

Motion till riksdagen 2013/14:T397

av **Anders Ahlgren och Erik A Eriksson (C)**

Landsortens bas- och exportindustris och besöksnäringens behov av transporter

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att ta fram beräkningssätt som inte automatiskt prioriterar bort landsortens exportindustris och besöksnäringens behov av transporter till förmån för utveckling av befintliga befolkningscentrum.

Motivering

Det är få frågor som engagerar så många invånare, företagare, medier och politiker som infrastrukturfrågor. Infrastrukturens betydelse för den regionala utvecklingen kan inte nog poängteras. Bra infrastruktur lägger grunden för ett framgångsrikt näringsliv och en bygd som utvecklas.

Därför tycker vi att det är glädjande att regeringen tagit initiativ till en ny planperiod som stäcker sig så lång fram i tiden som 2024. Förslaget ospänner mer än 200 miljarder kr mer än den som den socialdemokratiska regeringen presenterade 2004. Därtill kan förväntas en medfinansiering på 100–200 miljarder kr.

Med detta som utgångspunkt vill vi lyfta fram ett resonemang när det gäller godstrafiken på järnväg och behovet av ökad tillgänglighet till stora besöksmål i Sverige.

Näringslivet välkomnar att betydelsen av effektiva och robusta godsstråk i Sverige med internationella kopplingar till Europa ges en stark fokusering.

Det är väl naturligt eftersom alla pratar om Sveriges stora exportberoende.

Men är det verkligen så vi prioriterar?

Låt oss ge ett exempel från Mellansverige:

Fel! Okänt namn på

Korsnäs	Sandvik	Ovako	Stora Enso
Trätåg AB	SSAB	Outokumpo	Kvarnsveden
Ejendals	Ericsson	Clas Ohlson	Arctic Paper
ABB	Spendrups	Metso	Tomoku Hus
Wasa Knäck	Billerud	Doorina	Kopparbergs
Bergkvist	FM Mattson	Åkerströms	Bergvik Skog

Dessa företag har alla det gemensamt att de är beroende av järnvägen och ligger utmed eller i anslutning till Bergslagsbanan. Ett godsstråk från Gävle/Storvik via Falun/Borlänge, Hällefors, Kil, väster om Vänern till Göteborgs hamn.

Tillsammans svarar de för över 40 % av svensk industris exportvärde och är alla beroende av att komma till eller från hamn och främst då Göteborg.

Till denna lista kan sedan läggas den stora godsmängd vi kan förvänta oss när Botniabanen och Inlandsbanans godsflöden ökar, eller vart skall gods från Norrland ta vägen? Sträckan är också under många år utpekad som ett av tre prioriterade stråk av Näringslivets Transportråd.

Men då är det väl ingen tvekan om att godsstråk är prioriterade, eftersom exportindustrin har så stor betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling?

Vi vill ge ytterligare ett exempel på ett område som har allt större påverkan på svensk ekonomi. Det handlar om besöksnäringen som svarar för ett "exportvärde" som passerat 100 miljarder kronor. En näring som av allt fler betraktas som en ny basnäring. Som exempel vill vi lyfta fram norra Europas största friluftsområde – Sälen – Trysil – Idre – Engerdal.

Ett område som i dag har över 4,3 miljoner övernattningsnätter. Men det är ett område med väldigt begränsad tillgänglighet. Restid i egen bil är i genomsnitt 6–7 timmar. Då förstår var och en att det inte går att locka till sig nya besökare från platser som har ännu längre restid. Det innebär att det är angeläget att hitta lösningar som ger nya kundgrupper helt andra förutsättningar att nå området för att det skall kunna fortsätta växa.

Med en utbyggnad av befintlig flygplats till att bli en internationell charterflygplats finns förutsättningar att inom 2 timmar nå en marknad på 200 miljoner människor. De 365 besöksnäringensföretagen i det svensk-norska området kommer själva att svara för driften. Sammantaget beräknar man kunna skapa 1 500–2 000 nya jobb bara på svenska sidan. Då finns det en tvekan om att ökad tillgänglighet till attraktiva besöksmål är prioriterat, eftersom besöksnäringen bidrar så positivt till svensk ekonomi.

När planeringsprocessen väl är i gång arbetar Trafikverket med att ta fram jämförande kalkyler. Allt för att man skall kunna jämföra olika objekt med varandra i den kommande prioriteringen. Begreppet "netto-nuvärdeskvot" eller "samhällsekonisk kalkyl" är välkänt och dessa kalkyler ger olika användare av infrastrukturen olika värden. Mest prioriteras persontransporter. Därefter kommer gods och slutligen "regional utveckling" (dit satsningar inom besöksnäringen oftast räknas) som nästan inte alls påverkar utfallet i kalkylen.

Fel! Okänt namn på

Slutsatsen är att man redan från början förminskar godstransporternas möjligheter att hävda sig i fördelningen av medel för utveckling av nödvändig infrastruktur.

När det gäller insatser för att stödja regional utveckling har den ett ännu sämre utgångsläge. Detta sätt att sortera prioriteringarna ger alltid befintliga befolkningscentrum ett försprång i förhållande till att utveckla näringslivets behov av transporter eller att främja utveckling av helt nya geografiska satsningar. Satsningar som kanske främst handlar om att utveckla intressanta besöksmål.

Vad är skälet till detta? Tror man inte på näringslivets förmåga och behov av ökad kapacitet? För det kan väl inte vara så att det finns något samband med att många av företagen har sin verksamhet förlagd till landsbygden och orter utanför de stora befolkningskoncentrationerna?

Vår uppfattning är att det är politikens roll att aktivt arbeta med samhällets utveckling. Dessa viktiga ställningstaganden kan aldrig överlåtas till en teknisk kalkyl som via en enkel sortering i Excel slår bort viktiga strategiska insatser för såväl bas- och exportindustrin som besöksnäringen.

Vi välkomnar därför det som sägs i den infrastrukturproposition som riksdagen antog i december 2012, där det tydligt lyfts fram att ”strategiska stråk och noder bör vara vägledande för framtida prioriteringar av satsningar på infrastruktur för godstrafiken”. Vi är också glada att frågan om ökad tillgänglighet för attraktiva besöksmål lyfts fram i förslaget.

Så nu ser vi fram emot hur detta får genomslag vid framtagning av framtida infrastrukturplaner.

Stockholm den 24 september 2013

Anders Ahlgren (C)

Erik A Eriksson (C)