

Motion till riksdagen 2022/23:1992

av **Aylin Fazelian m.fl. (S)**

Bättre och mer hållbar infrastruktur i Västsverige

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen arbeta för att skapa en bättre och mer hållbar infrastruktur i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

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 ökade möjligheter till både utbildning och arbete. En förutsättning för detta är att en effektiv infrastruktur finns på plats, både fysisk och digital.

2018 trädde klimatlagen i kraft. Den ställer stora krav på omställning, inte minst inom transportsektorn där våra inrikes resor ska minska växthusgasutsläppen med 70 % till

2030 jämfört med 2010. Vi vet redan nu att minskningstakten behöver öka varför en ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och fartyg samt elektrifiering och utveckling från fossila till hållbara förnybara drivmedel måste vara prioriterat av alla regeringar, regioner, kommuner och enskilda privatpersoner.

SJÖFARTEN

Varje år fraktas runt två miljoner ton gods i Vänerns farleder och vårt eget innanhav är en länk till resten av världen. Göteborgs hamn är Nordens största hamn och av EU utsedd till en strategisk skorehamn. Farleden in till hamnen behöver fördjupas med cirka fyra meter för att kunna ta emot de allt större godsfartygen och direktlinjer till andra världsdelar. Hamnen kan som enda nordisk hamn ta emot de största, oceangående containerfartygen. Stora fartyg innebär lägre transportkostnad och utsläpp per enhet. Men redan idag kan vissa fartyg inte gå med full last. Det är bra att en fördjupning finns med i regeringens infrastrukturplan och nu påbörjas. 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 Trollhätte kanal 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 fartygen blir renare. På kort sikt kommer transportkostnaderna att öka avsevärt. Farledsavgifterna måste mot denna bakgrund ses över. Sjöfartsverkets verksamhet finansieras genom farledsavgifter.

JÄRNVÄG

Järnvägen har länge varit ett problem i hela landet med en sårbarhet som lett till många förseningar och inställda tåg som beror på för dålig kapacitet. Den utvecklingen måste brytas för 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 finns åtgärder och viktiga steg mot ett modernt och hållbart transportsystem, inte minst handlar det om att bygga nya stambanor där den ökade kapaciteten kommer knyta ihop våra stora städer Göteborg, Malmö och Stockholm. Västra stambanan är järnvägslänken mellan huvudstaden och Göteborg. Den är viktig för de tusentals pendlare på stambanan och en förutsättning för att avlasta godstrafiken från vägarna. Den planerade stambanan mellan Göteborg och Borås är välkommen. Järnvägen rustas upp, moderniseras och byggs ut vilket är bra men fortfarande finns det sträckor regeringen behöver prioritera, menar vi.

Arbetet för att möjliggöra en robust och snabbare järnvägsförbindelse mellan våra båda huvudstäder Oslo och Stockholm har äntligen tagit fart på båda sidor om gränsen.

Järnvägsförbindelsen kommer att skapa nya förutsättningar för hållbara transporter, större arbetsmarknadsregioner, internationell tillgänglighet och starkare näringsliv för både Norge och Sverige men än saknas de slutgiltiga besluten.

Sträckan mellan Göteborg och Alingsås är tyvärr idag mycket av en flaskhals och bör prioriteras i takt som ekonomin tillåter och på ett kostnadseffektivt sätt. 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.

Det finns också stora behov av att förbättra järnvägstrafiken på sträckan Köpenhamn–Göteborg–Oslo samt sträckan Oslo–Stockholm. När det kommer till sträckan Oslo–Göteborg–Köpenhamn så är den dessutom utpekad av EU som den strategiskt mest viktiga sträckan i enlighet med arbetet inom TEN-T. Runt våra storstäder finns en stark tillväxt- och arbetsmarknad som vi måste se till att nyttja. Dagens brist på infrastruktur leder till tillväxtförluster. Såväl den svenska som 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 antalet som exempelvis arbetspendlar från Sverige till Danmark. Den regionala

arbetsmarknaden kan genom investeringar i bättre infrastruktur få möjlighet att växa. Arbetspendling med längre geografiska avstånd blir möjlig när restiden minskar.

VÄGAR

För oss är det självklart att hela Sverige ska leva. På landsbygden är väl underhållna vägar av särskilt stor betydelse, därför behöver vi utöka satsningarna på vägar på landsbygden. Det är inte minst viktigt också för att kollektivtrafiken ska fungera. Likaså behöver vi för att öka trafiksäkerheten se till att vi i de stora stråken mellan våra huvudstäder i Norden investerar i mötesseparerade vägar.

DATATRAFIK OCH TELEFONI

Tillgång till bredband och internetjänster är i dagens samhälle lika viktig 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 och vid befintliga statliga vägar där sådana saknas behöver ses över. 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.

Aylin Fazelian (S)

Aida Birinxhiku (S)

Johan Büser (S)

Louise Thunström (S)

Mikael Dahlgvist (S)

Jessica Rodén (S)

Marcus Andersson (S)