

## Motion till riksdagen 2005/06:T396

av **Kent Olsson m.fl. (m)**

# Infrastrukturen i Västsverige

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar i Västsverige.

## Motivering

Västra Sverige är strategiskt belägen mellan tillväxtområdena Göteborg, Oslo, Köpenhamn och Stockholm. 650 000 personer arbetar i regionens näringsliv. I regionen finns hälften av rikets sysselsättning inom bil- och bilkomponentindustrin och 41 000 företag bedriver handel med utlandet. Vid regionens högskolor/universitet finns fler än 55 000 studerande. Västsverige är en av de ledande industriregionerna i Nordeuropa och det exportberoende näringslivet är starkt beroende av en bra infrastruktur för att minimera nackdelen med långa avstånd till de viktigaste marknaderna. Bra infrastruktur är avgörande för företagsetablering och därmed investeringar.

Göteborg är Sveriges port mot de marknader från vilka vi köper en lång rad för hela landets ekonomi viktiga varor och tjänster.

Nordens största hamn finns i Göteborg. Stora investeringar görs, bl.a. farledsupprustning, vilket innebär att kapaciteten kommer att fördubblas inom några år. 60 procent av landets containertrafik passerar här. Regionen har Sveriges näst största flygplats.

Göteborgsregionen är dessutom en av landets viktigaste ekonomiska motorer. Centrala delar av exempelvis fordons-, elektroteknik-, bioteknik-, textil-, livsmedels-, möbel- och läkemedelsindustrin har viktiga kluster i Västsverige. Avgörande delar av landets välfärd skapas därmed i denna industri-, handels- och transportregion.

Uppskattningsvis 20 procent av den nationella skattekraften kommer direkt från Västsverige. Indirekt är Västsveriges betydelse även i detta avseende väsentligt större.

## Fel! Okänt namn på

Möjligheterna att transportera människor och varor mellan Göteborg och övriga delar av landet och Skandinavien är en angelägenhet för hela svenska folket.

Dessvärre är praktiskt taget alla slag av transportförbindelser i Västsverige kraftigt eftersatta. Från norr tar människor och varor sig till Göteborg med bil via E 6:an och riksväg 45 eller med järnväg. *Det tar i dag minst fyra timmar att köra de 30 milen från Oslo till Göteborg* på en väg, som är mycket olycksdrabbad. Det borde inte ta mer än omkring tre timmar. E 6:an byggs sedan slutet av 1950-talet ut etappvis. Innan den är klar kommer de viktiga relationerna mellan Göteborgs- och Osloregionerna att förbli underutvecklade.

R 45 går från Göteborg via Trollhättan och Värmland upp igenom Norrlands inland. Vägen är kraftigt eftersatt utefter praktiskt taget hela denna sträcka. Den backiga och kurviga vägen ner genom Götaälvdalen erbjuder rikligt med hinder i form av enplanskorsningar med trafikljus och långa sträckor med obefintliga omkörningsmöjligheter. Den undermåliga R 45 är ett hot mot utvecklingen i exempelvis Fyrbodal, Dalsland, Värmland och Norrland. När Saab Automobiles framtid är osäker i Trollhättan, har staten nu ett unikt tillfälle att förbättra infrastrukturen och därmed skicka signaler om att regionen har hög prioritet och att staten drar sitt strå till stacken av investeringar för företagsklimatet. Statsminister Göran Persson lovade förbättringar av vägen i samband med sitt besök på Saab för ett år sedan.

Järnvägen mellan Göteborg och Oslo via Trollhättan borde med självklarhet vara dubbelspårig och möjliggöra höghastighetståg. Inget av dessa båda krav är uppfyllt, vilket är anmärkningsvärt med tanke på att det nu är år 2005. Med en bra järnväg kan Osloregionen och sydöstra Norge exempelvis utnyttja Göteborgs hamn för större delar av sin export och import, vilket i sig skapar inkomster till Sverige. En bra järnväg skulle också kunna öka tillströmningen av resande till Landvetters flygplats.

