

Januaripartierna överens om höghastighetstågens nästa steg

DAGENS NYHETER FREDAG 26 JUNI 2020

Trafikverket får i uppdrag att gå vidare med planerna på nya stambanor för höghastighetståg. Det har regeringen och samarbetspartierna C och L kommit överens om.

Myndigheten ska hitta sätt att pressa kostnaderna.

– Nu går startskottet för moderniseringen av infrastrukturen, säger Tomas Eneroth (S).

De senaste dagarna har intensiva förhandlingar pågått mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Liberalerna och Centern. Frågan på bordet har varit nya stambanor som ska binda samman Sveriges tre storstäder med Jönköping som knutpunkt. Där ska tågen kunna färdas i över 300 kilometer i timmen, som ett attraktivt alternativ till flyget och en möjlighet till längre arbetspendling.

Höghastighetstågen är en av punkterna i januariavtalet, men bland de fyra partierna finns olika uppfattningar om hur avtalet ska tolkas i den delen. Förhandlingarna i veckan har trots det lett fram till ett beslut som regeringen klubbade på torsdagen.

– En lång tids förhandlingar är nu klara. Det här innebär att nu går startskottet för hela den samlade planeringen som ska modernisera infrastrukturen med alltifrån el-vägar till nya stambanor, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth (S).

Enligt uppgörelsen får Trafikverket i uppdrag att ta fram kostnadsberäkningar för hela den framtida infrastrukturen men också specifikt för stambaneprojektet. Kalkylerna ska redovisas i höst och ligga till grund för en proposition nästa år.

– Det särskilda uppdraget som gäller stambanor innebär att man utifrån kostnadstaket på 205 miljarder kronor ska redovisa uppdaterade beräkningar. Trafikverket ska titta på olika alternativ för projektet utifrån aspekter som effektivitet i byggandet och klimatmässighet, säger Tomas Eneroth.

– Vi behöver en ordentlig genomlysning av vilka behov vi har av att modernisera svensk infrastruktur. Det stora betinget i klimatomställningen ligger på transportsektorn. Därför är det viktigt att vi får gediget underlag för en elektrifiering. Det är därför jag också nämner el-vägar, för vägtransporter kommer fortsatt att vara viktigt.

Trafikverket får samtidigt i uppdrag att börja bygga upp en särskild organisation som ska driva stambanoprojektet som helhet från start, inte sträcka för sträcka. Det handlar om en separat organisation som ligger utanför Trafikverkets ordinarie verksamhet. Bolagsform är ett alternativ.

Betyder det här beslutet att det kommer att byggas nya stambanor för höghastighetståg?

– I någon mening byggs de redan. Ostlänken, Göteborg – Borås, Lund – Hässleholm finns redan med i innevarande nationella plan. Detta uppdrag innebär att Trafikverket ska göra en samlad bedömning av resterande delar. Sedan är det i slutändan upp till riksdagen vilka resurser man vill lägga, säger Tomas Eneroth.

Innebär det här att partierna bakom januariavtalet är överens om att projektet i sin helhet ska förverkligas?

– I januariavtalet finns en tydlig formulering om nya stambanor och det här betyder att fyra partier är överens om att Trafikverket får det här uppdraget. Men det är inte förrän det finns en samlad finansiering i en infrastrukturproposition som man kan ge tydligt klartecken.

Regeringen har tagit fram förslag till en finansiering. Hur långt har de fyra januaripartierna kommit i diskussionerna om det?

– Det viktiga nu är att vi ger Trafikverket i uppdrag att ta fram underlaget. Jag är väldigt nöjd över att vi fyra partier är överens om det.

Om någon uppfattar det här som ett försök att dölja det faktum att ni fyra partier faktiskt inte är överens om att de här stambanorna ska byggas, vad säger du då?

– Då säger jag att fyra partier är nu överens om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram kostnadsberäkningar för hela infrastrukturen. Frågan om hur mycket resurser vi är beredda att avsätta när vi lägger en proposition kommer att vara avgörande för all infrastruktur, vare sig vi pratar el-vägar eller stambanor.

– Och vi har ett januariavtal. Det är inget smörgåsbord, säger Tomas Eneroth.

Hans Rosén

Fakta. Nya stambanor

2014 startade Sverige förhandlingens som resulterade i ett avtal där kommunerna längs sträckningen lovar att bygga 100 000 bostäder mot att staten bygger nya stambanor för höghastighetståg. Projektet startades av Alliansen och har drivits vidare av S-MP.

Enligt januariavtalet mellan regeringen samt C och L ska stambanorna byggas. Liberalerna gör dock en annan tolkning av avtalet än de övriga och har uttryckt sin skepsis.

Sedan den borgerliga alliansen drog igång projektet har såväl Moderaterna som Kristdemokraterna ändrat sig och sagt nej. Även Sverigedemokraterna är emot. Vänsterpartiet däremot stödjer idén.

Ett argument för höghastighetståg är klimatnyttan när transporter flyttas från bil och flyg till järnväg. Ett annat är att arbetsmarknaderna vidgas när det går att pendla längre med rimligare restider. Dessutom är det nuvarande järnvägsnätet överbelastat.

Argument emot är att de samhällsekonomiska kalkylerna inte visar på lönsamhet. Kritiker framhåller också de negativa klimateffekterna från de stora mängderna stål och betong som behövs. Riksrevisionen har dessutom pekat på brister i hur planeringen hittills har gått till.