

## Motion till riksdagen 2005/06:T331

av Peter Danielsson (m)

# Europakorridoren

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sträva efter att Europakorridoren från Stockholm till Hamburg via Helsingborg–Helsingör blir en del i ett europeiskt höghastighetsnät.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om finansiering av stora infrastruktursatsningar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av att aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 utgår från en hastighetsstandard på 350 km/tim.

## Vad är Europakorridoren?

Europakorridoren är ett angeläget infrastrukturellt projekt som innebär utbyggnad av två järnvägssträckor för höghastighetståg. Den första är Europabanan, som följer E 4:an och sträcker sig mellan Stockholm, Jönköping, Köpenhamn och Hamburg, via en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Den andra är Götalandsbanan, som följer ett öst–västligt stråk utmed riksväg 40, mellan Göteborg, Borås, Jönköping och vidare till Stockholm.

Europakorridorens förverkligande är viktigt för utvecklingen och tillväxten för Sverige i allmänhet och för orterna längs järnvägssträckningarna i synnerhet. Europakorridoren innebär nya och förbättrade möjligheter till snabba, tillförlitliga och bekväma persontransporter. Dessutom kommer utbyggnaden att frigöra kapacitet på Södra och Västra stambanan, så att gods- och regional-tåg kan få bättre utrymme.

Idén bakom Europabanan och Götalandsbanan är att förena behovet av effektiva och väl fungerande transporter mellan Sverige och den europeiska kontinenten med att få en bättre fungerande dynamisk region med tillväxt från Mälardalen till Göteborg/Öresund. Inom denna region – Europakorridoren –

**Fel! Okänt namn på**

bor cirka 65 procent av Sveriges befolkning. Här produceras ca 65 procent av BNP och här studerar cirka 80 procent av alla i Sverige som går på universitet eller högskola. Korridoren längs det nya järnvägssystemet omfattar ett stort antal städer och regioner vars attraktivitet ytterligare ökar genom att dessa starkare sammanbinds såväl med varandra som med Europa.

Tåg har många fördelar. De är energisnåla, miljövänliga, säkra och bekväma. Moderna höghastighetståg är dessutom snabba, tillförlitliga och drar mindre energi än gamla långsammare tåg. Restiderna skulle också krympa drastiskt, exempelvis skulle Stockholm–Köpenhamn ta 2 timmar och 35 minuter. Många menar att höghastighetståg kan bidra till att fylla luckan mellan långa flygresor och kortare resor med bil och tåg.

## Götalandsbanan och delar av Europakorridoren skall byggas

Banverket arbetar nu med de inledande studierna av Ostlänken, som är den nordligaste delen av Europakorridoren, från Järna till Linköping. Dessutom skall Banverket inleda förstudierna för järnvägen från Göteborg till Borås och eventuellt vidare till Jönköping. Arbetet med den så kallade Götalandsbanan är alltså igång och finns med i Banverkets framtidsplan. Därmed blir också de norra och västra länkarna i Europakorridoren förverkligade. Efter det återstår endast den södra länken från Jönköping till Helsingborg samt en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Dessa utbyggnader bör snarast tidtabelläggas.

När dessa utbyggnader planeras och byggs är det viktigt att som hastighetsstandard välja samma standard som övriga Europa använder för höghastighetståg. Särskilt viktigt är det för Sverige som har ett avståndshandikapp gentemot övriga Europa. Genom att välja en gemensam hastighetsstandard möjliggörs dessutom att en framtida utbyggnad av andra delar av Europabanan och Götalandsbanan kan ske etappvis utan låsningar till följd av en alltför låg hastighetsstandard för utbyggnader som görs under den nu aktuella planperioden 2004–2015.

## Finansiering

För att kunna genomföra stora infrastruktursatsningar i Sverige bör staten lyfta dem utanför de vanliga årliga anslagen till infrastruktur. Större satsningar bör finansieras i särskild ordning för att skapa bättre stabilitet och förutsebarhet. I de sammanhangen är det viktigt att titta över olika typer av finansieringslösningar. PPP (public-private partnership) är en finansieringsmetod som med fördel kan användas för att finansiera större och angelägna infrastrukturprojekt.

## Viktigt för framtiden

En framtida långsiktig planeringsinriktning i Sverige för höghastighetståg på de mest trafikerade delarna av det svenska järnvägsnätet bör därför ske med banor som klarar 350 km/tim. Banverket bör av regeringen ges i uppdrag att som hastighetsstandard för aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under den aktuella planperioden 2004–2015 utgå från 350 km/tim.

För att Sverige verkligen skall komma närmare Europas centrala delar är det nu viktigt att vi påverkar danskar och tyskar så att det blir höghastighetsstandard på järnvägsförbindelsen i nord-sydlig riktning. Nya gränsöverskridande järnvägar i Danmark, Tyskland och Sverige bör eftersträvas med sikte på att Femer Bält-förbindelsen möjliggör att hela Europakorridoren från Stockholm via Köpenhamn till Hamburg kan bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät.

Nästa år fyller den svenska järnvägen 150 år. Då är det rimligt att Sverige har en ny framtidsinriktad vision för den svenska järnvägen.

Stockholm den 29 september 2005

*Peter Danielsson (m)*