

Motion till riksdagen 2022/23:1030

av Johan Hultberg (M)

Infrastruktur i Fyrbodal

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att förstärka järnvägen genom Dalsland och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en upprustning av norra Bohusbanan och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra överlevnaden av Trollhättan-Vänersborgs flygplats liksom andra regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i kommande nationell plan för transportsystemet prioritera åtgärder för att förbättra det småskaliga vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återkomma med en plan för hur landsbygdens infrastruktur kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av vägnätet för BK4 och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bättre förutsättningar för investeringar i broar som ersätter färjor, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Infrastrukturen är samhällskroppens blodomlopp. Den är helt enkelt en fundamental förutsättning för att ekonomin skall fungera. Dessvärre har Sverige en i stora delar otillräcklig och dåligt underhållen infrastruktur. Det bromsar den ekonomiska tillväxten och vårt lands utveckling. Särskilt bekymmersam är situationen utanför våra storstäder.

Järnväg

Den svenska järnvägen dras med stora problem vad beträffar såväl drift och underhåll som kapacitet. Detta är mycket påtagligt i Fyrbodal där regionens utveckling allvarligt hämmas av betydande brister i järnvägsinfrastrukturen men där också de positiva effekterna som kommer av investeringar i infrastruktur tydligt syns. Som ett gott exempel kan utbyggnaden av järnvägen från Öxnered via Trollhättan till Göteborg nämnas. Utbyggnaden har skapat en större arbetsmarknadsregion och kraftigt förbättrade förutsättningar för bostadsbyggande. Pendlandet mellan Trollhättan och Göteborg har sedan dubbelspåret stod klart mellan orterna 2012 ökat med 27 % och priset på bostadsrätter i Trollhättan har stigit med över 140 %. Detta enligt Västsvenska Handelskammaren som också konstaterar andra positiva effekter av utbyggnaden, såsom fler sökande till högskola. Utbyggnaden av järnvägen mellan Öxnered och Göteborg har frigjort stor potential i Trollhättan och andra berörda kommuner. För att ytterligare dra nytta av denna utbyggnad behöver Norge/Vänerbanan genom Dalsland successivt förstärkas genom bland annat mötesspår liksom genomförandet av planerade investeringar i nya järnvägsstationer. Arbetet med att förstärka Norge/Vänerbanan bör syfta till att bygga ut järnvägen till dubbelspår på hela sträckan.

En utbyggnad av södra Bohusbanan mellan Uddevalla och Göteborg skulle frigöra en enorm potential för ekonomisk utveckling på motsvarande sätt som utbyggnaden av dubbelspåret mellan Öxnered och Göteborg gjort. Idag är restiden med tåg mellan Uddevalla och Göteborg hela 70 minuter men skulle genom en utbyggnad till dubbelspår på sträckan kortas till 40 minuter. En utbyggnad till dubbelspår skulle självfallet inte bara reducera restiden utan också radikalt öka kapaciteten och möjligheten till turtäthet. Det behövs för att på allvar tillvarata den potential till ökad pendling som redan idag finns, liksom för att möta det, tack vare en stark befolkningstillväxt i regionen, växande resandeunderlaget i stråket. Vidare behövs en ökad kapacitet och kortare restider på Bohusbanan för att flytta trafik från E6:an. Mot denna bakgrund är det angeläget att se över möjligheterna att skyndsamt bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår. Det skulle underlätta företagets rekrytering, möjliggöra ökat bostadsbyggande, förbättra förutsättningarna för den för Fyrbodal mycket viktiga besöks- och turismnäringen, liksom bidra till minskade klimatutsläpp från transportsektorn.

På längre sikt bör möjligheten till utbyggnad av hela Bohusbanan till dubbelspår utredas men i ett kortare perspektiv är detta inte samhällsekonomiskt försvarbart. Vad som dock brådskar är en ordentlig upprustning av norra Bohusbanan, inklusive trädsäkring. Bohusbanan i allmänhet och den norra delen i synnerhet är hårt drabbad av störningar bland annat på grund av nedfallande träd på ledningar och bana. Banan behöver trädsäkras och standarden höjas för att både korta restiden och möjliggöra en mer pålitlig trafik med avsevärt färre och mindre förseningar än idag.

