

Motion till riksdagen 2005/06:T603

av Peter Jonsson m.fl. (s)

Infrastruktur och kommunikationer i Västsverige

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	1
Förslag till riksdagsbeslut	2
Västsverige – en region med stora tillgångar men också med stora krav på sig	3
Nödvändiga projekt i Västsverige	4
Partihallsförbindelsen i Göteborg.....	4
Västlänken.....	4
Ny älvförbindelse	4
Bättre och trafiksäkrare vägar	4
Bygg ut Europaväg 6 i norra Bohuslän	5
Bygg ut Europaväg 20.....	5
Bygg ut riksvägarna 40 och 45.....	6
Trollhättepaketet	7
Järnvägar – avgörande för en hållbar utveckling.....	7
Sjötransporter	8
Landvetter flygplats	8
Tjälsäkring och bättre bärighet på Västsveriges grusvägar	9
Hållbar miljö och trafiksäker framtid	9
Infrastruktur en motor för utveckling	10
IT och kommunikationer	10

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en satsning på partihallsförbindelsen i Västsverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ny älvförbindelse i Göteborg.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga ut de berörda Europavägarna: E 6, E 20, E 45 samt riksväg 40 i Västsverige.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att satsningen på Trollhättepaketet kommer att genomföras.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggt järnvägsnät i Västsverige.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Landvetter flygplats görs mer tillgänglig.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättringar av tjälsäkringen i Västsverige.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utveckling av informationsteknik i Västsverige.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utveckling av informationsteknik i Västsverige.

Västsverige – en region med stora tillgångar men också med stora krav på sig

Västsverige är en strategiskt belägen transportregion mellan tillväxtområdena runt Nordens huvudstäder. Med sina drygt 1,5 miljoner invånare är Västsverige näst folkrikast i Sverige och ett av de mest befolkningstäta områdena. Cirka hälften av befolkningen är bosatt i Göteborgsregionen och i Sveriges näst största stad, Göteborg.

Västsveriges näringsliv är omfattande och mångsidigt. Närmare 70 procent av de förvärsarbetande får sin utkomst från tjänstenäringslivet. Regionen är ur sysselsättningsperspektiv landets viktigaste industrilän med sin för Sverige betydelsefulla bilindustri och tillsammans med Skåne landets viktigaste jordbrukslän.

För att näringslivet ska kunna bedrivas effektivt och kunna växa krävs en stark transportsektor. I Västsverige arbetar över 30 000 personer med transporter. Till detta kommer industri och tjänster med nära koppling till transporter. Transporternas vikt stärks av den väl utvecklade forskning inom området som finns i Västsverige.

Näringslivet i Västsverige är internationellt inriktat och transportberoende. Pendlingsströmmarna är stora. Här finns storstadsregionen med betydande person- och godsflöden, flera av Sveriges viktigaste väg- och järnvägsstråk, Nordens största hamn och Sveriges näst största flygplats. I Västsverige finns

också ett vitt förgrenat mindre vägnät som är viktigt både för företag och boende. Totalt svarar Västsverige för över en femtedel av landets person- och godstrafik.

Med sådana tillgångar borde det råda stor tillförsikt i Västsverige. Det finns emellertid en hotbild. Infrastrukturen i Västra Götaland har idag sådana brister att en positiv ekonomisk utveckling hämmas. Samtidigt fortsätter trafiken att öka. Enligt Vägverket har ökningen det senaste året varit större än förväntat. Trafikintensiteten visar sig också i olycksstatistiken som ökar oroväckande mycket. Bristerna får också en annan konsekvens, begränsar möjligheterna till en hållbar utveckling inom transportområdet. Kapacitetsproblemen på järnvägssidan i och runt Göteborg är de mest omfattande i landet, vilket försvårar och hindrar en utbyggnad av miljöanpassat transportsystem.

Det krävs helt enkelt ytterligare satsningar för att inte Västsverige ska tappa sin ställning. Infrastrukturen har varit ett eftersatt område det senaste decenniet. Uteblivna investeringar och anslag till underhåll har satt sina tydliga spår i hela landet. Det har påverkat både utveckling, arbetsmarknad och trafiksäkerhet. Det finns skäl till att satsningarna uteblivit. Men det är nu hög tid att återigen bygga ut infrastrukturen och kommunikationerna.

