

Motion till riksdagen 2010/11:T485

av **Monica Green m.fl. (S)**

Infrastrukturen i Västsverige

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av en bättre infrastruktur i Västsverige.

Motivering

Västsverige har med sitt strategiska läge mellan tre av Nordens huvudstäder en mycket stor utvecklingspotential. Här bor och verkar över 1,8 miljoner människor och området är en naturlig knutpunkt för handel, industri och internationella utbyten. Västsverige står idag för en fjärdedel av landets transporter och är det område i Sverige som har störst flöde av gods.

Regionen är ur sysselsättningsperspektiv landets viktigaste industrilän med den för Sverige så betydelsefulla fordonsindustrin. Regionen blandar tung verkstadsindustri, medicinteknisk industri, läkemedelsindustri, IT-industri, textil- och konfektionsindustri, livsmedelsindustri, trä- och möbelindustri med jord- och skogsbruk och turism.

Lågkonjunkturen har slagit särskilt hårt mot Västsverige. Främst fordonsindustrin och övrig verkstadsindustri har drabbats men precis som i övriga landet har även handels- och tjänstebranschen påverkats negativt. Även om den värsta tiden tycks ligga bakom oss så behövs det en rad åtgärder för att stärka regionens konkurrenskraft, inte minst genom investeringar i infrastrukturen.

Vi tycker det är viktigt att satsa på infrastrukturlösningar som kan underlätta fordonsindustrins framtida utveckling. Fordonstillverkarna med sina underleverantörer är spridda över hela Västsverige. Modern fordonstillverkning innebär ofta liten lagerhållning och därmed dagliga leveranser från olika underleverantörer. Det ställer krav på en väl utbyggd och fungerande infrastruktur. Olika fordonstillverkare kan dessutom ha samma underleverantörer,

Fel! Okänt namn på

så om en tillverkare krisar så kan underleverantören istället behöva ändra sitt transportmönster. Det ställer förstås ännu högre krav på transportsystemet i Västsverige.

I lågkonjunkturen, då enskilda orter kan drabbas mycket hårt av företagsnedläggningar, är det särskilt angeläget att underlätta arbetspendling. En utbyggd infrastruktur kan leda till en regionförstoring med ett större och mer varierat näringsliv. Ett utbyggt väg- och järnvägsnät är viktigt för att underlätta industrins varutransporter och för att invånarna ska kunna resa till sina arbeten. Därmed blir det också en bredare och mindre sårbar marknad för både företag och människor. Samtidigt måste en hållbar utveckling vara en självklar utgångspunkt när vi diskuterar morgondagens infrastruktursatsningar. Som alltid så överstiger behoven av ny infrastruktur de ekonomiska medel som finns att tillgå.

Vår inställning är att staten ska fortsätta att ha huvudansvaret för finansiering av statliga och regionala vägar och järnvägar. Men om det kan leda till snabbare genomförande och till lägre kostnader så anser vi att det är rimligt att överväga nya former av finansiering av infrastruktur. Det kan gälla samverkan med det regionala näringslivet och att använda EU:s strukturfonder. Vi är även positiva till olika former av trängselskatt eller banavgifter när medlen återinvesteras i kollektivtrafiken. Vi tycker också det är rimligt att i större grad än hittills lånefinansiera ny infrastruktur via Riksgälden. Det innebär att kapitalutgifterna i stället för att bokföras i sin helhet på ett år fördelas under investeringens ekonomiska livslängd. Kapitalutgifterna på investeringen i form av amorteringar och räntor finansieras därmed löpande med anslag. Alla projekt måste dock vägas mot de nationella prioriteringarna, och de projekt som ger störst effekt på sysselsättningen ska särskilt prioriteras. Samtidigt är det förstås viktigt att staten långsiktigt kan bära de utgifter som kostnaderna för samtliga tagna lån betingar.

