

Motion till riksdagen 2018/19:2123

av **Lars Mejern Larsson m.fl. (S)**

Västsvensk infrastruktur

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att skapa en förbättrad infrastruktur i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Infrastrukturfrågorna är oerhört viktiga för att binda ihop vårt land. I en allt mer rörlig värld växer behoven av transporter både för privatpersoner och för näringsliv. Västsverige har stark exportindustri och många kunskapsintensiva internationella företag. Det för med sig många resor, i allt från pendlande till besök i andra länder. Därför är en utvecklad infrastruktur en central förutsättning för Västsveriges framtida utveckling.

Hallands, Västra Götalands och Värmlands län ligger i ett för Sverige strategiskt viktigt läge mellan tre av nordens huvudstäder. Något som innebär en stor potential som idag inte nyttjas fullt ut. Här bor och verkar över 2 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. Ett ökat arbets- och utbildningspendlande är att vänta i Västsverige. För att kunna utveckla regionen behövs både ökade möjligheter till utbildning och arbete. Men en förutsättning för detta är en effektiv infrastruktur.

Bristfällig järnväg

Järnvägen har länge varit ett problem i hela landet med en sårbarhet som lett till många förseningar och inställda tåg. Den utvecklingen måste brytas och det är inte hållbart att det inte går att lita på tågets tidtabell. Ett problem som inte bara drabbar resenärerna utan också får konsekvenser för näringslivet. I regeringens beslut om nationell transportplan presenterades en del åtgärder och viktiga steg mot ett modernt och hållbart

transportsystem. Järnvägen rustas upp, moderniseras och byggs ut vilket är bra men fortfarande finns det sträckor regeringen bör åtgärda.

Regeringen gör stora satsningar i västra Sverige och det är välkommen att 3,8 miljarder kronor satsas på ny stambana Göteborg–Borås. Det ska bli en del av nya stambanor för höghastighetståg som bättre ska knyta samman Stockholm och Göteborg respektive Malmö. En utbyggnad ska ske i en takt som ekonomin tillåter och på ett kostnadseffektivt sätt och är en viktig sträcka för hela Västsveriges utveckling. Med den anledningen bör sträckan vara prioriterad. Snabbheten i persontransporter skulle öka mycket och utvecklingspotentialen utmed den nya banan är stor. Vi får en koppling mellan större städer och flygplatsen Landvetter. Det övriga järnvägsnätet får en avlastning som innebär att gods- och persontrafiken på de andra stråken får större förutsättningar att fungera mycket bättre.

Västra stambanan är järnvägslinken mellan huvudstaden och Göteborg. Den är viktig för de tusentals pendlare på stambanan och en förutsättning för att avlasta godstrafiken från vägarna. Det behövs fler spår längs hela sträckan; störst är behovet mellan Göteborg och Alingsås, där omedelbara insatser är nödvändiga.

Det finns också stora behov av att förbättra järnvägstrafiken på sträckorna Köpenhamn–Göteborg–Oslo och Oslo–Stockholm. Runt våra storstäder finns en stark tillväxt och arbetsmarknad vi måste se till att nyttja. Dagens brist på infrastruktur leder till tillväxtförluster. Både den svenska, norska och danska arbetsmarknaden är beroende av att människor arbetspendlar över gränsen för att säkra tillgången på kompetens. Cirka 25 000 boende arbetspendlar idag från Sverige till Norge. Det är fler än som exempelvis arbetspendlar från Sverige till Danmark. De regionala arbetsmarknaderna kan genom investeringar i bättre infrastruktur få möjlighet att växa. Arbetspendling med längre geografiska avstånd blir möjlig när restiden minskar.

En driftsäker och snabb järnväg med en restid mellan huvudstäderna på högst tre timmar är alltså av nationellt intresse för såväl Norge, Danmark och Sverige. Därför bör regeringen vidta åtgärder för att få till en snabbare och driftsäker järnvägsförbindelse på sträckorna Köpenhamn–Göteborg–Oslo och Oslo–Stockholm. Ett sådant initiativ och samarbete över gränsen skulle kunna ge stora synergieffekter för alla parter och dessutom fördjupa arbetet med en gränslös arbetsmarknad. En utbyggd gemensam infrastruktur bidrar också till att konkurrera med flyget och lösa klimatutmaningarna samt ökar också möjligheterna för företag att exportera och nå nya marknader.

