

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:2141

av Monica Green m.fl. (S)

Infrastruktur i Västsverige

---

### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att skapa en bättre infrastruktur i Västsverige.

### **Motivering**

Västsverige (Hallands, Västra Götalands och Värmlands län) har med sitt strategiska läge mellan tre av Nordens huvudstäder en mycket stor utvecklingspotential. Här bor och verkar över två 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.

Näringslivets transportråd har tydligt pekat ut tre centrala godsstråk som är en riksangelägenhet. Det är dubbelspår Hallsberg–Mjölby för ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen, investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan väster om Väneren samt dubbelspår på Hamnbanan till Göteborgs hamn. I Trafikverkets nationella plan för 2014–2025 vill man tidigarelägga åtgärder som ökar tillgängligheten, kapaciteten och framkomligheten i centrala godsstråk för näringslivets transporter. Det understryks här att Näringslivets transportråds bedömning sammanfaller med den prioritering som socialdemokrater i Västsverige också gör.

Regionen är ur sysselsättningsperspektiv landets viktigaste industrilän. Regionen blandar fordonsindustri, tung verkstadsindustri, medicinteknisk industri, läkemedelsindustri, it-industri, massa- och pappersindustri, textil- och

konfektionsindustri, livsmedelsindustri, trä- och möbelindustri med jord- och skogsbruk och besöksnäring.

Lågkonjunkturen slog hårt mot Västsverige. Främst fordonsindustrin och övrig verkstadsindustri drabbades men precis som i övriga landet har även tjänstebranschen påverkats negativt. Den värsta tiden ligger bakom oss. Nu behövs en rad åtgärder för att stärka regionens konkurrenskraft, inte minst genom investeringar i infrastrukturen.

En utbyggd infrastruktur leder till en regionförstoring med ett större och mer varierat näringsliv. Samtidigt måste en hållbar utveckling vara en självklar utgångspunkt när vi diskuterar morgondagens infrastruktursatsningar. Som alltid så överstiger behoven av ny infrastruktur de ekonomiska medel som finns att tillgå.

Enligt Trafikverkets senaste prognoser kommer godstransportvolymerna öka mycket kraftigt i Sverige fram till 2030. Lastbilstrafiken väntas öka med 58 procent jämfört med basåret 2006, godstrafiken på järnväg med 48 procent och sjöfarten med 49 procent. Mot denna bakgrund måste investeringarna i infrastruktur öka.

## **Finansiering**

Vår inställning är att staten ska fortsätta att ha huvudansvaret för finansiering av statliga och regionala vägar och järnvägar. Men om det kan leda till snabbare genomförande och till lägre kostnader så anser vi att det är rimligt att överväga nya former av finansiering av infrastruktur. Det kan gälla samverkan med det regionala näringslivet och att använda EU:s strukturfonder. Vi är även positiva till olika former av trängselskatt eller banavgifter när medlen återinvesteras i kollektivtrafiken eller andra projekt som skapar långsiktigt hållbara transportlösningar. Vi tycker också det är rimligt att överväga om det är möjligt att i större grad än hittills lånefinansiera ny infrastruktur via Riksgälden. Det innebär att kapitalutgifterna i stället för att bokföras i sin helhet på ett år fördelas under investeringens ekonomiska livslängd. Kapitalutgifterna på investeringen i form av amorteringar och räntor finansieras därmed löpande med anslag. Alla projekt måste dock vägas mot de nationella prioriteringarna, och de projekt som ger störst effekt på sysselsättningen ska särskilt prioriteras. Samtidigt är det förstås viktigt att staten långsiktigt kan bära de utgifter som kostnaderna för samtliga tagna lån betingar. Vi anser att nya former för gemensam finansieringar när infrastrukturprojekt sträcker sig över nationsgränser skall undersökas. Det kan krävas både specifika och okonventionella lösningar så att den svenska infrastrukturen på ett bättre sätt klarar de gränsöverskridande transporterna.

## Järnväg och väg

Trots det västsvenska infrastrukturpaketet, och trots regeringens tidigare beslutade närtidssatsning på infrastrukturen, är Västsverige fortfarande i stort behov av väg- och järnvägsinvesteringar. Det handlar bl a om investeringar i E6, E18, E20 och E45 samt riksvägarna 40 och 44. För att öka möjligheterna att flytta transporter från vägarna till mer miljövänliga transporter på järnväg krävs flera satsningar.

Triangeln Göteborg–Oslo–Stockholm–Göteborg behöver förstärkas. Göteborg fungerar som en av Norges största export- och importhamnar. Behovet av handel med världen blir allt större för Osloområdet där 2,5 miljoner människor bor. Göteborgs Hamn är för Norge precis som för Sverige ett avgörande godsnav. Nära 30 procent av den svenska utrikeshandeln passerar Göteborgs hamn. Vi vill att byggandet av den fjärde och sista etappen på hamnbanan i Göteborg påbörjas. Nu byggs dubbelspår på hamnbanan på tre av fyra etapper. Den sista etappen dubbelspår är ett viktigt projekt som gynnar export, nyindustrialisering och sysselsättning i Sverige.

Det finns ett stort behov av att förbättra järnvägstrafiken mellan Göteborg och Oslo, liksom mellan Oslo och Stockholm. Cirka 30 000 svenskar arbetspendlar till Norge varje vecka, besöksnäring växer, och Oslo är i sig en expansiv region. Totalt är det fler som arbetspendlar mellan Sverige och Norge än vad det är som arbetspendlar mellan Sverige och Danmark. I dag går huvuddelen av allt gods till Oslo på E6:an. Trots utbyggnad till motorväg tätar trafiken allt mer. Vi vill därför att det skyndsamt startas en utredning för komplett dubbelspår mellan Göteborg och Oslo (sträckan Öxnered och Kornsjö). Vi vill också se över hur järnvägstrafiken mellan Stockholm och Oslo kan utvecklas.

