

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:1350

av Kristina Yngwe (C)

Svensk infrastrukturplanering med omvärldsanalys

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa att kommande utredningsrutiner och utredningsdirektiv ger planerad och prognostiserad infrastrukturutveckling i omgivande länder tillräcklig tyngd när kapacitetsbehovet i det svenska transportsystemet beräknas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa att den kommande beredningen av den nationella planen för 2018–2029, inklusive ansvarig myndighets utredningar, tar hänsyn till kommande kapacitetsbehov med anledning av bland annat Fehmarn bält-förbindelsen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppdra åt planansvariga regionala myndigheter att beräkna kommande kapacitetsbehov med anledning av bland annat Fehmarn bält-förbindelsen.

Motivering

Regeringen har i både regeringsförklaring och i budget lagt fokus på upprustning och utbyggnad av järnvägsnätet och även pekat på att investeringar i strategiska infrastrukturprojekt kommer att prioriteras. Det är helt i linje med Alliansens ”Sverigebygge” – med omfattande investeringar i bland annat infrastruktur. Den främsta begränsningen idag är kapaciteten, vilket innebär flaskhalsar och trängsel på spåren. Intensivt utnyttjande gör även järnvägssystemet störningskänsligt, vilket medför förseningar och ökade transportkostnader. För en exportberoende nation som Sverige är detta extra allvarligt.

För Sverige är det viktigt med kraftfulla satsningar på infrastrukturen. Men Sverige måste även bli bättre på att ta hänsyn till vad som händer i vår omvärld när infrastruktursatsningar planeras. Till exempel så har Trafikverkets kapacitetsutredning fått kritik från flera remissinstanser för att inte tillräckligt starkt koppla sina slutsatser till det nordiska och europeiska transportsystemet. Det är nämligen mycket viktigt att den svenska transportinfrastrukturen hänger ihop med motsvarande planering i våra grannländer och övriga Europa.

Infrastrukturinvesteringar i våra grannländer kan, om de möts upp med rätt åtgärder i Sverige, gynna svensk exportindustri och samtidigt påskynda överföringen av godstransporter från väg till järnväg. Priset för att förbise dessa möjligheter blir förlorade exportinkomster, uteblivna arbetstillfällen och ett mindre klimateffektivt transportsystem.

Det är därför viktigt att se svensk infrastruktur och de stora godsstråken som en del av det europeiska nätverket och som en del av tillväxtpolitiken. Transeuropeiska transportnät – trans-European transport networks, TEN-T – planerar behovet av vägar och järnvägsnät inom EU och bistår med delfinansiering. För att få en bättre koppling mellan nationell och europeisk infrastrukturplanering för sammanhängande stråk och noder bör TEN-T integreras i den svenska infrastrukturplaneringen. Inte minst gäller detta Skåne som genom Öresundsbron och hamnarna i Malmö och Trelleborg förbinder Sverige med det transeuropeiska transportnätet och den prioriterade korridoren Skandinavien–Medelhavet.

Av 14 prioriterade TEN-T-projekt under 1990-talet var Öresundsbron ett. Ett nu aktuellt TEN-T-projekt som påverkar Sverige är Fehmarn bält-förbindelsen, en 19 km lång tunnel med en fyrfilig motorväg och en dubbelspårig järnväg mellan Danmark och Tyskland, som börjar byggas i år och planeras stå färdig år 2021. Danska Transportministeriet konstaterar att Fehmarn bält-förbindelsen kommer att åtgärda en trång flaskhals i infrastrukturen mellan Skandinavien och kontinenten, med en markant ökad gods- och persontrafik som följd. Resan mellan Rödby och Puttgarden kommer att ta sju minuter med tåg och tio minuter med bil, jämfört med dagens 45 minuter plus väntetid i hamnen.

Fehmarn bält-förbindelsen kommer även påverka trafikflödena i Sverige. Svenska fordon utgör redan idag cirka en fjärdedel av trafiken på sträckan, en andel som väntas

öka när Fehmarn bält-förbindelsen står klar. Prognoserna indikerar även nära nog en fördubbling av antalet godståg, från cirka 5,8 miljoner ton gods år 2012. Dessutom kommer Fehmarn bält-förbindelsen påverka den för Sverige viktiga väg E6 från Skåne till Göteborg och Oslo och järnvägen i samma stråk. Genom utbyggnad av järnvägen i detta stråk uppstår nya attraktiva transportmöjligheter för näringslivet i Västsverige och Norge. Utan nya infrastrukturinvesteringar blir dock Skåne en ännu värre flaskhals när Fehmarn bält-förbindelsen öppnar.

Sverige måste säkerställa att planerad och prognostiserad infrastrukturutveckling i våra omgivande länder ges tillräcklig tyngd när kapacitetsbehovet i det svenska transportsystemet beräknas. Detta gäller inte minst järnvägsnätet, inklusive Öresundsbron, och hamnarna i den för godstransporter viktiga transitregionen Skåne.

Fehmarn bält-förbindelsen är inte den enda stora infrastrukturinvesteringen i omvärlden som påverkar Sveriges infrastruktur. I exemplet Danmark–Tyskland kan även nämnas investeringarna i Nya Ringstedbanen (Köpenhamn–Ringsted), en ny Storströmsbro, dubbelspår på Sydbanen (Vordingborg–Rödby) och moderniseringen av järnvägen på den tyska sidan av Fehmarn bält som ska vara klar senast år 2028 och innebär dubbelspår hela vägen till Hamburg. Kopplingen mellan de för svenska lärosäten strategiskt viktiga forskningsanläggningarna MAX IV och ESS i Lund och motsvarande anläggningar i Hamburg är stark. Men möts inte investeringarna i MAX IV och ESS upp med investeringar i Skånes infrastruktur riskerar Sverige att förlora i både innovation och tillväxt.

Fehmarn bält-förbindelsen kommer att föra Sverige närmare vår viktigaste handelspartner Tyskland och Öresundsregionen närmare Hamburgregionen. En tågresa från Malmö till Hamburg kommer, via den nya tunneln, att ta lika lång tid som det tar att köra till Göteborg i dag. Det öppnar helt nya möjligheter för handel, sysselsättning, forskningsutbyte och turism. Det påverkar i hög grad även Sveriges miljö- och klimatarbete, då infrastrukturinvesteringar i Öresundsregionen är viktiga pusselbitar för att föra över omfattande transporter av gods och personer från väg till spår och bidra till de nationella miljö- och klimatmålen uppfyllelse.

Fehmarn bält-förbindelsens konsekvenser, inklusive infrastrukturinvesteringarna och de politiska ambitionerna i Köpenhamnsdeklarationen, är dock inte tillräckligt genomlysta och analyserade i Sverige. Svensk infrastrukturplanering måste bli bättre på att väga in

planerad och prognostiserad infrastrukturutveckling i omgivande länder när kapacitetsbehovet i det svenska transportsystemet beräknas. Såväl regeringen som ansvariga myndigheter, både nationell trafikmyndighet och planansvariga regionala myndigheter, bör ges i särskilt uppdrag att beräkna och beakta de förväntade kapacitetsbehoven med anledning av färdigställandet av Fehmarn bält-förbindelsen.

Kristina Yngwe (C)