

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:496

av **Robert Hannah (L)**

Höghastighetsbana Oslo–Göteborg– Köpenhamn

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomlysas förutsättningarna för dubbelspår för hela tågsträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Snabba, icke miljöbelastande förbindelser är en av nycklarna till sund ekonomisk utveckling. Snabba och pålitliga förbindelser och expanderande arbetsmarknadsregioner betyder tillväxt och minskad känslighet för ekonomiska kriser i enskilda regioner och branscher.

Debatt och beslut om infrastruktursatsningar vinner inget på pajkastning mellan olika regionala och lokala intressen. Istället måste vi utgå från grundsynen att hela Sverige tjänar på tillväxt och satsningar i olika regioner, där särskilt storstadsregionerna fungerar som tillväxtmotorer för hela landet.

Både Storstockholms och västra Skånes arbetsmarknadsregioner har kunnat expandera kraftigt under senare år tack vare investeringar i infrastruktur. Detta har varit bra för hela landets utveckling. Den västsvenska arbetsmarknadsregionen och den västsvenska infrastrukturen har däremot inte utvecklats lika starkt, och detta är på samma sätt ett problem för hela landet.

Möjligheterna är dock fantastiskt goda, också i Västsverige. För att förverkliga dessa är behoven av investeringar i infrastruktur i många fall (såsom en ny älvförbindelse och Västlänken) akuta. I ett modernt, hållbart och ekonomiskt expansivt samhälle behövs många transportslag som fungerar tillsammans, men utvecklingen på senare år har lyft fram tågtrafiken som en framtidsteknologi som på ett unikt sätt kombinerar snabbhet med minimal klimatbelastning. Det jag vill sätta fokus på i denna motion är visionen om en sammanlänkad västkust med snabba tåg.

Den svenska västkusten sammanbinder fyra av Skandinaviens allra största och mest expansiva städer, Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn. Förbindelserna längs med den svenska västkusten är genant eftersatta, och detta gäller särskilt för tågtrafiken. Därmed går tre länder miste om alla de möjligheter sammanlänkade storstadsregioner skapar. Till exempel har analyser visat att en snabbjärnväg längs med den svenska västkusten skulle vara den samhällsekonomiskt mest lönsamma norska satsningen på snabbjärnväg. Med höghastighetståg längs med västkusten skulle det ta 1,5 timme att resa mellan Göteborg och Oslo, två timmar från Göteborg till Köpenhamn och vidare till Berlin på ytterligare tre. Det behöver även utredas ifall man kan säkerställa dubbelspår på hela sträckan Köpenhamn–Malmö–Göteborg–Oslo ifall man inte finner snabbspår vara ekonomiskt hållbara.

Sverige behöver aktivt driva frågan om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk. Utformningen av ett svenskt höghastighetsjärnvägsnät diskuteras och utreds för närvarande av en mängd olika aktörer, oftast med ett fokus på länken mellan Stockholm och Köpenhamn samt Jönköping och Göteborg. Båda dessa banor är självklart strategiska för svensk tillväxt och för utvecklingen av ett klimatsnålt infrastrukturnät i vårt land. Jag anser att också förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras.

Robert Hannah (L)