En utbyggd infrastruktur i Västsverige är nödvändig. Problemet är att vi inte får budgetmedel ens i närheten av planeringsramarna vad det gäller den regionala infrastrukturplanen. För 2005 fick vi knappt 60 procent och vi vet ännu inte det exakta utfallet för 2006, men allt tyder på att det blir ett liknande utfall. Konsekvensen blir att viktiga projekt blir lidande.

Nödvändiga projekt i Västsverige

Partihallsförbindelsen i Göteborg

Partihallsförbindelsen är inte bara nödvändig för Göteborg utan för hela Västsverige. Vid Tingstadsmotet strålar tre vägar samman, som alla berör trafiken i Västsverige: E 45, E 20 och E 6. Trafiken har ökat kraftigt, både när det gäller långväga och regional trafik. Det har skapats en flaskhals som påverkar transporter för hela Västsverige. Mot bakgrund av att Göteborgs hamn är Nordens enda hamn med oceantrafik får det också konsekvenser för ett långt större område. Investeringen är av oerhört stor betydelse för utvecklingen i hela Sverige.

Västlänken

Västlänken, en tågtunnel under centrala Göteborg, behövs för att underlätta kommunikationerna i Göteborgsregionen, Västsverige och även nationellt. Västlänken är ett viktigt steg för att förverkliga visionerna om det långsiktigt hållbara samhället. Projektet skulle innebära att Göteborg får stationer i cen-

Fel! Okänt namn på

trala Göteborg som underlättar och förbättrar resandet, framförallt det ökande resandet på järnväg till och från Göteborg. Västlänken skapar möjlighet till arbete och utbildning och dessutom påverkas miljön i positiv riktning.

Ny älvförbindelse

För att stärka konkurrenskraften och tillväxten i Västsverige behövs en ny älvförbindelse i Göteborg. Beräkningar från Västsvenska Industri- och Handelskammaren visar att trängseln i Göteborg kostar samhället stora resurser idag. Det slutsatser man kan dra av detta är bland annat att utan en ny älvförbindelse tvingas en person boende i Landvetter som pendlar till Lindholmen att sitta motsvarande fyra arbetsveckor i kö varje år. I dagsläget sträcker sig planeringen av infrastrukturinvesteringar fram till 2015. Inom den tidsperioden finns ingen ny älvförbindelse inplanerad.

Med en ny älvförbindelse skulle man spara 3 900 fordonstimmar per dag, enligt Västsvenska Industri- och Handelskammaren. Deras beräkningar visar även att en ny älvförbindelse beräknas skapa 4 000–5 000 flera jobb i Göteborgsregionen. Det är också viktigt att framhålla att ett effektivt transportsystem ger färre flaskhalsar, vilket innebär ett mer miljövänligt system.

Bättre och trafiksäkrare vägar

Vägarna i Västsverige är generellt av bristfällig standard, det gäller såväl riksvägarna, länsvägarna som det så kallade finmaskiga vägnätet. En upprustning och utbyggnad av vägnätet är nödvändig för att göra det möjligt för person- och godstrafiken att över huvud taget ta sig fram på vissa vägar, Dalsland har t ex procentuellt fler km tjälskadade vägar än hela Norrland. Men framför allt fungerar den bristfälliga västsvenska vägstandarden som en flaskhals för utvecklingen, på såväl nationell som regional nivå. Inte minst måste det ske en upprustning för att öka trafiksäkerheten.

Bygg ut Europaväg 6 i norra Bohuslän

E 6 är en viktig länk i det europeiska vägnätet. Vägen är den i särklass viktigaste vägen till och från Norge med en starkt ökande trafik. Cirka 50 procent av Norges alla utrikestransporter går i E 6-korridoren och sedan 1994 har transittrafiken ökat med hela 70 procent. 1999 transporterades 5,3 miljoner ton gods med lastbil över Svinesund. Det innebär en lastbil per minut, dygnet runt, året runt. Sedan dess har trafiken ökat ytterligare. Sommartid medför ökande turism och personbilsåkande en närmast fördubblad trafik, vilket tillsammans med den undermåliga standarden gjort att vägsträckan är oacceptabelt hårt olycksdrabbad. Det torde därför vara få vägprojekt i Sverige som är så angelägna att få färdigt som utbyggnaden av E 6.

