

Motion till riksdagen 2008/09:T530

av **Else-Marie Lindgren (kd)**

Europakorridoren

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om utveckling och förnyelse av infrastruktur och samverkan med Danmark och Tyskland om Fehmarn bält-förbindelsen.

Motivering

Götalandsbanan och Europabanan är båda samhällsbyggnadsprojekt och innebär att städer, kommuner och regioner i Sverige kommer närmare varandra genom de tidsvinster som de nya tågsystemen ger. Tiden är den viktigaste faktorn som avgör hur omfattande pendlingen inom funktionella regioner blir. Med ett modernt trafiksystem blir regionerna större men *tidsmässigt* mindre. Tillgängligheten till arbete, utbildning och kultur ökar. En omställning av de svenska transportsystemen för att uppnå de klimatmål som antagits av regering och riksdag måste innebära att järnvägen ges förutsättningar att kunna ta emot ökade godsvolymer och kan erbjuda hög kvalitet med punktliga och tillförlitliga transporter. Ökad kapacitet på spåren genom en utbyggnad av infrastrukturen är då en nyckelfråga.

Götalandsbanan och Europabanan utgör nyckeln till att lösa kapacitetsproblemen på hela det svenska järnvägsnätet. Banverket beskriver i det inriktningsunderlag för åren 2010–2019 som överlämnats till regeringen hur Götalandsbanan innebär att det skapas en ökad kapacitet på det svenska järnvägsnätet. I underlaget skriver Banverket om Götalandsbanan: ”Genom detta nya stråk kan persontrafiken struktureras om i stora delar av Sydsverige. Detta skapar förutsättningar för att godstrafiken på järnväg ska kunna utvecklas genom en kraftig ökning av de sam-modala transportererna.” Vidare anser Banverket: ”Med utbyggnad av Götalandsbanan antas restiderna mellan Stockholm och Göteborg minska kraftigt ... Utbyggnaden av Götalandsbanan ger också positiva effekter mellan Stockholm och Skåne.”

Fel! Okänt namn på

Kapacitetsproblemen på järnvägsnätet måste ges en långsiktig lösning. Om inte Banverket klarar att tillhandahålla en ökad kapacitet på järnvägsnätet är alternativet att vägtransporterna kommer att öka ytterligare, en utveckling som varken är acceptabel eller önskvärd från klimat- eller trafiksäkerhetssynpunkt. En utbyggnad av Götalandsbanan och Europabanan skapar förutsättningar för en långsiktigt hållbar lösning av kapacitetsproblemen på dagens befintliga spår.

Överenskommelsen mellan Danmark och Tyskland om byggande av Fehmarn bält-förbindelsen innebär att förutsättningarna och tidsplanerna i Sverige för en utbyggnad av Götalandsbanan, Europabanan och en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör ses över. I början av september i år undertecknade den danska transportministern Carina Christensen och hennes tyska kollega Wolfgang Tiefensee avtalet om byggandet av bron över Fehmarn bält. Bron ska vara färdig 2018.

Inför planerad byggstart av projektet 2012 ska under de närmaste åren en rad detaljbeslut fattas om den tekniska lösningen för Fehmarn bält-förbindelsen. Sverige kan och bör påverka standarden på den nya förbindelsen. Av särskild betydelse är att Sverige pekar på behovet av en modern standard på järnvägsanslutningarna till bron. Det är rimligt att räkna med att nya banor i Sverige och andra europeiska länder ska byggas för en hastighetsstandard på 320–350 km/h för att kunna kopplas ihop med hela det nät av nya höghastighetsjärnvägar som byggs både för nationell och internationell gränsöverskridande trafik i exempelvis Frankrike, Tyskland, Spanien, Belgien, England, Italien och Nederländerna. Planer för höghastighetsbanor finns nu även mot östra Europa, t.ex. Polen och Ryssland.

Banverket har i januari 2007 fattat beslut om gemensamma riktlinjer för utredningar av olika etapper för den framtida Götalandsbanan. Riktlinjerna innebär att banan ska klara en topphastighet på 300–320 km/h, vilket är i linje med planeringen för utbyggnad av höghastighetståg i andra europeiska länder.

Med en gemensam höghastighetsstandard i hela järnvägskorridoren Stockholm–Göteborg–Öresundsregionen–Hamburg skapas förutsättningar för att knyta samman hela Skandinavien med höghastighetsnätet på den europeiska kontinenten. Det är mycket positivt att signalerna från Danmark den senaste tiden blivit tydligare när det gäller behovet av höghastighetståg.

En samverkan bör således ske kring nya gränsöverskridande järnvägar i Danmark, Tyskland och Sverige med sikte på att Fehmarn bält-förbindelsen och en ny fast förbindelse Helsingborg–Helsingör möjliggör att hela Europakorridoren från Stockholm via Öresundsregionen till Hamburg kan bli en del i ett heltäckande europeiskt höghastighetsnät. Utan Europakorridoren är risken uppenbar för att Skandinavien kommer att hamna utanför ett heltäckande nät för höghastighetståg på den europeiska kontinenten.

Det är mycket positivt att regeringen under hösten presenterat en infrastrukturproposition med stora satsningar ("Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt", prop. 2008/09:35). I det fortsatta arbetet bör regeringen i alla projekt som berör Götalandsbanan och Europabanan, ange en dimensionerande hastighetsstandard på 320–350 km/h. Detta bör göras för att möjliggöra att Europabanan tillsammans med Götalandsbanan ska kunna

Fel! Okänt namn på

ingå i en framtida långsiktig planering för höghastighetståg på de mest trafikerade delarna av det svenska järnvägsnätet. Genom att välja en hastighetsstandard på 320–350 km/h möjliggörs att en framtida utbyggnad av Göta-landsbanan och Europabanan kan ske etappvis utan framtida begränsningar på grund av en alltför låg hastighetsstandard.

Stockholm den 6 oktober 2008

Else-Marie Lindgren (kd)