

Motion till riksdagen 2013/14:T413

av Peter Persson m.fl. (S)

Utbyggnaden av Götalandsbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut om att bygga hela Götalandsbanan.

Motivering

Vårt land behöver utveckla transportsystem som bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga. En av de enskilt viktigaste infrastrukturfrågorna är utveckling av järnvägssystemet för att öka både kapacitet och hastighet på ett modernare järnvägsnät. Därför behövs ett principbeslut om att bygga både en Götalandsbana och Europabanan i sin helhet inom en snar framtid.

Det finns flera tunga argument för att bygga höghastighetsjärnvägar. Snabba tågförbindelser ökar tillgängligheten och arbetsmarknader som tidigare varit åtskilda kan integreras och ge tillväxteffekter för betydande områden. Vidare är det nödvändigt att av såväl klimat- som effektivitetsskäl avlasta vägarna från godshantering.

I stråket längs Götalandsbanan kan effekter för regionförstoring och klimat vara mycket betydande, vilket bland annat forskning som genomförts av handelshögskolan i Jönköping tydligt visat. Sammanbindningen av Göteborg–Borås–Jönköping–Linköping/Norrköping–Stockholm ger massiv regionförstoring och täthet som genererar tillväxtkrafter. Höghastighetsjärnvägar innebär regional utveckling, tillväxt och ökad konkurrensförmåga, vilket i sin tur ger nya skatteintäkter på såväl nationell och regional som lokal nivå.

I TTP-projektet som bedrivs vid Internationella handelshögskolan i Jönköping i samarbete med bland annat Regionförbundet Jönköpings län, tillväxtverket och Trafikverket ges en tydlig bild av vad utbyggnaden av Götalandsbanan skulle innebära för regionen och Sverige. Förutom förbättrade kommu-

Fel! Okänt namn på

nikationer, ökad tillgänglighet och snabbare transporter skulle Götalandsbanan innebära en relativt stor ekonomisk tillväxt motsvarande 12 000 nya arbetstillfällen. Dessutom skulle det ge en årlig ökning av bruttoregionprodukt (BRP) med 8 miljarder kronor.

Utformningen av Götalandsbanan och Europakorridoren bör ha sträckningen mot den nya fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör, dels för att kunna ta tågen direkt vidare ner genom Danmark mot Tyskland, dels för att gå via Hässleholm mot Malmö/Kastrup och Köpenhamn. Banan bör också utformas så att en knutpunkt för Götalandsbanan och Europabanan förläggs till Jönköping.

Globalt förväntas dessutom en koncentration av gods till ett begränsat antal hamnar och terminaler. Göteborgs hamn är central för godstransporter till och från Skandinavien. Det är ur ett nationellt näringslivsperspektiv avgörande för svensk konkurrenskraft att förutsättningar för Göteborgs hamn prioriteras. Höghastighetsbanor avlastar det övriga järnvägsnätet och möjliggör ökad godstrafik på stambanorna. Det är därför av stor angelägenhet att Götalandsbanan ses som ett helt projekt mellan ändpunkterna Stockholm–Göteborg och dessutom ses som en strategi sammanlänkad med Europabanan.

Stockholm den 1 oktober 2013

Peter Persson (S)

Carina Hägg (S)

Thomas Strand (S)

Helene Petersson i Stockaryd (S)