

Motion till riksdagen 2009/10:T315

av **Lennart Pettersson och Gunnel Wallin (c)**

Samordning av beslut om en nationell plan för transportsystemet 2010–2021 och om höghastighetsbanor

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om samordning av beslut om den nationella infrastrukturplanen för 2010–2021 och ett inriktningsbeslut om höghastighetsbanor i Sverige.

Motivering

Sverige står inför att fatta flera strategiskt viktiga beslut om en långsiktig utbyggnad av infrastrukturen för framtidens transportsystem. I budgetpropositionen för 2010 beskrivs riksdagens ställningstagande i december förra året till regeringens infrastrukturproposition där ramar och inriktning för åren 2010–2021 klargjordes. Trafikverket har därefter utifrån planeringsdirektiv som lämnats av regeringen presenterat ett förslag till trafikslagsövergripande nationell plan för 2010–2021, samtidigt som länen har i uppdrag att ta fram förslag till planer för respektive län. Trafikverkens förslag remissbehandlas under hösten 2009. I budgetpropositionen anges att ”regeringen har för avsikt att under första kvartalet 2010 fatta beslut om definitiva ramar till respektive länsplan samt om innehållet i den nationella planen”.

Den 14 september presenterades den utredning som regeringen har tillsatt om förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige. I betänkandet föreslår utredaren att separata höghastighetsbanor, Götalandsbanan respektive Europabanan, byggs på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö för trafik i upp till 320 kilometer i timmen.

Utredaren lägger ett samhällsbyggnadsperspektiv på höghastighetsbanor som ett sätt att möta framtidens efterfrågan på transporter med ökad tillgäng-

Fel! Okänt namn på

lighet, mer kapacitet och en stärkt utveckling, tillväxt och konkurrenskraft i Sverige. Höghastighetsbanor ses som ett samhällsbygge som förutom de direkta effekterna i transportsystemet i form av ett mycket effektivt persontransportssystem och ett effektivare godstransportssystem, även kommer att påverka samhället och dess strukturer i stort.

Bland annat pekar utredningen på att med höghastighetsbanor fördubblas antalet möjliga tåglägen, och gjorda simuleringar visar att det går att köra två tre 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 järnvägstransporternas andel av de totala godstransporterna.

Remissbehandlingen av den nationella infrastrukturplanen för 2010–2021 och utredningen om höghastighetsbanor sker i två parallella men separata processer. Det är angeläget att dessa båda processer, efter genomförd remissbehandling, knyts ihop till en helhet där regeringen fattar beslut både om anslagsnivåer och inriktning för den nationella infrastrukturplaneringen för åren 2010–2021 samtidigt som en inriktning anges för det fortsatta arbetet med höghastighetsbanor och i samlad form redovisar detta för riksdagen.

Det finns en rad skäl som talar för att knyta ihop arbetet med den nationella infrastrukturplanen för 2010–2021 och en fortsatt arbetsinriktning i frågan om höghastighetsbanor. För detta talar exempelvis att utredningen om höghastighetsbanor anger en genomförandetid på cirka 15 år för de två nya banor som föreslås med successiv trafikstart år 2023–2025, d.v.s. efter den aktuella planperiodens slut. Utredaren anger även att risken för en förlängning av tidsplanen inte ska underskattas. Redan idag är kapaciteten på de befintliga stambanorna begränsad. Omfattande investeringar måste genomföras såväl under som bortom det nu aktuella förslaget till nationell infrastrukturplan i avvaktan på att kapacitet frigörs för godstrafikens och den regionala persontrafikens behov genom tillkomsten av höghastighetsbanor.

En utbyggnad av höghastighetsbanorna kostnadsberäknas av utredningen till ca 125 miljarder kronor. Utredningen bedömer att staten kommer att få svara för cirka hälften av kostnaden. Återstående kostnader föreslås täckas genom privat finansiering, trafikintäkter, medfinansiering från regioner och kommuner och från EU.

Det är naturligt att finansieringen av ett så omfattande projekt som höghastighetsbanor i Sverige sker i ett sammanhang och vid sidan av anslagen i den transportslagsövergripande nationella planen.

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 inriktningsbeslut av regeringen med ställningstagande till utredningen om höghastighetsbanor samordnat med det kommande beslutet om den nationella infrastrukturplanen för åren 2010–2021 och i samlad form redovisa detta för riksdagen. Detta bör ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 30 september 2009

Lennart Pettersson (c)

Gunnel Wallin ()