Fel! Okänt namn på

E 6:ans strategiska betydelse i den nordiska triangeln Köpenhamn–Stockholm–Oslo kan inte nog understrykas. Nordiska triangeln har av Europeiska unionen utpekats som 1 av 14 viktiga infrastrukturprojekt som anses särskilt angelägna. Det är viktigt att Sverige som medlemsland svarar upp mot denna prioritering. Förbättringsarbeten på den norska sidan av riksgränsen har gjorts upp till Oslo. Bron över Sunningesund, Uddevallabron, är klar liksom Öresundsbron. Snart är det bara sträckan i norra Bohuslän som återstår innan vi ska få en bra vägförbindelse Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn. Det är därför nödvändigt att öka den nuvarande investeringstakten för standardhöjningen av E 6. Ett nödvändigt krav är att E 6:an står färdig år 2007 såsom utlovats.

Bygg ut Europaväg 20

E 20 spelar en viktig roll i det europeiska vägnätet genom sin betydelse som förbindelselänk mellan Stockholm och Göteborg. Den totala trafikvolymen är som störst kring Göteborg medan lastbilstrafiken har ett stort och jämnt flöde över hela sträckan. Under perioden 1993–1998 påvisades en kraftig ökning av den tunga trafiken med hela 30 procent.

E 20 är mycket viktig för kommunerna och de många företagen längs stråket och binder samman orter i regionen som har stor industriproduktion. Den passerar delar av landet som brottas med svåra strukturproblem och har sitt tillflöde från områden med allvarlig regional obalans. Stora delar av Bergslagen möter genom Bergslagsdiagonalen (riksväg 60) E 20 i Örebro och är starkt beroende av en hög standard på E 20 för att nå Göteborg och dess hamnområde. Därigenom har E 20 i högre utsträckning än många andra förbindelselänkar stor betydelse för den regionala balansen i landet som helhet. En förutsättning för en framgångsrik strukturomvandling i utsatta delar av landet är att staten genom trafikpolitiska prioriteringar bidrar till den regionala utvecklingen. E 20 mellan Stockholm och Göteborg måste därför ges status som stamväg.

Västsverige är mycket beroende av ett väl fungerande och säkert flöde på E 20. Som det ser ut idag har E 20 stora brister. Det finns alltför många plankorsningar där bland annat jordbruksmaskiner kör ut eller korsar vägen. Tung trafik blandas med snabb och utgör ett ständigt hot mot trafiksäkerheten. Vägbredden varierar från 13 ner till 8 meter på vissa sträckningar som dessutom är kurviga, mitträcke saknas och det finns gott om oskyddade trafikanter vid busshållplatser som saknar bussfickor för att nämna något. Vi ser med oro på den ökade olycksstatistiken som den bristfälliga vägstandarden för med sig.

Vi västsvenska socialdemokrater delar Vägverkets uppfattning att hela sträckan Göteborg–Örebro ska vara en trafiksäker fyrfältsväg, men kräver också att arbetet med att förverkliga detta påbörjas under planperioden. Detta ligger också i linje med god miljöpolitik och riksdagsbeslutet om nollvisionen för trafiksäkerhet.

Fel! Okänt namn på

Bygg ut riksvägarna 40 och 45

Riksväg 40 är en av tre internationella vägar in i regionen och den naturliga tvärförbindelsen i södra Sverige. Många tunga transporter till och från Danmark och Finland väljer denna väg och lastbilstrafiken har mellan 1993 och 1998 ökat med hela 45 procent. Stora och ökande trafikflöden, många korsande vägar, kurvor och backkrön och en negativ olyckstrend skapar emellertid stora problem för trafiken. Dagens standard är på en stor del av sträckan inte anpassad till den trafik vägen bär.

Även på riksväg 45, som ska döpas om till Europaväg 45, är trafiken mycket omfattande. Särskilt på de södra delarna ökar volymen kraftigt år från år. Den tunga trafiken ökade från 1993 till 1998 med nära 30 procent. Många av de transportererna innehåller farligt gods. Det innebär, med den intensiva trafik och den täta bebyggelse som finns kring vägen, att det finns ett ständigt hot mot trafikolyckor som också kan påverka omkringliggande områden.

I förhållande till sin funktion har riksväg 45 en oacceptabelt låg standard med allt för många plankorsningar, trafikljus och dåliga genomfartslösningar. Pendlingen är dessutom stor längs Göta älvdalen i båda riktningarna och både väg och järnväg är dåligt anpassade till dagens trafikuppgifter.

