

Motion till riksdagen 2010/11:T270

av **Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M)**

Europabanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om Europabanan.

Motivering

En investering i höghastighetståg lägger grunden för ett moderniserat transportsystem med stora möjligheter för människors resande i ett rundare och närmare Europa. Europakorridoren krymper avstånd. Minskade avstånd skapar en större tillgänglighet för svenska företag ute i Europa samt ger företagen tillgång till större marknader och nya möjligheter. Kortare restider ökar även möjligheten för samverkan mellan olika universitet och högskolor, vilket ökar den svenska konkurrenskraften.

Den 14 september 2009 överlämnades en statlig utredning till regeringen som studerat olika alternativa sträckningar för framtida höghastighetsjärnvägar. I utredningen *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* kommer utredaren fram till slutsatsen att det finns fyra möjliga sträckningar söderut från Jönköping. Sträckningen Jönköping–Värnamo–Helsingborg eller Hässleholm–Malmö bör väljas skriver utredaren.

Den föreslagna sträckningen innebär att samtliga krav mer än väl uppfylls avseende restid, befolkningsunderlag och erforderliga baninvesteringar. Spårdragningen över Hässleholm och sedan mot Lund–Malmö samt via Helsingborgsregionen med sina över 300 000 invånare innebär att många resenärer får stor tillgänglighet och att restiden Stockholm–Malmö blir kortast möjlig av de utredda alternativen. Med modern anslutning till navet Malmö–Kastrup–Köpenhamn och en framtida fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör innebär utredningens förslag ett stort steg mot en långsiktigt hållbar trafiklösning mellan Mälardalen och norra Tyskland.

Fel! Okänt namn på

När bron över Fehmarn bält står klar 2018 kommer den att ställa helt nya krav på tågtrafikens kapacitet. Simuleringar visar att med en utbyggd Europakorridor skulle transportsystemet klara två till tre gånger så många godståg som idag. Ur transport- och miljösynpunkt är detta välkommet, men det innebär även att vi måste vara beredda att göra de satsningar som krävs för att undvika att Skåne blir en trafikmässig flaskhals.

Utredningens slutsats är att en utbyggnad av järnvägens infrastruktur i enlighet med de preliminära planer som finns för Götalands- och Europabanan på sikt är lönsam för samhället och medför många positiva effekter. Dessutom frigörs spårkapacitet, vilket påverkar såväl regionaltågtrafikens som godstrafikens utvecklingsmöjligheter positivt genom högre snitthastigheter och ökad tågtäthet. Tågen skulle därmed kunna sköta en större del av de transporter som idag sker med lastbil.

En infrastruktursatsning av den här storleksklassen är naturligtvis kostsam och ligger ”enligt preliminära uppgifter i utredningen” på runt 127 miljarder. Det är av stor vikt att regeringen nu går vidare och utreder olika tänkbara finansieringslösningar. Möjligheten att låta privata aktörer och berörda regioner och kommuner vara med och delfinansiera Europabanan bör exempelvis undersökas.

En kapacitetsförbättring av järnvägsnätet är nödvändig. Att enbart genomföra smärre förbättringar av befintlig järnväg för att möta framtidens behov innebär kapacitetsnedsättningar under en utdragen byggprocess och kostar också stora summor. Europakorridoren kan vara ett alternativ värt att studera närmare.

En förstudie för Götalandsbanan på sträckan Linköping–Borås har redan presenterats av Banverket, men någon formell planeringsprocess för Europabanan har ännu inte inletts. Vi anser att Europabanans utformning och möjligheten till finansiering snarast bör undersökas. Vi vill även understryka vikten av att hänsyn tas till de förhållanden som råder i Skåne och södra Sve- rige för att även de lokala vinsterna av det nationella projekt som Europaba- nan och Europakorridoren utgör maximeras.

Stockholm den 26 oktober 2010

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)

Thomas Finnborg (M)

Jonas Jacobsson (M)