E 20 är i dag tvåfilig landsväg med stora trafiksäkerhetsrisker. Hastigheten som bitvis tidigare varit 110 km/tim har sänkts och är nu 90 eller ibland 70 km/tim. Sträckan är dryg. Vägen mellan Örebro och Göteborg är ca 30 mil. I Skaraborg bor det drygt en kvarts miljon människor. Påtagligt många av dessa är dagligen direkt eller indirekt beroende av kommunikationerna. Trots Skaraborgs centrala placering mellan Mälardalen och Göteborgsregionen är norra Skaraborg en avfolkningsbygd. Generation efter generation av ungdomar väljer att flytta, bl.a. för att inte vara hämmade av den dåliga infrastrukturen.

Västra stambanan är den enda järnvägen i Västsverige som hittills är fullt utbyggd med dubbelspår. Kapacitetstaket på sträckningen är nått. Här behövs ett tredje spår på vissa delar t.ex. mellan Kungsbacka och Göteborg. Från öst tar människor och varor sig till Göteborg – endast – via R 40.

Trafik från Stockholm, Östergötland samt hela nordvästra Småland följer den väl utbyggda E 4:an till Jönköping för att därefter tvingas åka på den smala och hastighetssänkta landsvägen R 40 mot Borås. Först därefter får trafiken köra de sista sju milen på motorväg till Göteborg. Den industriellt tunga Sjuhäradsbygden med omkring 200 000 invånare har behov av goda vägförbindelser för att kunna utvecklas.

## Fel! Okänt namn på

Järnvägen från Göteborg och öster ut måste vara en av det moderna Väst-europas minst utvecklade. Den fungerar inte för transporter mot Jönköping, Östergötland och södra Stockholm.

Kapacitetsproblemen inom Göteborg kan på sikt åtgärdas genom byggandet av en tågtunnel. En sådan lösning skapar också nya och intressanta trafikeringslösningar för lokal- och regionaltrafiken. Antalet resenärer in mot Göteborg med regiontågen har ökat med 50 procent under de senaste fem åren. Ökad kapacitet i infrastrukturen medger att trafikvolymen på sikt kan fördubblas.

Satsningarna på en ny Götalandsbana från Göteborg via Landvetters flygplats mot öster är därför oerhört angelägen för hela södra Sverige. Göteborgs betydelse som expanderande transport- och industrinav för hela landet ställer också stora krav på utvecklingen av infrastrukturen inne i Göteborg.

Nästan all biltrafik passerar Olskroken och Tingstadstunneln. Där är det redan i dag mycket trångt med snart köer på 4 tim/dygn. I samband med de näst intill dagliga trafikolyckorna stannar trafiken upp helt. Trafikvolymerna kommer att öka med minst 40 procent det kommande decenniet. Därför behövs en ny älvförbindelse och partihallsförbindelse mot E 20. Det är en nationell angelägenhet. En ny älvförbindelse finns inte ens med i regeringens långtidsplan fram till år 2015. Detta är mycket oroande för inte bara Göteborg utan för hela Västsverige. Trafikköerna i Tingstadstunneln är i dag oroväckande långa och tidskrävande. Nästan stillastående trafik är idag på morgnar och kvällar mycket vanligt och även på dagtid kan köerna vara långa. Det är bedrövt att regeringen inte anslår pengar till en ny älvförbindelse. Hur länge skall vi i Västsverige behöva vänta på en bättre trafikmiljö?

En modern ekonomi behöver en väl utbyggd och balanserad mix av både väg och järnväg. Järnvägen fyller en viktig funktion för transport över långa sträckor av lågförädlad gods och för persontransporter där många människor utan alltför många uppehåll kan förflytta sig mellan två orter – gärna med snabbtåg.

Bilar och vägar är det enda transportmedel som tar människor från den punkt de kommer ifrån till den punkt dit de skall. Alla andra transportsätt kräver i praktiken alltid minst en, många gånger flera tidsödande och dyrbara omlastningar eller omflyttningar.

Alltfler tvingas i dag stressa till och ifrån hemmet, barnomsorgen, arbetsplatsen (där många i sin tur förväntas kunna använda sin egen bil mellan olika uppdrag), affärer etc. Sverige försörjer sig dessutom i allt högre utsträckning på högförädlade varor där distributionsmöjligheterna måste vara effektiva. För detta är vägar det enda realistiska transportalternativet.