Det västsvenska infrastrukturprojektet som presenterades förra året är ett jättekälv framåt för att förbättra regionens transporter. Särskilt glädjande är klartecknet för Västlänken som kraftigt kommer att förenkla kommunikationerna genom Göteborg, Västsverige och hela landet. Bygget av Marieholms-tunneln och ersättningen av den gamla Götaälvsbron är också mycket efterlängtdade satsningar för Göteborg. Finansieringen via dels statliga anslag, dels trängselskatt/banavgifter samt bidrag från Halland och Västra Götalandsregionen är rimlig då satsningen troligen annars inte skulle bli av. Vi kan dock konstatera att Västra Götalandsregionen redan tidigare har tagit ett stort ekonomiskt ansvar då den förskottat medel för bygget av Partihallsförbindelsen mellan E20 och E45.

Trots det västsvenska infrastrukturpaketet, och trots regeringens tidigare beslutade närtidssatsning på infrastrukturen, är Västsverige fortfarande i stort behov av väg- och järnvägsinvesteringar. Det handlar om investeringar i E6, E20 och E45 samt riksvägarna 40 och 44. För att öka möjligheterna att flytta transporter från vägarna till mer miljövänliga transporter på järnväg krävs flera satsningar. Då Göteborg fungerar som en av Norges största exporthamnar är det viktigt att förbättra möjligheterna att transportera gods via järnvä-

Fel! Okänt namn på

gen från Norge till Göteborg. En sådan åtgärd är att bygga en omlastningscentral i Bohuslän för att minska lastbilstrafiken på E6.

Även Västra stambanan är en viktig förutsättning för Göteborgs hamn. Där handlar det framför allt om att få bort flaskhalsen genom Lerum och se till att kapaciteten förbättras genom att bygga ut Västra stambanan med fyrspar hela vägen till Stockholm. Gällande Lerum har de lokala moderaterna ett tungt ansvar att nå en överenskommelse med Banverket. Det är även viktigt att den pågående utbyggnaden av Norge–Vänernbanan går enligt planerna och att Västkustbanan färdigställs i sin helhet.

Andra viktiga projekt som måste till är bl.a. fyrfältsväg på resterande delen av E20 och bygget av Götalandsbanan. En satsning på en ny höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg är klimatsmart och framtidsinriktat men får inte ställas mot den viktiga upprustningen av den befintliga Västra stambanan. Som ett första steg i att förverkliga Götalandsbanan vill vi bygga en järnväg för snabbtåg från Göteborg till Borås.

Att flytta över fler godstransporter från land till sjöar, hav och inre vattenvägar är angeläget från både miljö- och trängselsynpunkt. Västsverige har en stor potential på området med närheten till havet, den strategiskt viktiga Göteborgshamnen och vattenvägen via Trollhättan upp till Vänern. Göta älv fungerar som Vänerns aorta. Regeringen måste därför snarast ge besked om att slussarna i Trollhättans kanal kommer att ersättas när deras ekonomiska livslängd är slut om 20 år.

Vi anser att fordonsindustrin och Västra Götaland är en idealisk testregion för att utveckla världens bästa transportsystem. Förutom investeringar i vägar och järnvägar vill vi också genomföra stora satsningar i kombicentraler och intelligent infrastruktur. Målsättningen måste vara att snabbt införa och testa ny teknik för att se hur det kan effektivisera transportererna.

För att Västsverige ska kunna utvecklas som arbetsmarknadsregion och för att människor ska kunna leva och bo i regionen behövs investeringar för framtiden. Det behövs stora satsningar på infrastrukturen för att stärka näringslivets konkurrenskraft och skapa större arbetsmarknadsregioner för invånarna. Tiden är också den rätta eftersom räntan fortfarande är mycket låg, vilket gör det förmånligt att lånefinansiera den infrastruktur som behövs.

Det är hög tid för att investera Västsverige in i framtiden.

Stockholm den 25 oktober 2010

Monica Green (S)

Ann-Kristine Johansson (S)

Hans Hoff (S)

Kenneth G Forslund (S)

Christina Oskarsson (S)

Hans Olsson (S)

Lars Johansson (S)