

Motion till riksdagen 2009/10:T425

av **Betty Malmberg m.fl. (m)**

Europakorridoren

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

Totalt finns idag mer än 550 mil höghastighetsbanor i Europa och år 2025 väntas 850 mil banor vara klara. Eftersom hela Europa satsar på höghastighetståg är det nu hög tid för Sverige att slå följe på det spåret. Med de satsningar och viktiga överenskommelser som har träffats mellan Danmark och Tyskland om förbindelsen över Fehmarn Bält kommer det att skapas en snabb och effektiv transportsträcka alltifrån Stockholm till Hamburg. Om Sverige vill dra nytta av de samhällseffekter som det kan ge måste vi därför gå vidare i planeringen för ett modernt, snabbt, trafiksäkert och miljövänligt sätt att transportera resenärer. Vi måste gå vidare i planeringen för Europakorridoren.

Nyligen presenterades en utredning om höghastighetsbanor. Utredningen som tillsattes av regeringen för att belysa framtida transportkrav i ett föränderligt samhälle, visar glädjande nog att Europakorridoren, det vill säga sträckan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö (dubbla förgreningen enligt utredarens förslag), är samhällsekonomiskt lönsam att bygga. Trots investeringskostnader beräknade till otroliga 125 miljarder kronor, är det alltså försvarbart att bygga höghastighetsbanor i dessa stråk sett till samhällets totala nytta av satsningen. Och egentligen är det inte så märkligt. De stambanor som byggdes på 1850-talet har tjänat oss länge men är nu 160 år senare helt enkelt underdimensionerade för dagens och morgondagens trafikbehov. Trängsel i tågen och på spåren gör att nyinvesteringar krävs. Utredningen visar till exempel att med höghastighetsbanor i de nämnda stråken fördubblas antalet möjliga tåglägen. Vidare visar trafiksimuleringar att det går att köra 2–3 gånger fler godståg på Västra och Södra stambanan under dagen när hög-

Fel! Okänt namn på

hastighetsbanorna är på plats. En mycket stor kapacitet kommer alltså att frigöras inom det nuvarande järnvägssystemet för godstransporter men också för att utveckla attraktiva resor inom kollektiv- och regionaltrafik. Kortare restider, trafiksäkrare resor och förstörade arbetsmarknadsregioner är andra exempel på samhällsnyttor vi uppnår med Europakorridoren. Till detta kommer positiva effekter för klimatet och miljön.

Det är väl känt att den beräkningsmodell för samhällsnytta som använts i utredningen missgynnar stora järnvägsprojekt. Att höghastighetsbaneprojektet Europakorridoren trots det uppvisar en positiv samhällsnytta är därför ytterst betryggande. Samtidigt är det kvittot på samhällsprojektets styrka.

Inom Europakorridoren – just det område som kan nås inom en timme från Götalandsbanan och Europabanan – bor cirka 80 procent av Sveriges befolkning. Studier gjorda av Internationella Handelshögskolan visar att det är städer och orter som ligger inom en timmes pendlingsavstånd från höghastighetsjärnväg som vinner mest på en sådan satsning. Banan kommer alltså att få stor betydelse för tillväxten i hela regioner och inte bara i de städer där tågen kommer att stanna. Intresset och engagemanget för satsningen är därför oerhört stort. Med tanke på det långa planeringsläget, den finansiering som skissats i utredningen och den samordning som kommer att krävas, är det viktigt att regeringen agerar så att alla berörda aktörer kan fortsätta sin planering för Europakorridoren.

Låt oss planera och bygga för morgondagens generationer precis som våra far- och morföräldrar gjorde för oss.

Stockholm den 5 oktober 2009

Betty Malmberg (m)

Finn Bengtsson (m)

Katarina Brännström (m)

Bengt-Anders Johansson (m)

Sven Yngve Persson (m)

Anders Hansson (m)

Walburga Habsburg Douglas (m)

Margareta Cederfelt (m)

Lars-Arne Staxäng (m)

Jan Ericson (m)