

Motion till riksdagen 2005/06:T533

av **Christin Hagberg m.fl. (s)**

Europakorridoren

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om genomförandet av Europakorridoren.

Motivering

Projektet Europakorridoren är en frivillig sammanslutning av kommuner, landsting, länsstyrelser och andra intressenter. Arbetet har pågått ett tag och vi kan nu se att intresset och därigenom också kunskapen om Europabanan ökat, både i Europeiska unionen, i andra länder och inom Sverige. Europakorridoren ger stora möjligheter till regional tillväxt och utveckling i Syd- och Mellansverige. Europakorridoren med Europabanan och Götalandsbanan omfattar ett stort antal städer och regioner vars attraktivitet ytterligare ökar genom att dessa starkare sammanbinds med varandra och med Europa.

Restiderna förkortas för ett mycket stort antal städer och regioner. Detta innebär en bättre tillgänglighet till arbete, boende och utbildning. Idén bakom Europabanan är att den skall utgöra en del i ett framtida järnvägssystem från Mellansverige anslutet till hela det höghastighetsnät som nu byggs på den europeiska kontinenten. Det skapar ett flexibelt, kundanpassat, mer differentierat och mindre sårbart järnvägsnät i Sverige som behövs för att ta till vara järnvägens stora potential i ett internationellt miljöanpassat transportsystem.

I den nationella planeringen av framtida infrastrukturinvesteringar är det av stor vikt att ha ett europeiskt perspektiv som grund för arbetet. Det gäller också att i samverkan med andra berörda länder arbeta för att de investeringar som görs blir hållbara också på längre sikt. Ett exempel är den principöverenskommelse som träffats mellan de danska och tyska regeringarna om att bygga en fast förbindelse över Fehmarn Belt. Det planeras för en motorväg och en dubbelspårig järnväg samt anslutningsvägar och järnvägar i respektive land. Förbindelsen beräknas kunna vara klar till år 2015 och är en satsning som även kommer att påverka Sveriges transportkapacitet.

Fel! Okänt namn på

Satsningar som denna måste inte bara klara dagens utan också morgondagens krav på snabbhet, pålitlighet, flexibilitet och säkerhet. I exemplet med Fehmarn Belt-förbindelsen innebär detta bland annat att förbindelsen lever upp till den hastighetsstandard på ca 350 km/tim som utgör den moderna europeiska standarden i dag. Nödvändigheten i detta bör påpekas i den svenska regeringens kontakter med de tyska och danska regeringarna med målet att det blir höghastighetsstandard på järnvägsförbindelsen. Detta bör göras relativt snart då planeringsarbetet nu startar på allvar i såväl Danmark som Tyskland. Om det blir höghastighetsstandard på järnvägsförbindelsen i nord-sydlig riktning kommer konkurrenssituationen för våra svenska företag när det gäller transporttider och kostnader förbättras avsevärt. Målet bör vara att Fehmarn Belt-förbindelsen möjliggör att hela Europakorridoren från Stockholm via Köpenhamn till Hamburg kan bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät.

Behovet av höghastighetsstandard på relevanta delar av järnvägsnätet bör även noga beaktas i planeringen för aktuella utbyggnader och utredningar av de svenska sträckor som ingår i Europakorridoren. Det kan inte vara rimligt att vi i Sverige med vårt avståndshandikapp gentemot övriga Europa nöjer oss med en lägre hastighetsstandard än vad som övrigt gäller i Europa. Det gäller såväl nya banor inom Sverige som gränsöverskridande projekt. På så sätt kan de svenska delarna av Europakorridoren bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät.

Sveriges geografiska läge i norra Europa nödvändiggör investeringar för väl fungerande transporter som inte bara klarar dagens utan även framtidens krav på snabbhet, pålitlighet, flexibilitet och säkerhet.

En annan aspekt som bör beaktas som en del av kommande satsningar är möjligheten att separera de spår som används för snabbtåg för persontrafik och långa och tunga godståg. Om samma spår används för olika typer av transporter skapas risken för kapacitetsproblem med försämrad transportkvalitet som effekt. Att separera persontrafik och godstrafik på svenska spår kan vara en lösning för att undvika detta.

Stockholm den 30 september 2005

Christin Hagberg (s)

Anders Karlsson (s)

Kent Härstedt (s)