Västra stambanan en viktig förutsättning för både godstransporter till Göteborgs Hamn som för persontransporter. Där handlar det framför allt om att få bort flaskhalsen genom Lerum och se till att kapaciteten förbättras genom att bygga ut Västra stambanan med fyrspår hela vägen till Stockholm, med Göteborg–Alingsås som en första etapp. Snabbare resor med Väst kustbanan fordrar att en tunnel under Varberg byggs snarast möjligt. Det är av största vikt att tågtrafiken effektivt sammanbinder de stambanor som finns i västra och centrala delarna av Sverige. En sammanhållen kollektivtrafik förutsätter goda omstigningsmöjligheter mellan olika trafikslag och mellan lokal- och rikstrafik. Därför är det viktigt att utveckla resecentrum för effektiva resor för invånarna.

För att förverkliga målet om höghastighetsjärnväg mellan Stockholm, Göteborg och Malmö via Jönköping behöver en komplett järnvägsutredning genomföras. En järnvägsutredning krävs för att kunna anta en plan för byggstart. Som ett första steg i att

förverkliga Götalandsbanan vill vi att järnväg för snabbtåg mellan Göteborg och Borås via Landvetter flygplats byggs. En satsning på en ny höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg är klimatsmart och framtidsinriktat men får inte ställas mot den viktiga upprustningen av den befintliga Västra stambanan.

En utbyggnad av E20 till fyrfältsväg hela sträckan Göteborg och Stockholm är avgörande för industrins utveckling för flödet till och från Bergslagen, för Stockholmsområdet och för kommunerna i delregion Skaraborg. Sveriges farligaste väg måste bli säkrare och mer framkomlig. Idag är hastigheten på denna Europaväg delvis nedsatt till 70 km, vilket självklart är oacceptabelt för ett av landets viktigaste transportstråk.

Trafiken på E18 mellan Stockholm–Oslo liksom riksväg 45 mellan Karlstad–Göteborg ökar och prognoserna för 2025 visar på att problematiken kommer att förvärras. Det värmländska vägnätet håller låg standard och bristen på infrastruktur är ett stort problem både för medborgare och för näringslivet. Över 6 000 värmlänningar pendlar till Norge. Värmland är en av de mest exportberoende regionerna i Sverige och utbytet mellan Sverige och Norge är stort och är en viktig marknad som skapar arbetstillfällen.

Trafiksäkerheten för E18 genom Värmland behöver särskilt ses över.

Fordonsindustrin i Västsverige är en idealisk testregion för att utveckla världens bästa transportsystem. Förutom investeringar i vägar och järnvägar vill vi också genomföra stora satsningar i kombicentraler och intelligent infrastruktur. Målsättningen måste vara att snabbt införa och testa ny teknik för att se hur den kan effektivisera transportererna.

## **Sjöfart**

Trafikverket har i sin kapacitetsutredning konstaterat att sjöfarten har kapacitet att avlasta övriga trafikslag. Ett avgörande problem för att sjöfarten ska kunna öka är att man kommer tillrätta med utsläppen från fartygen. Svaveldirektivet ska vara infört 2015, vilket ställer stora krav på rederierna att med ny teknik göra båtarna miljömässigt acceptabla.

På kort sikt kommer transportkostnaderna att öka avsevärt. Farledsavgifterna måste mot denna bakgrund ses över. Sjöfartsverkets verksamhet finansieras genom farledsavgifter. Isbrytarna som i huvudsak går i Östersjön finansieras av sjöfarten.

Idag körs enbart bulk på Vänern. Ska Vänern kunna ta container i framtiden är Inland Water Ways, IWW, en nödvändighet. Om Vänern och Göta Älv utpekades som inre vattenvägar i Sverige (vilket de numera är i TEN:s inre vattenvägar) kan det ha betydelse för att få EU-bidrag vid ombyggnad av slussar till 2030. Värmland har inom sina traditionella näringsgrenar som pappers- och massaindustrin samt stål- och verkstadsindustrin varit framgångsrik. Dessa industrier är stora arbetsgivare, vilket gör

det extra viktigt med satsningar på Vänersjöfarten för att inte exporten ska drabbas av flaskhalsar i transportsystemen.

Västsverige har en stor potential med närheten till havet, den strategiskt viktiga Göteborgshamnen och vattenvägen via Trollhättan upp till Vänern. Göta älv fungerar som Vänerns aorta och Vänersjöfarten behöver säkras. Slussarna i Trollhätte Kanal ska naturligtvis ersättas när deras ekonomiska livslängd är slut om 20 år.

### **Datatrafik och telefoni**

I Västsverige är man helt beroende av fungerande nät med höga hastigheter för tillväxten i gles- och landsbygd, för jobben, tryggheten och inom utbildningssektorn. Tillgång till bredband och internetjänster är i dagens samhälle lika viktigt som annan form av infrastruktur, såsom el och transporter. Oavsett om man bor i flerfamiljshus, radhus, villa eller i en fastighet på landsbygden. Hög hastighet är helt avgörande för såväl privatpersoner, turister, hushåll som företag.

Sverige hade länge en ledande position när det handlar om utbyggnad av en digital infrastruktur. Fortfarande finns för många vita fläckar. För dem som arbetar ute i skog, mark och längs kusterna är detta många gånger ett arbetsmiljöproblem och det skapar även svårigheter för friluftsliv och besöksnäring.

*Monica Green (S)*

*Adnan Dibrani (S)*

*Catharina Bråkenhielm (S)*

*Gunilla Carlsson (S)*

*Mikael Dahlqvist (S)*

*Peter Johnsson (S)*

*Petter Löberg (S)*