

Motion till riksdagen 2011/12:T421

av **Clas-Göran Carlsson m.fl. (S)**

Europakorridoren

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att bygga Europakorridoren.

Motivering

För 25 år sedan började Banverket bygga det stora projektet Väst kustbanan med bland annat dubbla tunnlar genom Hallandsåsen. Ungefär samtidigt började spanjorerna bygga höghastighetsbanan mellan Madrid och Sevilla.

Idag är Väst kustbanan långt ifrån färdig – samtidigt har spanjorerna kunnat åka med sitt höghastighetståg mellan Madrid och Sevilla i 20 år. I två decennier har man haft god nytta av sin investering.

Detta visar skillnaden mellan hur länder väljer att investera i sin infrastruktur.

EU sätter nu press på Sverige när det gäller byggandet av höghastighetsbanor för tågtrafik. I ett i Europeiska kommissionen framförhandlat förslag och därtill hörande vitbok krävs att medlemsstaterna ska tredubbla sin utbyggnad för tågtrafik i höga hastigheter. I kommissionens rapport framgår också att detta är en högst väsentlig del av en gemensam europeisk transportlösning med sikte på stora vinster i miljösammanhang.

Hur länge ska Sverige stå utanför utvecklingen av höghastighetsjärnvägar som drivs i flera andra europeiska länder?

Det eftersatta underhållet av det befintliga svenska bannätet har inneburit ett i stora stycken förlorat förtroende vad gäller järnvägstrafikens tillförlitlighet. Slitaget är enormt och den avlastning som höghastighetsbanorna skulle innebära är därför synnerligen välkommet även för nuvarande järnvägssystem.

Att höghastighetstågen också utgör en väsentlig avlastning av det europeiska luftrummet är viktigt för såväl flygets effektivitet som mindre miljöbe-

Fel! Okänt namn på

lastning. Luftrummet är för närvarande besvärande trångt och en uppdelning mellan tåg och flyg där tågen kan ta hand om det mesta av det som flyget idag betraktar som kortdistansrutter är önskvärd. Det är en högst angelägen utveckling i kampen för de miljömål som både EU och FN bestämt sig för.

Europeiska kommissionens förslag är nu ute på remiss. Bland de tio målsättningar för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem som kommissionen förordar lyder punkt 3 så här: "Fram till 2050 färdigställa det europeiska nätet för höghastighetståg och till 2030 tredubbla den nuvarande sträckningen av nätet för höghastighetståg och upprätthålla ett tätt järnvägsnät i alla medlemsstater. 2050 bör flertalet av passagerartransporterna på medellånga sträckor ske med tåg."

Att börja bygga på ett helt nytt system för ett modernt och effektivt resande med betydligt lägre negativa miljöeffekter samtidigt som det gamla nätet avlastas till nytta för godstrafiken ger dubbla positiva effekter.

Betydelsen av ett projekt i den här storleken ska heller inte underskattas vad gäller signaler inför framtiden. Banorna blir ett konkret bevis på optimism och framtidstro i en tid av finansiell oro i Europa och världen, och drar med sig befolkningens självkänsla på ett välbehövligt och positivt sätt.

Europakorridoren knyter Sverige närmare kontinenten, ett viktigt argument för ett land i Europas utkant. Det är även en viktig satsning för kommunikationerna inom landet. Europakorridoren erbjuder inte bara ett snabbt sätt att ta sig mellan storstäderna utan skulle också innebära ett rejält lyft för mellan stora städer och regioner längs de två höghastighetsbanornas sträckning.

Det är därför vår mening att regeringen bör se över möjligheterna att snarast förverkliga Europakorridoren, något som skulle innebära bättre tillväxtmöjligheter för vårt land och ett snabbt och miljövänligt sätt att resa i Sverige och vidare ut på kontinenten.

Stockholm den 5 oktober 2011

Clas-Göran Carlsson (S)

Carina Adolfsson Elgestam (S)

Tomas Eneroth (S)