

## Motion till riksdagen 2012/13:T506

av **Jan Lindholm (MP)**

# Järnvägstrafik genom Sverige

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om järnvägstrafik genom Sverige.

## Bakgrund

Ett gemensamt nordiskt infrastrukturtänkande för spårbunden trafik är nödvändigt om Norden skall stå sig i konkurrensen på världsmarknaden liksom för att bygga vår region trygg och säker inför de prövningar som ett förändrat klimat innebär. De förändringar av klimatet som vi idag vet kommer att ske innebär även att isfria hamnar i nordligaste Norge och i Ryssland kommer att utgöra en attraktiv väg till och från Asien. Öresundsbron är redan överbelastad och en ny förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kommer även den några år efter öppnandet att ha kapacitetsproblem. Hamnen i Göteborg har kapacitetsproblem och även om djuphamnen i Lysekil kommer att utgöra ett bra komplement så räcker kapaciteten inte till för de behov vi har i Norden. Sjötransporterna genom Öresund ökar men även där finns begränsningar. Sjöfarten mellan Östersjön och västerhaven är bland de intensivaste i världen och de växer ständigt. Behovet av ökad kapacitet på järnväg ökar och behovet av fler alternativa hamnlägen i väst och nord är uppenbara.

## Motivering

Bakgrundsbeskrivningen handlar uteslutande om utvecklingen av godstrafik-behovet. Till det kommer naturligtvis även ett växande behov av järnvägs-transporter för persontrafik. Genom att bygga ny baninfrastruktur för persontrafik så frigörs kapacitet för gods. Om man väljer att göra investeringarna i

## Fel! Okänt namn på

ny järnväg i form av nya spår för höghastighetståg för persontrafik så vinner man dubbelt. Godstrafiken får ökad kapacitet och persontrafiken får kortare restider.

Den nordiska gemenskapen är beroende av att vi lätt kan besöka varandra och därmed uppleva hela Norden som vår hemmaarena. Den omfattande färjetrafiken Sverige–Åland–Finland där många gör enkla dagsturer innebär att känslan av gemenskap i regionen växer. Genom effektiva bussanslutningar är det idag möjligt för den som bor inom 300 kilometer från terminalerna att till en förhållandevis låg kostnad utvidga sin hemmaarena.

Med en snabbtågsförbindelse mellan Oslo och Stockholm skulle även den möjligheten bli verklighet för den som bor i Oslos närområde. Stråket Oslo–Stockholm–Helsingfors kan bli ett naturligt stråk för många nordbor som binder oss samman och ökar vår känsla av gemenskap. En sådan lösning förutsätter dock en ny sträckning mellan Oslo och Stockholm norr om Mälaren utan passage av Halsberg och Kongsvinger. Rakast möjliga sträckning Oslo C–Karlstad–Örebro–Västerås–Stockholm C är en förutsättning för att uppnå en total restid på under två timmar även med ett modernt höghastighetståg.

På samma sätt kan Öresundsregionen utvidgas genom snabbtåg mellan Köpenhamn och Oslo liksom mellan Köpenhamn och Stockholm. Även här är det möjligt att nå restider på runt två timmar om man nöjer sig med två eller möjligen tre stopp på vägen och bygger för modern höghastighetsteknik på cirka 350 kilometer/timme.

Att på det viset bygga en gemensam nordisk arbetsmarknadsregion liksom möjligheter för ökat turistande med många fler möten mellan nordbor skulle bygga oss starka för framtiden. Med de fantastiska möjligheter att kombinera arbete med de mest attraktiva boendemöjligheterna i Norden skapar vi en attraktivitet som kommer att locka även den mest kräsne. Vi behöver bli det alternativ de bästa hjärnorna i världen väljer om vi skall behålla vår position. Ingen annan region i världen kan erbjuda den kombination av jobbutbud och boendemiljöer som vi med en sådan lösning skulle kunna erbjuda.

När det gäller godset så hävdar jag naturligtvis inte att alla problem automatiskt får sin lösning genom nybyggnation av snabbtågsspår. Regiontrafiken på de gamla spåren kommer att öka bland annat som en effekt av ökat långpendlande. Möjligheten att med ett byte dagpendla exempelvis från mindre orter via Karlstad, Örebro eller Västerås till ett arbete i Oslo eller Stockholm kommer att öka behovet av regional trafik på de gamla spåren.

En utbyggnad av godsstråk dels genom kompletteringar av befintliga stråk dels genom nybyggnation är därför nödvändig. Att återskapa Inlandsbanan söder om Mora och elektrifiera hela sträckan är det enklaste och ekonomiskt mest fördelaktiga sättet att öka kapaciteten för godstransporter mellan södra och norra Norge. Genom bättre anslutningar till järnvägen i Finland är det även möjligt att utan allt för stora kostnader nå nya utvecklingsmöjligheter i norr, såväl i Norge som i Ryssland. En tvärförbindelse över den skandinaviska halvön till en Atlanthamn i västra Norge genom Dalarna eller Jämtland skulle göra systemet för godstransporter i det närmaste komplett. En del gods som idag går sjövägen genom ett allt trängre Öresund skulle då få flera och

**Fel! Okänt namn på**

effektivare alternativ, vilket bidrar till att exempelvis förbindelsen via Öresundsbron och den nya förbindelsen Lolland–Puttgarden inte blir överbelastad omedelbart.

## Förslag till beslut

Inget parti har pengar för dessa investeringar i sina budgetar och jag är införstådd med att det jag beskriver dels inte kan genomföras omedelbart, dels att det finns andra stråk som är viktiga att värna, men genom mitt engagemang i Nordiska rådet så vet jag att det finns ett stort intresse för att bygga en nordisk infrastruktur som stöd för ett starkare Norden. Jag vet även att Norge har problem med sin enorma oljefond. Det är inte lätt att undvika inflation när det i princip finns obegränsade investeringsresurser. Därför har många norska politiker uttalat ett intresse för att investera i övriga Norden i projekt som gagnar Norge. Med tanke på den skandinaviska halvöns rent topografiska utseende så är det naturligt att den norska transportinfrastrukturen för järnväg i nord-sydlig riktning går genom Sverige. I praktiken är det så redan idag men åtkomligheten till spår i norra Norge är dålig. Med de möjligheter som isfria passager för båttrafik i Arktis skapar så blir det ett gemensamt nordiskt intresse att förbättra tillgängligheten till hamnar i norr.

Riksdagen bör mot bakgrund av det anförda intensifiera samarbetet med de nordiska grannländerna kring arbetet på en framtidsinriktad gemensam infrastrukturplanering för järnväg såväl för gods som för persontrafik. Samarbetet bör även omfatta former för finansiering.

Stockholm den 4 oktober 2012

*Jan Lindholm (MP)*