

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:1430

av Monica Green m.fl. (S)

Västsveriges infrastruktur

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

Västsverige (Hallands, Västra Götalands och Värmlands län) är strategiskt placerat mellan tre nordiska huvudstäder. Detta ger stor utvecklingspotential. Här bor och verkar över 2,2 miljoner människor och området är känt för handel, industri och internationella utbyten. Västsverige står idag för en fjärdedel av landets transporter och är det område i Sverige där godsflödet är som tätast.

Näringslivets transportråd har som riksangelägenheter pekat ut godsstråket genom Bergslagen, investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan väster om Väneren och 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.

Västsverige är ur sysselsättningsperspektiv landets viktigaste industriregion. Västsverige 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 med början 2008–2009 slog särskilt hårt mot Västsverige. Främst fordonsindustrin och verkstadsindustrin har drabbats men precis som i övriga landet har

även tjänstebranschen påverkats negativt. Det värsta är förmodligen över men det behövs ändå åtgärder för att stärka regionens konkurrenskraft, inte minst genom investeringar i infrastrukturen.

I lågkonjunktur, då enskilda orter kan drabbas mycket hårt av företagsnedläggningar, är det särskilt angeläget att underlätta arbetspendling. 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 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 gemensamma 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 tidigare beslutad närtidssatsning på infrastrukturen, är behovet fortfarande stort av väg- och järnvägsinvesteringar i Västsverige. Det handlar bl.a. om investeringar i E6, E18, E20 och E45 samt riksvägarna 40, 44, 61, 62 och 63.

För att öka möjligheterna att flytta transporter från vägarna till mer miljövänliga transporter på järnväg krävs flera satsningar.

Triangeln Göteborg–Oslo–Stockholm 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, besöksnäringen 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 tätnar 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 är en viktig förutsättning för både godstransporter till Göteborgs hamn och 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.

Snabbare resor med Västkustbanan 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 mellan 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 och Oslo liksom riksväg 45 mellan Karlstad och 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. Riksvägarna 61, 62 och 63 i Värmland skall på sikt bli mötesfria.

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 transporterna.

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.

Regeringen kan medverka genom ett omfattande omställningsstöd till sjöfarten. Det kan skapa nya jobb i Sverige samtidigt som det blir renare fartyg. Men 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. Vi anser att dessa kostnader borde belasta statsbudgeten och på det viset skapa utrymme för den svenska

sjöfarten att expandera. Men det förutsätter också att tonnageskatt för sjöfarten införs snarast.

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 framgångsrikt. 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 Väners aorta och Vänersjöfarten behöver säkras. Regeringen måste därför snarast ge besked om att slussarna i Trollhätte kanal kommer att 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. I dag finns märkbara brister i mobiltäckningen.

Sverige hade länge en ledande position när det handlar om utbyggnad av en digital infrastruktur, men tyvärr har utbyggnadstakten kommit av sig. 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. Oroväckande tecken på att telekomregleringen fungerar dåligt märks och det skapar osäkerhet för operatörerna, vilket kan bromsa investeringar i ny kapacitet. Dessutom är det dags för ett mål när det gäller mobilt internet. 4G måste naturligtvis vara öppet och tillgängligt när de nya licenserna delas ut.

Cykeltrafik

Att anlägga bra cykelvägar längs våra större vägar för att erbjuda ett framtidsinriktat och klimatsmart alternativ till biltrafik är bra. Är cykelbanorna säkra med planskilda

korsningar och upplysta passager och finns utmed större vägstråk väljer många att cykla trots att de kanske har ganska långt till jobb eller utbildning.

Monica Green (S)

Jennie Nilsson (S)

Jan-Olof Larsson (S)

Maria Andersson Willner (S)

Mattias Jonsson (S)

Petter Löberg (S)

Mikael Dahlgvist (S)