Flyg

Vad som också är viktigt för Fyrbodal är tillgången till goda flygförbindelser till och från Stockholm. Därför är Trollhättan-Vänersborgs flygplats av central betydelse. Flygplatsen är så klart en förutsättning för reguljärtrafik men har också en rad andra användningsområden och är viktig ur flera olika perspektiv. Inte minst är flygplatsen viktig utifrån ett kris- och beredskapsperspektiv samt för Försvarsmakten. Trollhättan-

Vänersborgs flygplats behövs för exempelvis brand- liksom ambulansflyget. I sammanhanget kan nämnas att Norra Älvsborgs länssjukhus (NÄL) i Trollhättan har en av landets absolut största akutmottagningar. Trollhättan är också ett nav inom svensk flyg- och rymdindustri med bland annat företaget GKN Aerospace.

Trollhättan-Vänersborgs flygplats ägs, som de flesta regionala flygplatser, kommunalt. De regionala flygplatserna är dock av nationell betydelse, inte minst utifrån ett kris- och beredskapsperspektiv, och behöver ges ett ökat nationellt stöd. Ett ökat nationellt stöd är därtill särskilt viktigt i spåren av coronapandemin. Trollhättan-Vänersborgs flygplats är en av många regionala flygplatser som under pandemin inte haft någon reguljärtrafik och som därmed drabbats mycket hårt ekonomiskt.

Väg

Det svenska vägnätet är i stora delar kraftigt eftersatt. Detta gäller särskilt bortom storstadsregionerna och de stora europavägarna. Underhållsskulden har vuxit och på grund av bristande underhåll har hastigheten på långa sträckor av statlig väg sänkts under de senaste åren. Underhållsskulden och avsaknaden av tillräckliga väganslag från de tidigare rödgröna regeringarna syns och märks dock kanske som allra tydligast ute på det finmaskiga vägnätet. Fyrbodal i allmänhet och Dalsland i synnerhet har många dåliga mindre vägar. Vägar som med den tidigare socialdemokratiska regeringens politik riskerar att bli ännu sämre. I stället för att satsa på god infrastruktur i hela Sverige valde nämligen den rödgröna regeringen, och dess samarbetspartier, att prioritera höghastighetsbanor mellan våra tre största städer. En prioritering som innebär att andra viktiga satsningar på såväl underhåll som nyinvesteringar trängs undan. I den förra regeringens infrastrukturproposition saknades 32 miljarder för att ens upprätthålla bibehållen standard på väg och järnväg. I den nuvarande nationella planen för 2018–2029 konstateras också att det lågtrafikerade vägnätet kommer att ha en negativ tillståndutveckling under planperioden. Dåliga vägar kommer i klartext bli ännu sämre. Det är oacceptabelt och därför måste politiken nu läggas om. Också människor och företag på landsbygden och utanför de större städerna förtjänar och behöver en fungerande infrastruktur för att kunna bo och verka. Om hela Sverige ska leva och hänga ihop kan inte infrastrukturinvesteringarna koncentreras till storstadsområdena. Därför är det glädjande att den nya regeringen och de fyra samarbetspartierna som tillsammans utgör regeringsunderlag redan tydligt signalerat en rejäl kursändring. Planerna på nya höghastighetsbanor skrotas till förmån för satsningar på en bättre infrastruktur i hela landet.

För att få en uppfattning om omfattningen av problemen med dåliga mindre vägar kan statistiken över vägar med tjälrestriktioner studeras. Undertecknad har låtit riksdagens utredningstjänst (RUT) sammanställa statistiken över vägar med tjälrestriktioner i Fyrbodal. Resultatet presenteras i nedan tabell där tjälrestriktionerna uttrycks i dygnskilometer (som beräknas genom att sträckan som varit avstängd multipliceras med det antal dagar som avstängningen varat). Tabellen visar på omfattade tjälrestriktioner i Fyrbodal men allra särskilt i två kommuner, nämligen Bengtsfors och Färgelanda.

Tabell 1 Tjälrestriktioner i Fyrbodals kommuner i dygnskilometer, 2020 respektive jan–maj 2021

	2020			jan–maj 2021*		
	Belagd väg Dygnskm	Grusväg Dygnskm	Totalt Dygnskm	Belagd väg Dygnskm	Grusväg Dygnskm	Totalt Dygnskm
Munkedal	0	0	0	0	4	0
Dals-Ed	358	2 525	2 883	26	1 739	1 765
Färgelanda	506	4 092	4 598	729	1 306	2 035
Bengtsfors	239	4 357	4 596	199	5 220	5 419
Mellerud	254	750	1 004	397	959	1 356
Uddevalla	1	235	237	0	0	0
Vänersborg	3	538	541	3	953	956
Åmål	310	876	1 185	478	3 199	3 676
Trollhättan	0	0	0	1	147	149
Summa Fyrbodal	1 671	13 373	15 044	1 834	13 527	15 56

**preliminära siffror*

Källa: Trafikverket, 2021.

