

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:272

av Anders Ahlgren och Daniel Bäckström (C)

Landsortens bas- och exportindustri och besöksnäringens behov av transporter missgynnas

Förslag till riksdagsbeslut

1. 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 exportindustri och besöksnäringens behov av transporter till förmån för utveckling av befintliga befolkningscentrum.

Motivering

Det är få frågor som engagerar så många invånare, företagare, media 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 väldigt glädjande att beslut fattats om en ny planperiod som stäcker sig så långt fram i tiden som 2024. Förslaget är den största satsning som gjorts i Sverige och omspannar ca 522 miljarder kr. Därtill kan förväntas en medfinansiering på 100–200 mdr 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. Cirka hälften av svensk

BNP skapas av landets exportföretag. Vi är ett av de länder i världen som är mest beroende av en goda förutsättningar för exportföretagen.

Men då är det väl naturligt att vi prioriterar detta?

Låt oss ge ett exempel från mellansverige:

- Korsnäs
- Sandvik
- Ovako
- Stora Enso
- Trätåg AB
- SSAB
- Outokumpo
- Kvarnsveden
- Ejendals
- Ericsson
- Clas Ohlson
- Arctic Paper
- ABB
- Spendrups
- Metso
- Tomoku Hus
- Wasa Knäck
- Billerud
- Dooria
- Kopparbergs
- Begkvist
- FM Mattsson
- 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 Bottniabanan 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. Många av de expansiva besöksområdena och evenemangen är områden med väldigt begränsad tillgänglighet. Egen bil är ofta det enda möjliga transportmedlet och dessutom är avstånden långa. Det innebär att det är angeläget att hitta lösningar som ger befintliga och nya kundgrupper helt andra förutsättningar att nå området för att det skall kunna fortsätta växa.

Med ökad tillgänglighet finns goda förutsättningar för expansion och därmed skapande av nya jobb. Detta i bygder där nya jobb är prioriterat över allt annat. Men då är det väl ingen 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 ”sammhällesekonomisk kalkyl” är ett välkänt begrepp 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.

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 befolkningscentra 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 att dessa prioriteringar också får genomslag vid framtida prioriteringar av infrastrukturobjekt.

Anders Ahlgren (C)

Daniel Bäckström (C)