Riksvägarna 40 och 45 är av mycket stor betydelse för Västsverige. Kapaciteten, kvaliteten och trafiksäkerheten på dessa vägar är undermålig och kräver omedelbara åtgärder. Trafikflödet måste bli bättre. En breddning till åtminstone fyrfältsväg måste genomföras och planskilda korsningar måste byggas. Förbättringarna av riksvägarna 40 och 45 är mycket angelägna både för enskilda personer och för näringslivet. För att få bästa effekt är det mycket viktigt att förbättringarna av riksväg 45 samordnas med investeringarna i järnvägen vid Göta älv. Annars riskerar båda projekten att både fördras och försenas.

Trollhättepaketet

Avsikten med Trollhättepaketet, med satsning på järnvägar, vägar, forskning och utveckling, var från början att göra det möjligt för Saab i Trollhättan att vinna kampen om General Motors "site selection" för de nya mellanklassbilar för Europa som ska börja produceras under märkena Opel och Saab efter år 2008.

Nu vann Rüsselsheim och Trollhättan förlorade men paketet ligger fast. För ett år sedan kom beskedet att bara en GM-fabrik i Europa skulle tillverka medelstora bilar för Saab. Och trots GM:s försäkringar om fortsatt produktion i Trollhättan är Trollhätteborna fortfarande oroliga för Saab och stans framtid. Vad gäller Trollhättepaketet är det fortfarande viktigt för Västsverige att den satsningen ligger kvar, oavsett vad som händer. Den blir ju inte mindre viktig efter det negativa beskedet från GM. Därför är det extra viktigt att satsningen på Västsverige och bilindustrin kommer att genomföras. Vi välkomnar att staten lägger in 400 miljoner kronor i Trollhättepaketet för att dämpa effekten av att tusentals Saabjobb förloras till tyska Rüsselsheim. Pengarna i Trollhät-

tepaketet ska gå till forskning och utveckling inom telematik och produktionsteknik. Åtgärderna behövs fortfarande och en del, framför allt järnvägen, handlar ju inte enbart om Saab utan behövs även av andra skäl.

Järnvägar – avgörande för en hållbar utveckling

Västsverige och Västra Götalandsregionen har ett strategiskt läge mellan de nordiska huvudstädernas tillväxtområden. Som transportregion är det av vital vikt att Västsveriges transportsystem fungerar på ett sätt så att tillväxten i regionen, Sverige och Norden bibehålls och stärks.

Som det ser ut idag har de västsvenska järnvägarna på många sträckor ingen chans att konkurrera med vägarna. För att få ett modernt och effektivt järnvägssystem som klarar pendling, långväga persontrafik och godstrafik krävs en kraftfull utbyggnad av järnvägssystemet. Många linjer består idag av enkelspår och har en föråldrad standard som är oacceptabel, och kapacitetsproblemen på järnvägssidan i och runt Göteborg är, enligt en studie från Banverket, de mest omfattande i landet.

Upprustningen av järnvägarna är också en nödvändighet för att kunna skapa en hållbar utveckling och en god miljö, såväl nationellt som regionalt. Vi måste ge förutsättningar för varutransporterna att lastas på tåg istället för på lastbilar. En kraftfull utveckling av järnvägsnätet i Västra Götalandsregionen med snabbare förbindelser kommer även att öppna en betydligt vidare arbetsmarknadsregion än dagens, vilket kommer att gynna hela regionen.

Avgörande för framtiden är därför höjd kapacitet och standard för effektiva godsflöden till hamnarna i regionen och framför allt till Göteborgs hamn, tillräcklig kapacitet och standard för att persontrafiken ska kunna utvecklas internationellt, nationellt och regionalt, smidigare passage för person- och godståg via en tågtunnel under Göteborg samt en järnvägsförbindelse till Landvetters flygplats.

Sjötransporter

Som en följd av lång handels- och sjöfartstradition går större delen av den svenska transoceaniska utrikeshandeln över Göteborgs hamn och förutom handelshamnarna finns viktiga hamnar i Lysekil och Uddevalla samt på Tjörn. Flera godshamnar finns också vid Väneren, främst vid Lidköping och Otterbäcken, bland andra viktiga hamnar som har intresse av Vänersjöfarten återfinns även Karlstad. Genom slussarna vid Lilla Edet och Trollhättan transporteras årligen 3,5 miljoner ton gods. Från Göteborg upprätthålls vidare regelbunden färjetrafik till Danmark, Tyskland och Storbritannien.

