

Motion till riksdagen 2009/10:T403

av **Mats Sander och Ann-Charlotte Hammar
Johnsson (m)**

Satsningar på Europabanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på Europabanan.

Motivering

Att vi så snart som möjligt kommer igång med en satsning på Europakorridoren, dvs Götalandsbanan och Europabanan, är angeläget. En investering i höghastighetståg lägger grunden för ett moderniserat transportsystem med stora möjligheter för människors resande i ett rundare och närmare Europa.

Resor i tjänsten och resor för att träffa vänner och bekanta förenklas men även turismen får bättre möjligheter att stärkas. En bieffekt är Sveriges förmåga att sänka transportsektorns totala utsläpp av koldioxid.

Nyligen överlämnades en statlig utredning till regeringen som studerat höghastighetstågens möjligheter på djupet. Utredningen Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft som lades på regeringens bord den 14 september 2009 visar på slutsatser som är bättre än de separata alternativ som tidigare redovisats.

Den föreslagna sträckningen innebär att samtliga krav mer än väl uppfylls avseende restid, befolkningsunderlag och erforderliga baninvesteringar. Spårdragningen över Hässleholm och sedan mot Lund–Malmö samt via Helsingborgsregionen med sina över 300 000 invånare innebär att många resenärer får stor tillgänglighet och att restiden Stockholm–Malmö blir kortast möjlig av de utredda alternativen. Med modern anslutning till navet Malmö–Kastrup–Köpenhamn och en framtida fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör innebär utredningens förslag ett stort steg mot en långsiktigt hållbar trafiklösning mellan Mälardalen och norra Tyskland.

Fel! Okänt namn på

Vi instämmer med utredningens synpunkter och slutsatsen att en utbyggnad av järnvägens infrastruktur i enlighet med de preliminära planer som finns för Götalands- och Europabanan på sikt är lönsam för samhället och medför många positiva effekter. Dessutom frigörs spårkapacitet, vilket påverkar såväl regionalstågtrafikens som godstrafikens utvecklingsmöjligheter positivt.

En infrastruktursatsning av den här storleksklassen är naturligtvis mycket dyr och ligger enligt utredningen på runt 127 miljarder. Samtidigt är en kapacitetsförbättring av järnvägsnätet en nödvändighet. Att enbart genomföra smärre förbättringar av befintlig järnväg för att möta framtidens behov innebär kapacitetsnedsättningar under en utdragen byggprocess och kostar också tiotals miljarder varför Europakorridoren är en god investering.

En förstudie för Götalandsbanan på sträckan Linköping–Borås har redan presenterats av Banverket, men någon formell planeringsprocess för Europabanan har ännu inte inletts. Vi anser att Europabanans utformning och exakta sträckning snarast bör beslutas så att hela projektet så snart som möjligt kan inledas. Vi vill även understryka vikten av att hänsyn tas till de förhållanden som råder i Skåne och södra Sverige för att även de lokala vinsterna av det nationella projekt som Europabanan och Europakorridoren utgör maximeras.

Stockholm den 29 september 2009

Mats Sander (m)

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m)