

## Motion till riksdagen 2013/14:T503

av **Carina Ohlsson m.fl. (S)**

# Infrastrukturen i Västsverige

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att skapa 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 två 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.

Näringslivets transportråd har tydligt pekat ut tre centrala godsstråk som är en riksangelägenhet. Det är dubbelspår Hallsberg–Mjölby för ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen, investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan väster om Vänern samt dubbelspår på Hamnbanan till Göteborgs hamn. I Trafikverkets nationella plan för 2014–2025 vill man tidigarelägga åtgärder som ökar tillgängligheten, kapaciteten och framkomligheten i centrala godsstråk för näringslivets transporter. Det understryks här att Näringslivets Transportråds bedömning sammanfaller med den prioritering som socialdemokrater i Västsverige också gör.

Regionen är ur sysselsättningsperspektiv landets viktigaste industrilän. Regionen blandar fordonsindustri, tung verkstadsindustri, medicinteknisk industri, läkemedelsindustri, it-industri, massa- och pappersindustri, textil- och konfektionsindustri, livsmedelsindustri, trä- och möbelindustri med jord- och skogsbruk och besöksnäring.

Lågkonjunkturen har slagit särskilt hårt mot Västsverige. Främst fordonsindustrin och övrig verkstadsindustri har drabbats men precis som i övriga landet har även tjänstebranschen påverkats negativt. Även om den värsta

## Fel! Okänt namn på

tiden tycks ligga bakom oss så behövs det en rad åtgärder för att stärka regionens konkurrenskraft, inte minst genom investeringar i infrastrukturen.

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.

## Finansiering

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.

## Järnväg och väg

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.

Göteborg fungerar som en av Norges största export och importhamnar. Orsaken är att Oslofjorden inte kan ta in de stora oceangående handelsfartygen. Samtidigt är behovet av handel med världen allt större för Osloområdet där 2,5 miljoner människor bor. Göteborgs Hamn blir precis som för Sverige ett avgörande godsnav. Det finns nu ett stort behov av att förbättra järnvägstrafiken mellan Göteborg och Oslo. I dag går huvuddelen av allt gods på E6. Trots

## Fel! Okänt namn på

utbyggnad till motorväg tätnar trafiken allt mer. Regeringen måste därför ta initiativ till överläggningar med den norska regeringen för att nå en överenskommelse om att bygga ut järnvägen mellan Öxnered och Kornsjö på den svenska sidan samtidigt som man på den norska sidan gör motsvarande investeringar.

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 Trafikverket. Snabbare resor med Väst kustbanan fordrar att en tunnel under Varberg byggs snarast möjligt. Det är av största vikt att tågtrafiken effektivt sammanbinder de stambanor som finns i västra och centrala delarna av Sverige. En sammanhållen kollektivtrafik förutsätter goda omstigningsmöjligheter mellan olika trafikslag och mellan lokal- och rikstrafik. Därför är det viktigt att utveckla resecentrum för effektiva resor för invånarna.

Andra viktiga projekt som måste till är bland annat 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.

En utbyggnad av E20 till fyrfältsväg hela sträckan Göteborg och Stockholm är avgörande för industrins utveckling för flödet till och från Bergslagen, för Stockholmsområdet och för kommunerna i delregion Skaraborg. Sveriges farligaste väg måste bli säkrare och mer framkomlig. Idag är hastigheten på denna Europaväg delvis nedsatt till 70 km, vilket självklart är oacceptabelt för landets viktigaste transportstråk.

Trafikverket pekar på att allt fler sträckor i Västsverige kommer ha omfattande kapacitetsproblem. Stråken Stockholm–Oslo och Karlstad–Göteborg ökar och prognoserna för 2025 visar på att problematiken kommer att förvärras. Detta gäller både väg och järnväg.

Det värmländska vägnätet håller låg standard och bristen på infrastruktur är ett stort problem både för medborgare och för näringslivet. Över 5 000 värmlänningar pendlar till Norge. Utbytet mellan länderna är stort och är en viktig marknad som skapar arbetstillfällen genom bland annat handel och besöksnäring. Sträckan Stockholm–Karlstad–Oslo är därför också central för pendlingen på både järnvägs- och vägsidan.