Nästan hälften av Sveriges sjöfartsgods lastas eller lossas i Västsveriges hamnar. Detta gör sjöfarten till ett profilområde för Västsverige. Hamnverksamheten i Västsverige bör i så stor utsträckning som möjligt samverka. Göteborgs hamn bör ges goda förutsättningar för att även fortsättningsvis vara knutpunkt i Norden för den transoceaniska sjöfarten.

Fel! Okänt namn på

Farlederna till Göteborgs hamn har utvidgas och fördjupats, vilket är bra. En utvecklad Vänersjöfart spelar en viktig roll. Därför är det med tillfredsställelse vi kan konstatera att Vänersjöfarten nu får en hållbar lösning. Kapaciteten i Trollhättans kanal håller på att förbättras. Slussarna renoverades ganska nyligen.

Det är viktigt att Västsveriges hamnar utvecklas ifrån sina förutsättningar och specialområden. Investeringar i järnvägar till hamnarna för godstransporterna från Norge och norra Sverige behövs fortfarande.

Landvetter flygplats

Västsverige har ett antal flygplatser, av vilka Landvetter har såväl inrikes som internationell linjetrafik samt chartertrafik och är landets mest trafikerade flygplats näst Arlanda. Vidare upprätthålls inrikestrafik från flygplatserna i Trollhättan och Skövde.

För att Västsverige även i fortsättningen ska kunna rymma storföretags huvudkontor och ledningsfunktioner samt upprätthålla spjutspetskompetens inom forskning och utbildning är det viktigt att Landvetters flygplats görs mer tillgänglig. Järnvägsförbindelse bör etableras. Resande på fyra av fem stamvägar måste passera Göteborg för att nå flygplatsen. Ett helhetsgrepp för kommunikationerna till och från rikets näst största flygplats måste tas. Antalet internationella förbindelser bör öka.

Tjälsäkring och bättre bärighet på Västsveriges grusvägar

De statliga vägarna i Västra Götaland är sammanlagt 12 100 km, vilket utgör 12 procent av landets vägnät. Därmed har Västra Götaland i särklass det mest omfattande vägnätet av samtliga län/regioner. Av landsbygdens 8 800 km vägar är 1 900 km grusvägar. Det är endast fyra län i Norrland som har fler km grusväg.

Nästan en tredjedel av Västra Götalands befolkning bor på ren landsbygd eller i orter med färre än 2 000 invånare. Jordbruket, skogsbruket, industrier, turismen och landsbygdsbefolkningen är i stort behov av att det finmaskiga vägnätet fungerar. Vägarna i Dalsland tillhör de mest tjälavstängda vägarna i landet. Dalsland har procentuellt fler kilometer tjälskadade vägar än hela Norrland. Dalsland har ett klimatiskt läge som innebär att tjällossningsperioden under vissa år startar i januari och pågår långt in i april. Andelen avstängda vägar uppgår ofta till upp emot 50 procent av det allmänna vägnätet. Det skapar stora svårigheter för människor som bor på landsbygden.

Det finmaskiga vägnätet har för låg bärighet. Pappers-, massa- och träindustrin drabbas hårt då råvaran inte kan transporteras ut till större väg. Det innebär att stora ekonomiska värden går till spillo varje år. Skogsindustrierna tvingas i många fall importera virke från utlandet.

Infrastrukturpropositionen som riksdagen har beslutat om innebär en kraftfull satsning på vägar och järnvägar under den kommande tioårsperioden. Särskilda medel anslås för bärighets- och tjälsäkring av vägarna. Det är ett mycket positivt beslut som visar att vårt engagemang för frågan har gett resultat.

Samtidigt är det nu angeläget att en tillräcklig andel av de medel som anslås kommer Dalsland till del. Tidigare har Vägverket endast tagit särskild hänsyn till behoven i skogslänen, där även Värmland ingår, men inte gjort samma bedömning när det gäller Dalsland.

Vi anser att Dalsland och skogslänen ska bedömas likvärdigt eftersom behoven av tjälsäkring är desamma. Det finmaskiga vägnätet i Dalsland ska uppnå samma standard som motsvarande vägnät i skogslänen. För att människor ska kunna bo kvar i Dalsland och för att näringslivet i Dalsland ska ges rimliga förutsättningar krävs ytterligare förbättringar.

