

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:700

av Anders Ahlgren och Daniel Bäckström (båda C)

Behovet av transporter för exportindustrin och besöksnäringen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ta fram beräknings sätt som inte automatiskt prioriterar bort landsortens exportindustris och besöksnäringens behov av transporter till förmån för utveckling av befintliga befolkningscentrum och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det är få frågor som engagerar så många invånare, företagare, medier och politiker som infrastrukturfrågor. Infrastrukturens betydelse för den regionala utvecklingen kan inte nog poängteras. Bra infrastruktur lägger grunden för ett framgångsrikt näringsliv och en bygd som utvecklas. Därför tycker vi att det är väldigt glädjande att nu gällande planperiod som stäcker sig så långt fram i tiden som 2024 är den största satsning som gjorts i Sverige och omspannar ca 522 miljarder kr. Därtill kan förväntas en medfinansiering på 100–200 miljarder kronor. Med detta som utgångspunkt vill vi lyfta fram ett resonemang när det gäller godstrafiken på järnväg och behovet av ökad tillgänglighet till stora besöksmål i Sverige.

Näringslivet välkomnar att betydelsen av effektiva och robusta godsstråk i Sverige med internationella kopplingar till Europa ges en stark fokusering. Cirka hälften av svensk BNP skapas av landets exportföretag. Vi är ett av de länder i världen som är mest beroende av en goda förutsättningar för exportföretagen. Men då är det väl naturligt att vi prioriterar detta?

Låt oss ge ett exempel från Mellansverige:

- Korsnäs
- Sandvik
- Ovako
- Stora Enso
- Trätåg AB
- SSAB
- Outokumpo
- Kvarnsveden
- Ejendals
- Ericsson
- Clas Ohlson
- Arctic Paper
- ABB
- Spendrups
- Metso
- Tomoku Hus
- Wasa Knäck
- Billerud
- Nordic paper
- Doria
- Kopparbergs
- Begkvist
- FM Mattsson
- Åkerströms
- Bergvik Skog

Dessa företag har alla det gemensamt att de är beroende av järnvägen och ligger utmed eller i anslutning till Bergslagsbanan. Ett godsstråk från Gävle/Storvik via Falun/Borlänge, Hällefors, Kil, väster om Vänern till Göteborgs hamn.

Tillsammans svarar de för över 40 % av svensk industris exportvärde och är alla beroende av att komma till eller från hamn, främst då Göteborg.

Till denna lista kan sedan läggas den stora godsmängd vi kan förvänta oss när Botniabanan och Inlandsbanans godsflöden ökar, eller vart skall gods från Norrland ta vägen? Sträckan är också under många år utpekad som ett av tre prioriterade stråk av Näringslivets Transportråd.

Men då är det väl ingen tvekan om att godsstråk är prioriterade, eftersom exportindustrin har så stor betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling?

Vi vill ge ytterligare ett exempel på ett område som har allt större påverkan på svensk ekonomi. Det handlar om besöksnäringen som svarar för ett ”exportvärde” som passerat 100 000 000 000 kronor. En näring som av allt fler betraktas som en ny basnäring.

Många av de expansiva besöksområdena och evenemangen finns i områden med väldigt begränsad tillgänglighet. Egen bil är ofta den enda möjliga transportmedlet och dessutom är avstånden långa. Det innebär att det är angeläget att hitta lösningar som ger befintliga och nya kundgrupper helt andra förutsättningar att nå området för att det skall kunna fortsätta att växa. Med ökad tillgänglighet finns goda förutsättningar för expansion och därmed skapande av nya jobb. Detta i bygder där nya jobb är prioriterat över allt annat.

Men då är det väl ingen tvekan om att ökad tillgänglighet till attraktiva besöksmål är prioriterat, eftersom besöksnäringen bidrar så positivt till svensk ekonomi.

När planeringsprocessen väl är i gång arbetar Trafikverket med att ta fram jämförande kalkyler. Allt för att man skall kunna jämföra olika objekt med varandra i den kommande prioriteringen. Begreppet ”netto-nuvärdeskvot” eller ”sammhällesekonomisk kalkyl” är välkänt och dessa kalkyler ger olika användare av infrastrukturen olika värden. Mest prioriteras persontransporter. Därefter kommer gods och slutligen ”regional utveckling” (dit satsningar inom besöksnäringen oftast räknas) som nästan inte alls påverkar utfallet i kalkylen. Slutsatsen är att man redan från början förminskar godstransporternas möjligheter att hävda sig i fördelningen av medel för utveckling av nödvändig infrastruktur.

När det gäller insatser för att stödja regional utveckling har den ett ännu sämre utgångsläge. Detta sätt att sortera prioriteringarna ger alltid befintliga befolkningscentrum ett försprång i förhållande till att utveckla näringslivets behov av transporter eller att främja utveckling av helt nya geografiska satsningar. Satsningar som kanske främst handlar om att utveckla intressanta besöksmål.

Vad är skälet till detta? Tror man inte på näringslivets förmåga och behov av ökad kapacitet? För det kan väl inte vara så att det finns något samband med att många av

företagen har sin verksamhet förlagd till landsbygden och orter utanför de stora befolkningskoncentrationerna?

Vår uppfattning är att det är politikens roll att aktivt arbeta med samhällets utveckling. Dessa viktiga ställningstaganden kan aldrig överlåtas till en teknisk kalkyl som via en enkel sortering i Excel slår bort viktiga strategiska insatser för såväl bas- och exportindustrin som för besöksnäringen. Därför är det viktigt att fullfölja det som sägs på nationell nivå att ”strategiska stråk och noder bör vara vägledande för framtida prioriteringar av satsningar på infrastruktur för godstrafiken.” Vi är också glada att allt fler förstår och uppskattar besöksnäringens starka utveckling och därmed behoven av ökad tillgänglighet för attraktiva besöksmål.

För oss är det en självklarhet att exportindustrins och besöksnäringens utveckling får genomslag vid framtida prioriteringar av infrastrukturobjekt.

Anders Ahlgren (C)

Daniel Bäckström (C)