Handelskammaren i Värmland menar att infrastrukturen är helt avgörande för nyföretagande och för att företag ska våga satsa i Värmland. Länet är en av de mest exportberoende regionerna i Sverige, vilket innebär att framtiden ställer höga krav på en fungerande och utbyggd infrastruktur. Om inte någonting görs väntar tillgänglighetsbrist och kapacitetsbrist för såväl person- som godstrafik.

Fordonsindustrin i Västsverige 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 infra-

**Fel! Okänt namn på**

struktur. Målsättningen måste vara att snabbt införa och testa ny teknik för att se hur den kan effektivisera transporterna.

## Sjöfart

Trafikverket har i sin kapacitetsutredning konstaterat att sjöfarten har kapacitet att avlasta övriga trafikslag. Ett avgörande problem för att sjöfarten ska kunna öka är att man kommer tillrätta med utsläppen från fartygen. Svaveldirektivet ska vara infört 2015, vilket ställer stora krav på rederierna att med ny teknik göra båtarna miljömässigt acceptabla.

Regeringen kan medverka genom ett omfattande omställningsstöd till sjöfarten. Det kan skapa nya jobb i Sverige samtidigt som det blir renare fartyg. Men på kort sikt kommer transportkostnaderna att öka avsevärt. Farledsavgifterna måste mot denna bakgrund ses över. Sjöfartsverkets verksamhet finansieras genom farledsavgifter. Isbrytarna som i huvudsak går i Östersjön finansieras av sjöfarten. Vi anser att dessa kostnader borde belasta statsbudgeten och på det viset skapa utrymme för den svenska sjöfarten att expandera. Men det förutsätter också att tonnageskatt för sjöfarten införs snarast.

Idag körs enbart bulk på Vänern. Ska Vänern kunna ta container i framtiden är Inland Water Ways, IWW, en nödvändighet. Värmland har inom sina traditionella näringsgrenar som pappers- och massaindustrin samt stål- och verkstadsindustrin varit framgångsrik. Dessa industrier är stora arbetsgivare, vilket gör det extra viktigt med satsningar på Vänersjöfarten för att inte exporten ska drabbas av flaskhalsar i transportsystemen.

Västsverige har en stor potential med närheten till havet, den strategiskt viktiga Göteborgshamnen och vattenvägen via Trollhättan upp till Vänern. Göta älv fungerar som Väners aorta. Regeringen måste därför snarast ge besked om att slussarna i Trollhätte Kanal kommer att ersättas när deras ekonomiska livslängd är slut om 20 år.

## Datatrafik och telefoni

I Västsverige är man helt beroende av fungerande nät med höga hastigheter för tillväxten i gles- och landsbygd, för jobben, tryggheten och inom utbildningssektorn. Tillgång till bredband och internetjänster är i dagens samhälle lika viktigt som annan form av infrastruktur, såsom el och transporter.

Oavsett om man bor i flerfamiljshus, radhus, villa eller i en fastighet på landsbygden. Hög hastighet är helt avgörande för såväl privatpersoner, turister, hushåll och företag. I dag finns märkbara brister i mobiltäckningen.

Sverige hade länge en ledande position när det handlar om utbyggnad av en digital infrastruktur, men tyvärr har utbyggnadstakten kommit av sig. För dem som arbetar ute i skog, mark och längs kusterna är detta många gånger ett arbetsmiljöproblem och det skapar även svårigheter för friluftsliv och besöksnäring. Oroväckande tecken på att telekomregleringen fungerar dåligt märks och det skapar osäkerhet för operatörerna, vilket kan bromsa investe-

**Fel! Okänt namn på**

ringar i ny kapacitet. Dessutom är det dags för ett mål när det gäller mobilt internet. 4G måste naturligtvis vara öppet och tillgängligt när de nya licenserna delas ut.

Stockholm den 1 oktober 2013

*Carina Ohlsson (S)*

*Adnan Dibrani (S)*

*Catharina Bråkenhielm (S)*

*Hans Olsson (S)*

*Berit Högman (S)*

*Cecilia Dalman Eek (S)*