

Motion till riksdagen 2013/14:T311

av **Clas-Göran Carlsson m.fl. (S)**

Höghastighetståg i Sverige

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga höghastighetsjärnväg i Sverige.

Motivering

Alla som på ett eller annat sätt använder den svenska järnvägen kan se att den idag lider av en mängd problem. Underhållet har inte fungerat tillfredsställande, vilket har lett till förseningar och brist på förtroende för tågresandet hos många svenskar. Den tillgängliga kapaciteten räcker inte till för alla de tåg som tågoperatörerna vill köra. Och blandningen av olika typer av tåg med olika hastigheter på samma banor leder till att kapaciteten minskar på spåren.

Nu krävs det omedelbara åtgärder för att inte järnvägen ska tappa ytterligare förtroendekapital. För att om möjligt öka antalet resenärer och mängden gods på järnväg, krävs omedelbara åtgärder för att öka underhållet och upprustningen av det befintliga järnvägsnätet. Självklart ger det också de snabbaste effekterna av satsade pengar.

Men det finns ytterligare ett spår (!) när det handlar om den framtida järnvägen i Sverige. Debatten om höghastighetståg i Sverige har nu pågått i decennier. Det är dags att gå från ord till handling!

I Europakorridorens remissvar till Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 kan man läsa:

De nya banorna från Stockholm via Jönköping till Göteborg (Götalandsbanan) respektive Öresundsregionen (Europabanan) skall naturligtvis byggas med modernast möjliga teknik och standard. Det innebär att de bör medge hastigheter på 300–320 km/h. Det är den standard som man redan idag använder sig av runt om i världen och skall våra banor vara klara om cirka 15–20 år bör ingen annan standard komma i fråga. Med separerade banor för de snabba persontransporterna och godstransporter-

Fel! Okänt namn på

na ökar kapaciteten kraftigt på det svenska järnvägsnätet. Det ger möjlighet till betydligt fler persontransporter och betydligt mera gods på järnväg. Detta i sin tur medför bättre miljö på grund av minskade utsläpp och förbättrad trafiksäkerhet.

Vidare skriver man om finansieringen:

För att klara detta bör ett projektbolag bildas, i enlighet med den så kallade industrigruppens (Gunnar Malm m. fl.) förslag från 2008, förslagsvis ägt helt eller delvis av staten. Bolagets uppgift blir att bygga, äga och driva banorna tills de är betalda och sedan överlåta banorna på staten. Goda erfarenheter av denna typ av finansiering finns redan som till exempel Öresundsbrokonsortiet. Med ett sådant upplägg kommer inte utbyggnaden att konkurrera med det stora behovet av upprustningar av det befintliga järnvägsnätet.

Vi delar uppfattningen som förs fram av Europakorridoren. Vi menar också att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att genomföra de utredningar som krävs för en utbyggnad av hela det svenska höghastighetsnätet; Stockholm–Jönköping–Göteborg samt Stockholm–Jönköping–Öresundsregionen. Regeringen bör också fatta ett principbeslut om finansieringen av hur utbyggnaden ska kunna ske så att den inte konkurrerar med de i allra högsta grad nödvändiga upprustningarna av det befintliga järnvägsnätet.

Stockholm den 1 oktober 2013

Clas-Göran Carlsson (S)

Carina Adolfsson Elgestam (S)

Tomas Eneroth (S)