Hållbar miljö och trafiksäker framtid

Det ökande resandet och transporterandet av varor ökar belastningen på miljön och är med dagens fordon, bränslen m.m. inte förenligt med en långsiktig hållbar tillväxt. Infrastrukturutbyggnaden kan i sig inte lösa denna problematik. Däremot kan och behöver besluten om en fortsatt utbyggnad av transportsystemet inklusive dess infrastruktur skapa bästa möjliga förutsättningar för att en ökad andel av resandet och transportererna kan ske med minsta möjliga miljöbelastning.

Viljan att åstadkomma ett hållbart och miljövänligt samhälle leder ofrånkomligen till åtgärder som stärker kollektivtrafiken, järnvägsnätet och sjöfarten. För den skull ska inte värdet av effektiva trafikflöden på vägarna underskattas från miljösynpunkt. Insatser för att utveckla bränslesnåla motorer och alternativ till nuvarande drivmedel spelar en helt avgörande roll för att reducera biltrafikens negativa påverkan på miljön. Ett strategiskt vägval i detta sammanhang gäller trafikslag för gods-/varutransporter inom och genom regionen. För närvarande ökar tunga varutransporter på vägarna istället för att lyftas upp på järnvägen på grund av stora kapacitetsbrister i järnvägsnätet. För att skapa sådana möjligheter fordras dels ökade möjligheter till långväga kombitransporter av gods på järnväg, dels investeringar i terminaler för omlastning av gods mellan olika trafikslag.

Kollektivtrafiken och bättre järnvägstransporter stärker tryggheten i trafiken i allmänhet. Problemen återfinns främst på vägarna, och här talar statistiken för Västsverige sitt tydliga språk. I Västsverige finns en tredjedel av de farligaste vägarna i hela landet. Ett nationellt program för ökad trafiksäkerhet gäller sedan i fjol, och nollvisionen utgör det långsiktiga målet. Investeringar i vägnätet blir då också ofrånkomliga delar av det samlade programmet.

Fel! Okänt namn på

Infrastruktur en motor för utveckling

En utbyggd infrastruktur är ett av de starkare incitamenten för att stimulera den ekonomiska tillväxten. Genom att förbättra infrastruktur och trafikutbud så att kundunderlag och arbetsmarknad vidgas i en s.k. regionförstoring, öppnas också nya möjligheter för människor i mindre orter. I Västsverige finns en stor potential för regionförstoring framförallt genom utbyggnad av järnvägs-systemet. Exempelvis kan arbetsmarknaderna i Varberg, Borås, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla integreras med arbetsmarknaden i Göteborg. Dalsland kan vävas samman med Trestadsregionen.

Genom att bygga ut vägar och kommunikationer skapas också förutsättningar för glesbygden i regionen att utvecklas och leva vidare genom ökade möjligheter till pendling till tätorterna. På så vis stärks tillväxten till fler geografiska områden. Vidgade arbetsmarknader bidrar också till ökad jämlikhet och jämställdhet. Konsekvenserna av en otillräcklig transportinfrastruktur i Västsverige blir lägre tillväxt och dålig trafiksäkerhet som innebär avsteg från nollvisionen. Det leder till en sämre miljö och ökade svårigheter att uppfylla miljö kvalitetsnormerna.

IT och kommunikationer

Tillgång till bredband och andra telekommunikationer blir en allt viktigare förutsättning för att det ska vara möjligt att arbeta och bo också i glesbygden. En infrastruktur med högkvalitet vad gäller hastighet och kapacitet bör byggas ut ytterligare i Västsverige för att ge förutsättningar att utnyttja IT som drivkraft för utveckling och konkurrenskraft. Hushåll och företag, oavsett var de finns, ska kunna använda informationstekniken. Genom att bygga ut vägar och kommunikationer skapas också förutsättningar för glesbygden i Västsverige att utvecklas och leva vidare genom ökade möjligheter till pendling i tätorterna. På så vis stärks tillväxten till fler geografiska områden. Vidgade arbetsmarknader bidrar också till att fler får arbete och egen försörjning.

Stockholm den 29 september 2005

Peter Jonsson (s)

Lars Johansson (s)

Berndt Ekholm (s)

Lennart Nilsson (s)

Carina Ohlsson (s)

Majléne Westerlund Panke (s)