

Motion till riksdagen 2010/11:T353

av Yvonne Andersson (KD)

Europakorridoren

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram detaljerade kostnadskalkyler för de olika etapperna i Europakorridoren så att denna kan uppföras.

Motivering

När regeringen presenterade sin infrastrukturproposition förra mandatperioden så fanns inte något förslag om Europakorridoren med. Regeringens utredare skriver i betänkandet ”Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft”, som presenterades 2009, att nyttan med höghastighetståg överstiger investeringarna. För varje satsad krona får man tillbaka 1,15 kronor.

I utredningen konstateras att två banor bör byggas: Götalandsbanan, som sträcker sig mellan Stockholm och Göteborg, samt Europabanan, mellan Stockholm och Malmö. I båda fallen rör det sig om separata dubbelspår för persontrafik. Tågen kommer att gå 320 kilometer i timmen.

Totalt handlar det om cirka 70 mil spår som i så fall ska byggas. Kostnaden uppgår enligt beräkningar till cirka 125 miljarder kronor. Men det skulle vara värt investeringen. Höghastighetstågen innebär bland annat att man lättare kan bo i en stad och jobba i en annan. Från Jönköping skulle man kunna ta sig till både Stockholm och Köpenhamn på ungefär en timme.

Snabbtåg i Europa

Runt om i Europa läggs mil efter mil med järnväg för höghastighetståg till redan befintliga spår. I Frankrike, där höghastighetståg rullat i 40 år, fördubb-

Fel! Okänt namn på

lar man nu antalet järnvägsmil. Höghastighetståget har här konkurrerat ut flyget på flera sträckor. Att kunna färdas i 350 kilometer i timmen utan att belasta miljön på det sätt som flyg- och bilresande innebär gör tåget till en investering för framtiden.

Det kostar många miljarder på en redan het marknad att bygga, men det kostar också att inte bygga. Det är trångt på spåren idag där gods- och persontåg fastnar i väntan på att köer ska lösas upp. Miljömålet om att minska utsläppen med 20 procent till år 2020 betecknas som mycket svårt att uppnå. Höghastighetstågen är trots sin snabbhet mindre energikrävande än äldre tåg och binder samman regioner så att deras arbetsmarknader förstoras. Det blir möjligt att på ett helt nytt sätt bo i Linköping och pendla till Göteborg eller Malmö. De nya spåren ger också utrymme för ökad godstrafik på de idag överfulla banorna där X2000 nu trängs med regional- och godståg.

Finansiering

I likhet med Spanien bör Sverige kunna finna EU-finansiering för uppemot hälften av de 125 miljarder kronor Europakorridoren beräknas kosta. I det transeuropeiska transportnätet TEN-T ligger Europabanan och Götalandsbanan högt prioriterade. Dessutom kan OPS (offentlig-privat samverkan), där privata intressenter är med och finansierar, komplettera som finansieringsmetod. I Europa är OPS-samarbeten vanliga och möjliggör flera stora projekt, och Sverige har redan fått förfrågningar för Europakorridorens olika sträckor. Den vanliga koncessionstiden brukar landa på 25 år.

Sverige är en del av Europa

I den utredning som Banverket gjort vill man bygga för 300 kilometer i timmen. Prisskillnaden för att bygga för 350 kilometer i timmen är dock marginell och innebär att vi bygger för samma standard som övriga Europa. Sverige tjänar ingenting på att vara en säregen avkrok av Europa utan kontaktpunkter med kontinenten. Den positiva effekt Öresundsbron haft för regionen talar sitt tydliga språk. Den investering som nu behöver göras är stor, samtidigt fortsätter man runtom i Europa att uppföra många mil med räls eftersom det är både samhälls- och företagsekonomiskt lönsamt. Det behövs för närvarande ett tydligare beslutsunderlag för regeringen att ta ställning till. Regeringen bör därför uppdraga åt Trafikverket att ta fram detaljerade kostnadskalkyler för de olika etapperna i Europakorridoren så att Europakorridoren kan uppföras. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 25 oktober 2010

Yvonne Andersson (KD)