Bättre vägar förbättrar vår konkurrenskraft och bidrar därmed till utvecklingen av vår långsiktiga välfärd, ökar livskvaliteten för alla dem som dagligen behöver förflytta sig mellan hem, arbetsplats, affärscentrum, barnomsorg etc., minskar risken för dödade och skadade i trafiken, minskar miljöbelastningen genom en jämnare trafikrytm.

E 6, E 20, R 40, R 45 är några av de väginvesteringar som är absolut nödvändiga för att utveckla Västsverige. Vägarna har som ovan visats en dålig standard och hög trafikbelastning. På många vägavsnitt är olycksbelastningen

#### Fel! Okänt namn på

hög. Andelen farligt gods på lastbil är högre än genomsnittet för riket. Trafikmängderna ökar och prognoserna visar fortsatta ökningar. E 6 har för närvarande den starkaste ökningen av stamvägarna i Sverige.

Stora brister finns också på det regionala vägnätet. Behoven av bärighetshöjning, tjälsäkring, rekonstruktion och beläggning av grusvägar är eftersatta och uppgår under en tioårsperiod till 2,6 miljarder kronor mer än de 0,9 miljarder kronor som finns tillgängliga. Vägnätet urholkas också genom eftersatt drift och underhåll. Det finns angelägna investeringsbehov för det samlade väg- och järnvägsnätet i Västsverige för 50 miljarder kronor. Utöver de välståndsskapande argumenten för satsningen på infrastruktur och nödvändigheten för industrin så är givetvis nödvändigheten att minska trafikolyckorna det viktigaste. En utbyggnad av Västsveriges viktigaste stamvägar, E 6, E 20, R 40, R 45, till motorväg/fyrfältsväg skulle enligt uppgifter från Vägverket under en femårsperiod minska antalet skadade med ca 1 000 personer, varav ca 220 döda eller svårt skadade.

Stora nationella satsningar på järnvägar genomförs/har genomförts i andra delar av landet. Nu måste det vara tid för Västsverige.

Västsverige är en av landets viktigaste tillväxtregioner. Kapacitets- och standardbrister i infrastrukturen får inte hämma den ekonomiska tillväxten. Bra lokal/regional tågtrafik ger stora tids- och miljövinster. Standarden på regionala vägar och det finmaskiga vägnätet får inte medföra hinder för företagande och boende på landsbygden och inte heller för jord- och skogsbruket.

God tillgänglighet till Landvetters flygplats är en nödvändighet för att behålla stora företags ledningsfunktioner/huvudkontor i regionen liksom företag med spetskompetens inom forskning/utveckling. Sker inte den nödvändiga satsningen på infrastruktur i Västsverige befarar vi att detta förutom en stor besvikelse kommer att innebära att Västsveriges möjligheter att, tillsammans med andra delar av landet, fungera som en spännande tillväxtregion i Europa kommer att försvåras, att utflyttningen av ambitiösa ungdomar från landsbygden till storstäderna kommer att accelerera, att därmed ökar pressen på alla dem som arbetar med att motverka avfolkningen från landsbygden, att även i fortsättningen, men helt i onödan, stressa arbetspendlare och barnfamiljer i sina dagliga förflyttningar mellan bostaden och alla de institutioner som de är beroende av.

Finansieringen av infrastrukturutbyggnaden är ett i sammanhanget förhållandevis enkelt problem. Kloka infrastrukturinvesteringar skapar den tillväxt som skall betala investeringarna. Erfarenheter från en lång rad andra länder och ifrån de samtal som förts med näringslivet visar att det finns ett brett spektrum av sätt att finansiera dessa satsningar fram till dess att de börjar återbetala sig, varav PPP är en. PPP har ju både i Storbritannien och Finland visat sig vara ett framgångsrikt sätt att tidigarelägga infrastrukturinvesteringar.

Sverige behöver en väsentlig utveckling av infrastrukturen i Västsverige. Järnvägs- och, i ännu högre utsträckning, vägnätet måste byggas ut kraftigt och det måste ske snabbt, vilket inte minst visat sig vara viktigt i den pågående debatten om bilindustrins villkor och konkurrenskraft.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 3 oktober 2005

*Kent Olsson (m)*

*Cecilia Magnusson (m)*

*Anita Sidén (m)*

*Ulf Sjösten (m)*

*Cecilia Widegren (m)*

*Elizabeth Nyström (m)*

*Inger René (m)*

*Göran Lindblad (m)*