Nu krävs åtgärder för att förbättra det småskaliga vägnätet i Fyrbodal och då särskilt i Dalsland och i de kommuner som är värst drabbade av tjälrestriktioner. Restriktioner som inte minst är allvarliga för enskilda skogsägare liksom för skogsnäringen i stort. Just nu pågår arbetet med en ny nationell infrastrukturplan. I planen är det viktigt att åtgärder för att förbättra underhållet liksom för att höja bärigheten och standarden på det småskaliga vägnätet prioriteras. Det bör tillkännages för regeringen.

I budgetpropositionen för 2022 konstaterade den förra regeringen att tillgängligheten för person- respektive godstransporter i mindre städer och tätorter har en negativ utveckling. Vidare att företag i landsbygdskommuner är mindre nöjda med kommunens vägnät, tåg- och flygförbindelser än företag generellt i Sverige. Den förra regeringen nöjde sig med att notera dessa allvarliga problem. Den nya regeringen behöver skyndsamt agera för att förbättra infrastrukturen på landsbygden. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med en plan för hur landsbygdens infrastruktur långsiktigt kan förbättras.

Fyrbodal är rikt på skog och har därav också en betydande skogsindustri med bland annat flera pappersbruk. Mycket virke transporteras också från och genom Fyrbodal till bland annat Värö bruk. För att skapa effektivare och klimatsmartare virkestransporter pågår nu ett arbete med att bygga en omlastningscentral för virke i Bäckeby i Bengtsfors kommun. Naturvårdsverket har beviljat medel till projektet. Omlastningscentralen kommer möjliggöra en överflyttning av virkestransporter från väg till järnväg. Viktigt i sammanhanget är att inte bara bygga en omlastningscentral utan att också säkra en god omkringliggande infrastruktur. Därför är det som ovan anförts viktigt att förbättra det småskaliga vägnätet i Fyrbodal, där mycket av dagens virkestransporter kör. Vidare är det också viktigt att skapa förutsättningar för tyngre virkestransporter på de större vägarna i Fyrbodal. Sedan 2018 har Sverige en ny bärighetsklass, BK4, som tillåter fordon med en bruttovikt på max 74 ton. Fyrbodals vägnät behöver byggas ut för att klara BK4 för att ansluta till det förhållandevis väl utbyggda nätet av BK4-vägar i Värmland. Regeringen bör se över hur utbyggnaden av BK4 på det statliga vägnätet kan

påskyndas i allmänhet och i synnerhet i Fyrbodal. Idag är Fyrbodal en vit fläck på kartan över vägar med BK4. Att utveckla BK4-vägnätet är viktigt utifrån såväl ett klimat- som näringslivsperspektiv. Effektivare transporter sänker nämligen utsläppen samtidigt som de höjer näringslivets konkurrenskraft.

Fyrbodal är rikt på vatten, vilket är en fantastisk tillgång men en utmaning när det kommer till väginfrastruktur. På många platser saknas fasta förbindelser över exempelvis fjordar och mellan fastlandet och öar. Utvecklingen i Fyrbodal hämmas på flera håll av att dagens färjetrafik innebär en otillräcklig kapacitet och långa res- och transporttider. Därför bör färjetrafik ersättas med broar där så är samhällsekonomiskt motiverat, såsom över Gullmarsfjorden och mellan Orust och fastlandet. För att skapa bättre förutsättningar för att möjliggöra nödvändiga investeringar bör regeringen se över hur Trafikverkets möjlighet att finansiera broinvesteringar som ersätter färjor kan förbättras. Idag får Trafikverket ta upp lån i Riksgäldskontoret för broinvesteringar som ersätter färjor på statens vägnät utan att detta ökar verkets anslagsförbrukning. Istället kan Trafikverket använda inbesparade driftmedel för att betala lånekostnaderna. Idag beräknar Trafikverket att sådana lån ska återbetalas inom 20–25 år, trots att livslängden för en bro naturligtvis är betydligt längre än så. Regeringen bör se över möjligheten att ge Trafikverket instruktion att förändra återbetalningstiden som används i verkets kalkyler i syfte att skapa bättre förutsättningar för investeringar i broar som ersätter färjor.

Johan Hultberg (M)