

## INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2021-03-04  
Besvaras senast  
2021-03-18

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

### **2020/21:530 Stambanor för höghastighetståg**

Sverige behöver ett fungerande järnvägssystem där gods och människor på ett tillförlitligt sätt kan färdas genom vårt land. Regeringen tycks anse att lösningen för detta är nya stambanor för höghastighetsjärnväg.

Prislappen för nya stambanor för höghastighetståg var ursprungligen beräknad till 140 miljarder. År 2015 tog Trafikverket fram en kalkyl där priset beräknades till 230 miljarder kronor. År 2015 uttryckte regeringen en förhoppning att sträckan skulle kunna byggas till 205 miljarder och bjöd in oss övriga partier för att med det lägre priset som utgångspunkt skapa en bred parlamentarisk uppbackning för projektet.

Riksrevisionen (RIR 2019:31) konstaterade dock att de nya stambananorna för höghastighetståg utgick från fel utgångspunkt och inte besvarade de infrastrukturella utmaningar som landet har. Riksrevisionens rekommendation var att utreda alternativa lösningar och jämföra dessa med effekten av det tänkta höghastighetståget.

Trafikverket gavs den 25 juni i uppdrag att delredovisa uppdaterade och kompletterande uppgifter, underlag för bland annat ställningstaganden kring fortsatt planeringsarbete och finansiering av utbyggnad av stambanor. Målsättningen var att säkra prislappen 205 miljarder kronor.

Trafikverket redovisade uppdraget (TRV 2020/73247) den 31 augusti och kunde konstatera: ”Trafikverkets bedömning är enligt ovan avsnitt att kostnaden för nya stambanor ligger i de övre spannen av tidigare redovisade kostnadsbedömningar. Det innebär att det kommer krävas stora och omfattande förändringar av systemet för att nå den kostnadsram på 205 miljarder kronor som detta uppdrag utgår ifrån.”

Nu har Trafikverket slutredovisat sitt uppdrag och kostnaden anges till 295 miljarder kronor plus minus 50 miljarder. Vi står nu alltså med ett dubblerat pris mot hur det ursprungligen var tänkt.

De billigare alternativ som Trafikverket undersökt innebär att tågen inte stannar i de städer som passeras. Kostnaderna för att stambanorna ska kunna dras in i stadskärnorna är mycket höga. Samtidigt har just dessa stopp ansetts viktiga för kommuner och regioner som med hjälp av tågen hoppas på lättillgängliga

förbindelser till förstörade arbetsmarknadsregioner.

Det tycks också som att den ena regeringspartnern Miljöpartiet börjat orientera mot andra lösningar än vad regeringen just nu arbetar för. Med "landbroar" hoppas Miljöpartiet att de nya stambanorna med hjälp av en enorm mängd cement ska uppföras på bropelare ett tiotal meter ovanför marken.

Nya stambanor för höghastighetsjärnväg borde för regeringen alltmer framstå som ett oklokt projekt för Sverige. Vi kristdemokrater ser att de utmaningar som Sverige har kan lösas på andra sätt. I likhet med Trafikverket anser vi att det löpande underhållet för väg och järnväg måste säkras, vi ser också behovet av att säkra finansieringen av utbyggnad av andra järnvägssträckor än de nya stambanorna. Denna utbyggnad behövs för att öka kapaciteten och funktionaliteten i det svenska järnvägsnätet. Dagens fokus medför en risk för undanträngningseffekter gentemot dessa.

Mina frågor till infrastrukturminister Tomas Eneroth är:

1. Drar ministern, med anledning av det som har framförts, fortfarande slutsatsen att nya stambanor för höghastighetståg är vad Sverige behöver?
2. Avser ministern att ta några initiativ för att samla de politiska partierna till samtal om alternativa sätt att främja fungerande järnvägssystem i Sverige?

.....

Magnus Jacobsson (KD)

Överlämnas enligt uppdrag

Anna Aspegren