

Motion till riksdagen 2009/10:T440

av Marie Weibull Kornias (m)

Europabanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av höghastighetsbanor på sträckorna Stockholm–Helsingborg/Malmö och Stockholm–Göteborg, som enligt internationella erfarenheter bör genomföras som ett samordnat projekt med en huvudman – projektbolaget – för att optimera planering, finansiering, upphandling, byggande, avtalshantering och trafikstart.

Motivering

Globaliseringen genererar nya förutsättningar och skapar nya krav på en ökad trafikkapacitet samt kortare transport- och restider. Ur ett tidsperspektiv är inrikesflyget på många sträckor mer konkurrenskraftigt än tåget. Ett hållbart samhälle kräver att en allt större andel av gods- och passagerarmängder går på järnväg, vilket är bäst ur ett miljö- och klimatperspektiv för att på sikt sänka koldioxidutsläppen. Ju fler transporter av gods och passagerare som går på järnväg desto bättre för miljön. Tåget är ett av de få färdmedel som är miljövänligt, energisnålt samt säkert och bekvämt. Nya moderna höghastighetståg är dessutom än mer energieffektiva och snabbare än äldre modeller. Ett centralt infrastrukturprojekt, som kan bidra till att vi i framtiden får miljövänligare resealternativ, som även tidsmässigt kan konkurrera med flyget, är Europabanan.

Projektet innebär utbyggnaden av höghastighetsbanor på sträckorna Stockholm–Helsingborg/Malmö och Stockholm–Göteborg, som enligt internationella erfarenheter bör genomföras som ett samordnat projekt med en huvudman – projektbolaget – för att optimera planering, finansiering, upphandling, byggande, avtalshantering och trafikstart.

Visionen om Europabanan ska inte i första hand ses som ett miljöprojekt – vilket dock är en positiv sidoeffekt – utan snarare som ett samhällsbyggnadsprojekt som markant kommer att påverka människors livsvillkor.

Fel! Okänt namn på

Tillskapandet av höghastighetsbanor kommer att påverka både person- och godstrafiken, men på olika sätt. Effekten för persontrafiken uppstår omedelbart när en etapp är klar, medan effekten för godstrafiken och den fulla avlastningseffekten kommer först när systemet är klart. Europabanan kommer att frigöra kapacitet på befintliga stambanor och på så sätt kan gods- och regionalståg få mer utrymme, och en integrerad arbets- och utbildningsmarknad skapas över länsgränserna.

Sträckan Stockholm–Köpenhamn skulle med ett höghastighetståg endast ta 2 timmar och 35 minuter. En utbyggnad av Europabanan ökar inte enbart valfriheten för privattransporter, utan det skapar även en större tillgänglighet till städer längs järnvägskorridoren. Det finns en stor kapacitet för tillväxt från Mälardalen i norr till Öresundsregionen i söder. Om dessa tillväxtregioner binds samman i sammanhängande och integrerade transportsystem mot Nordtyskland och kontinenten kommer utvecklingsmöjligheterna att vara mycket goda för framtiden. Inom området bor 65 procent av Sveriges befolkning, och 80 procent av högskole- och universitetsstudenterna studerar här. Binds dessa regioner samman med kontinenten möjliggörs goda framtida utvecklings- och tillväxtnöjligheter i samklang med en hållbar utveckling.

Förutsättningarna för en ökad ekonomisk tillväxt kommer att öka markant längs banans sträckning. Det är viktigt att se Europabanan ur ett internationellt perspektiv. Förutsättningarna för projektet har aktualiserats i och med avtalet mellan de danska och tyska regeringarna att bygga Fehmarn bält-bron. Det är hög tid att påbörja planeringen av framtidens transportsystem redan idag. Standarden bör medge en topphastighet på 320–350 km/h, som är den faktiska höghastighetsstandard som EU:s nya järnvägssatsningar håller idag. På så sätt knyts Sverige samman med höghastighetsnätet i norra Europa. Att avstå nyinvestering i infrastruktur – som har både framtids- och utvecklingsfokus – har ett pris för såväl den ekonomiska tillväxten som miljön.

Stockholm den 1 oktober 2009

Marie Weibull Kornias (m)