

Motion till riksdagen 2007/08:T497

av Lars-Arne Staxäng m.fl. (m, c, fp, kd)

Infrastruktursatsningar i Västsverige

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av satsningar på den västsvenska infrastrukturen.

Motivering

En infrastruktur i ständig förbättring är av största vikt för ett konkurrenskraftigt näringsliv. Dessvärre får Västsverige mindre infrastrukturinvesteringar än sin andel av Sveriges BNP. Under perioden 1995–2015 går över 10 miljarder kronor för lite till västsvenska infrastruktursatsningar än det skulle ha gjort om Västsverige fått del av satsningar motsvarande sin andel av BNP. Detta konstaterar Västsvenska Industri- och Handelskammaren i sin rapport 2006:8 Vägar till världen.

Av den svenska industrins totala investeringar 2003–2005 gjordes mer än en fjärdedel i Västra Götaland. Detta är mer än Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Västmanlands och Örebro län tillsammans. Det är värt att i sammanhanget också påpeka att det är via Göteborgs hamn som cirka 65 procent av landets containrar skeppas. Göteborgs hamn, Nordens största, svarar också för cirka en fjärdedel av allt gods som transporteras.

Den västsvenska infrastrukturen är därför av största vikt för Sveriges framtida ekonomi. Satsningen på nya vägar ökar med 385 miljoner jämfört med förra året i regeringens budgetproposition. Det täcker dessvärre i princip bara kostnadsökningen för samma period. I förhållande till vad som utlovats i infrastrukturplanen faller investeringar för 1,7 miljarder kronor bort (Källa: Vägverket). Det blir sannolikt förseningar för planerade byggen på såväl riksväg 40 som för E 20. Planen för E 45 norr om Älvängen riskerar också att försenas enligt en analys som också den är gjord av Västsvenska Industri- och Handelskammaren.

Fel! Okänt namn på

Redan i dag är regionala företrädare i hög grad involverade i planarbetet, vilket är positivt, och framgent är det angeläget att än mer ansvar för prioriteringarna i infrastrukturen delegeras till regionen. Att trängseln av flera skäl måste minska i storstäderna är välkänt. Det är dels en miljöfråga, dels en viktig fråga för tillväxten. I Göteborg bör det ske genom en utbyggnad av en ny älvförbindelse, ombyggnad av en rad enplans- till tvåplans korsningar på de stora lederna, förbättrad väginformatik och kostnadseffektiv kollektivtrafik. På längre sikt krävs ytterligare satsningar i både väg- och järnvägsnät, såsom Förbifart Göteborg och Västlänken.

Naturligtvis kostar infrastruktursatsningar väldigt mycket pengar. Samtidigt har behoven sprungit i väg under föregående regeringar, då alltför lite hänt på infrastrukturområdet. Detta samtidigt som påfrestningarna för den befintliga infrastrukturen ständigt har ökat. Offentlig-privat samverkan (OPS) är en lösning som är intressant i sammanhanget.

Vi förutsätter att de objekt som redan är prioriterade i befintliga infrastrukturplaner genomförs. De viktigaste av dessa är färdigställande av E 6 i Bohuslän, riksväg 45 i Götaälvdalen, riksväg 40 mellan Borås och Ulricehamn samt Partihallsförbindelsen i Göteborg. Därutöver är det av största vikt att man från regeringens sida överväger följande projekt under kommande planperiod: ny älvförbindelse under Göta älv, Lundbyled/väg 155 till Göteborgs hamn, Hamnbanan i Göteborg (utbyggnad av kapaciteten), fyrfältsväg E 20 Alingsås–Vara, fyrfältsväg E 20 Vara–Skara inklusive förbifart Skara, fyrfältsväg riksväg 40 Ulricehamn–Jönköping, fyrfältsväg E 20 Skara–Laxå, koppling E 20–riksväg 40 mot Landvetter flygplats. Dessa projekt är alla viktiga som en del i att Västsverige även i framtiden kan vara en kraftfull tillväxtmotor för svensk ekonomi.

Stockholm den 4 oktober 2007

Lars-Arne Staxäng (m)

Maria Plass (m)

Inger René (m)

Lars Tysklind (fp)

Kent Olsson (m)

Maria Kornevik Jakobsson (c)

Rosita Runegrund (kd)