningsvis innebär en utbyggnad av höghastighetsbanor enligt utredningens förslag en väsentlig förbättring av persontrafiken längs banornas sträckning och en kapacitetshöjning längs sträckningarna Malmö–Göteborg–Oslo och Stockholm–Sundsvall–Umeå. Däremot skulle persontrafiken längs de två stambanorna *graderas ned* till att enbart omfatta regional trafik och godstrafik.

Stambanealternativet

Som alternativ till en utbyggnad av separata höghastighetsbanor redovisar utredningen översiktligt ett alternativ som innefattar uppgradering och viss utbyggnad av Södra och Västra stambanorna. Uppgraderingen syftar till att banorna ska kunna nyttjas för snabbtåg, det vill säga trafik i hastigheter upp

till 250 kilometer i timmen och innebär en höjning av den högsta tillåtna hastigheten för snabbtågen från 200 kilometer i timmen till 250 kilometer i timmen. Detta kräver att delar av stambanorna behöver byggas ut.

Det så kallade stambanealternativet innebär utvecklade snabbtågsförbindelser mellan Stockholm och Göteborg på Västra stambanan och från Stockholm till Skåne längs Södra stambanan och vidare mot kontinenten.

Den totala kostnaden för en utbyggnad och uppgradering av stambanorna i enlighet med förslaget har beräknats till 54 miljarder kronor. Till skillnad mot den osäkra kostnads kalkylen för höghastighetsbanorna bygger den redovisade kostnadsbedömningen av stambanealternativet på redan gjorda kalkyler med kända förutsättningar och känd teknik. Osäkerhetsmarginalen i denna bedömning är därför väsentligt lägre än motsvarande osäkerhet för nya höghastighetsbanor. Dessutom har detta alternativ den samhällsekonomiska fördelen att den inte förutsätter helt ny infrastruktur (stationer, väg- och parkeringsanläggningar, terminaler etc.).

Regeringens ställningstagande

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.

Behov av ett långsiktigt beslut

Kapacitetsproblemen i det svenska järnvägsnätet, särskilt i storstadsregionerna, är väl kända och beskrivs i ett stort antal utredningar. Den positiva utvecklingen med en ökad tågtrafik under senare år har förstärkt dessa problem.

Inte minst kapacitetsbristen i de befintliga stambanorna måste lösas genom både kortsiktiga åtgärder som eliminering av flaskhalsar och mer långsiktiga åtgärder. Det är därför nödvändigt att den av regeringen aviserade utredningen av förutsättningarna och kraven för att långsiktigt öka kapaciteten i det svenska järnvägsnätet genomförs så snart som möjligt.

Fel! Okänt namn på

Stambanealternativet – ett samhällsekonomiskt fördelaktigt alternativ till nya höghastighetsbanor

Enligt min uppfattning bör regeringens utredning frigöras från den ensidiga inriktning på ett helt nytt järnvägssystem för höghastighetståg som präglade tidigare utredningar och istället redovisa olika alternativ för att öka kapaciteten i det svenska järnvägsnätet. Mycket talar för att stambanealternativet är det samhällsekonomiskt mest fördelaktiga alternativet.

En utbyggnad av kapaciteten på de nuvarande stambanorna har fördelen att den kan ske successivt, och medför en löpande uppgradering av kapaciteten i takt med att behoven ökar. De nuvarande kapacitetsproblemen i storstadsområdena kan därigenom lösas tidigare – utan att avvakta slutförandet av ett helt nytt järnvägssystem.

En fördjupad bedömning av regionalekonomiska effekter, bland annat befolknings- och sysselsättningseffekter, bör göras i samband med utredningen. En sådan bedömning bör vara heltäckande och inte begränsas till de regioner som ligger i anslutning de aktuella järnvägarna.

Genom att successivt bygga parallella dubbelspår längs sträckorna Stockholm–Göteborg respektive Stockholm–Malmö kan kapaciteten på stambanorna mer än fördubblas till väsentligt lägre kostnader än det alternativ utredningen Svenska höghastighetsbanor föreslår. Dessutom skulle behovet av ny eller kompletterande infrastruktur bli väsentligt lägre. Sannolikt skulle motsvarande kapacitetshöjning längs t ex Västkustbanan samtidigt kunna ske till en lägre totalkostnad än kostnaden för en utbyggnad av höghastighetsbanor.

Framför allt samhällsekonomiska skäl talar för att stambanealternativet bör utredas som huvudalternativ för utbyggnad av det svenska järnvägsnätet. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Stockholm den 26 oktober 2010

Lars Elinderson (M)