Vänersjöfarten och Göteborgs Hamn

Göteborgs Hamn är nordens största hamn och av EU utsedd till en strategisk sk corehamn. Farleden in till hamnen behöver fördjupas med cirka fyra meter för att kunna ta emot de allt större godsfartygen och direktlinjer till andra världsdelar. Stora fartyg innebär lägre transportkostnad och utsläpp per enhet. Totalt behöver 24 Globen med lermassor grävas upp, en investering med hög samhällsekonomisk nytta enligt Trafikverket. Hamnen kan som enda nordisk hamn ta emot de största, oceangående containerfartygen. Men redan idag kan vissa fartyg inte gå med full last. Det är bra att en fördjupning finns med i regeringens infrastrukturplan. I och med att farledsfördjupning är nödvändig både för den trafik som går idag och för nästa generations fartyg är det viktigt att arbetet inleds så snart som möjligt. Regeringen bör även se över hela den statliga hamnpolitiken för att kunna ge myndigheter och näringsliv långsiktiga förutsättningar.

En fördjupad farled är också någonting som krävs för att utveckla Vänersjöfarten. Runt om Vänern finns stora internationella och nationella företag som är beroende av sjöfarten. Idag körs enbart bulk på Vänern. Ska Vänern kunna ta container i framtiden är Inland Water Ways, IWW, en nödvändighet. I Västsverige finns flera traditionella näringsgrenar som pappers- och massaindustrin samt stål- och verkstadsindustrin som tillsammans är stora arbetsgivare. Något som gör det extra viktigt med satsningar på Vänersjöfarten för att inte exporten ska drabbas av flaskhalsar. Vi välkomnar beskedet från regeringen om att slussarna i Trollhättekanal kommer att ersättas inom kommande planeringsperiod.

Trafikverket har i sin kapacitetsutredning konstaterat att sjöfarten har kapacitet att avlasta övriga trafikslag. Med sikte på miljömässigt acceptabla bränslen kan regeringen medverka genom ett omfattande omställningsstöd till sjöfarten. Det kan skapa nya jobb i Sverige samtidigt som det blir renare fartyg. På kort sikt kommer transportkostnaderna att öka avsevärt. Farledsavgifterna måste mot denna bakgrund ses över. Sjöfartsverkets verksamhet finansieras genom farledsavgifter.

Flyg

I Västsverige verkar många nationella och internationella företag som är beroende av snabbare kommunikationer både inom och utom landet. Därför är det av stor vikt att de regionala flygplatserna som Karlstad, Torsby, Hagfors, Skövde, Trollhättan-Vänersborgs och Halmstad City Airport i framtiden både behålls och utvecklas.

Landvetter Airport utvecklas nu till Västsveriges port till världen. Flygplatsen har idag ett 90-tal direktlinjer till ett tjugotal länder och totalt passerar närmare sju miljoner passagerare flygplatsens dörrar varje år. De idag 4 000 anställda beräknas när öka till 10 000 när Airport city är fullt utbyggd med logistikpark, kontorsfastigheter och handelscenter. Med tågtunneln på plats i Göteborg och järnvägen utbyggd möjliggörs flygplatsens vision av nollutsläpp av fossil koldioxid. På så sätt kan Sverige fortsätta vara världsledande när det gäller klimatsmarta flygplatser.

Datatrafik och telefon

Tillgång till bredband och internetjänster är i dagens samhälle lika viktigt som annan form av infrastruktur. Sverige har länge varit i ledande position när det handlar om utbyggnad av en digital infrastruktur och här behöver vi hålla i och driva på utvecklingen. Men det finns fortfarande brister på flera håll i Västsverige vad gäller både mobiltäckningen och tillgången till snabbt bredband. Vi förutsätter att det höjda anslaget till bredbandsutbyggnaden ska täcka de behov som finns i Västsverige

Cykelbanor

Möjligheterna att anlägga cykelbanor när nya statliga vägar byggs behöver ses över liksom att anlägga cykelbanor vid befintliga statliga vägar där sådana saknas. Fler cykelbanor ger en friskare befolkning och en miljövänligare trafik. Utbyggda och nya cykelstråk har stor betydelse för besöksnäringen i Västsverige, inte minst i våra större städer.

Lars Mejern Larsson (S)

Hans Hoff (S)

Mattias Jonsson (S)

Paula Holmqvist (S)

Joakim Järrebring (S)

Patrik Björck (S)

Petter Löberg (S)