

## Motion till riksdagen 2018/19:1788

av **Lars Mejern Larsson m.fl. (S)**

### Infrastruktur

---

#### Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för kraftfulla investeringar i väg och järnväg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för satsningar på E18 och sträckan Valnäs–Töcksfors och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om samordning av biljettsystem och resenärskriterier inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krafttag mot illegal cabotagetrafik och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta satsningar på tågförbindelsen Oslo–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

#### Motivering

Ett starkt samhälle bygger på att det finns pålitliga grundstrukturer runt omkring oss. En sådan sak är en fungerande infrastruktur. Om människor ska kunna pendla till arbeten och komma i tid till möten måste vi ha en infrastruktur som håller måttet. På samma sätt behöver näringslivet på ett enkelt och tryggt sätt transportera gods genom Sverige och ut till andra länder. Idag finns det många problem som måste lösas, inte minst när det kommer till tågtrafiken.

Sverige har en stark exportindustri och många kunskapsintensiva internationella företag. Det för med sig många resor, i allt från pendlande till besök i andra länder. För Värmland är det oerhört viktigt att järnvägen rustas upp och att investeringar sker på E18 mellan Stockholm och Oslo. Sveriges och Norges huvudstäder tillhör några av Europas mest expansiva områden. Men trots vår närhet leder bristen på samarbete mellan länderna till stora tillväxtförluster.

## Resor över gränser

Resandet mellan länderna ökar och behovet av nya effektiva och hållbara transportnät över de nordiska gränserna är stort, både för person- och för godstrafik. Runt 1,2 miljoner flygresor görs mellan Oslo och Stockholm varje år. För en hållbar grön framtid måste järnvägen utvecklas till ett alternativ till flyget. En rapport från analysföretaget Urbanet som togs fram 2010 visar att höghastighetståg som sänker restiden mellan de nordiska huvudstäderna till lite drygt tre timmar har potential att slå ut flygtrafiken helt – ett smart val både ur passagerar- och ur klimatperspektiv.

När världen blir allt mer globaliserad måste även infrastrukturen hänga med i utvecklingen. Gränserna mellan länder och län får allt mindre betydelse, inte minst bland länderna i Norden. Mot den bakgrunden bör även framtida infrastruktursatsningar ske med hänsyn till andra länder och genom gemensam planering. Regeringen bör ta initiativet till en nordisk samsyn på större infrastrukturprojekt över gränserna.

Både den svenska och den norska 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 som exempelvis arbetspendlar från Sverige till Danmark. De regionala arbetsmarknaderna kan genom investeringar i bättre infrastruktur få möjlighet att växa. Arbetspendling med längre geografiska avstånd blir möjlig när restiden minskar.

Handelsutbytet mellan Sverige och Norge har en lång och stark tradition och båda länderna är beroende av att relationen långsiktigt fortsätter att utvecklas och förstärks. Norge är tillsammans med Tyskland Sveriges största exportland. Vi exporterar mer till Norge än till Kina, Ryssland, Brasilien och Indien tillsammans. Konjunkturerna gör svängningar över tiden och länderna behöver varandra även som förstärkning för att jämna ut upp- och nedgångar.

En driftssäker och snabb järnväg med en restid mellan huvudstäderna på högst tre timmar är alltså av nationellt intresse för såväl Norge som Sverige. Därför bör regeringen vidta åtgärder för att få till en snabbare och driftssäker järnvägsförbindelse på sträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm. Ett sådant initiativ och samarbete över gränsen skulle kunna ge stora synergieffekter för alla parter och dessutom fördjupa arbetet med en gränslös arbetsmarknad. En utbyggd gemensam infrastruktur bidrar också till att konkurrera med flyget och lösa klimatutmaningarna samt ökar också möjligheterna för företag att exportera och nå nya marknader.

## En gränsöverskridande kollektivtrafik

För att klara klimatfrågan behöver fler resa kollektivt. Kollektivtrafiken är en viktig del för att minska resandets miljöpåverkan. I flera delar av landet ökar resandet efter omläggning till tätare turer och snabblinjer. Men också genom nya sätt att leva där bland annat höga bostadspriser gjort att människor inte har råd att bo i området eller på orten där de arbetar. Fokus framöver för att ytterligare öka kollektivtrafikresandet bör vara att se hur människor i framtiden ska kunna ta sig så kallat från dörr till dörr.

Idag är Sveriges kollektivtrafik oerhört uppdelad mellan de olika landstingen och regionerna. Allt från olika typer av biljetter och prissättningar till tekniska system. De problemen bör regeringen se över med tanke på att människor i allt större grad rör sig över gränserna. Ett alternativ som vore att föredra är att alla regioner använder sig av samma tekniska system så att busskortet fungerar överallt i landet. Det finns mycket att

vinna på att någon tar ett helhetsansvar i den här frågan. Även om kollektivtrafiken många gånger ligger regionalt har regeringen uppdraget att hela Sverige ska leva. Därför skulle ett första steg kunna vara samordning av biljettsystem och resenärskriterier.

## Hållbar infrastruktur för näringsliv och industri

Sverige är i behov av stora upprustningar när det gäller både väg och järnväg. Det vore därför önskvärt att de statliga underhållsmedlen för infrastruktur ökas i Värmland och i hela landet. Ett bristande vägunderhåll medför problem både för privatpersoner och för näringslivet. För att ta ett exempel förlorar skogsindustrin enligt en forskningsstudie från Skogforsk uppemot en miljard på vägarnas bristande bärighet.

I dag sker 90 procent av inrikes godstransporter med tung lastbilstrafik. Den trafiken väntas öka med 74 procent fram till 2040. Samtidigt ska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ned med 90 procent fram till 2030. Därför är det av största vikt att infrastrukturen prioriteras för att möta näringslivets krav, tillsammans med satsningar på mer hållbara och klimatsmarta transporter.

Sammantaget kan en vägslitageavgift vara en effektiv åtgärd för att främja den seriösa åkerinäringen och för en övergång till mer klimatsmarta lastbilar. Det är positivt att regeringen har vidtagit flera åtgärder mot cabotage, det vill säga att utländska lastbilsföretag olagligt utnyttjar EU-regler och kör transporter illegalt på de svenska vägarna, något som riskerar inte bara svenska arbetstillfällena utan också trafiksäkerheten. Regeringen bör överväga fler åtgärder mot illegal cabotage trafik och stå upp för en seriös åkerinäring. Det är en grundläggande del i den svenska modellen och något som i allra högsta grad gynnar värmlänningar och värmländskt näringsliv.

## E18 – binder samman Sverige och Norge

De nationella vägarna har mycket stor betydelse för Värmlands förbindelser med såväl angränsande regioner som storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Oslo. För både privatpersoner och företag är huvudstäderna viktiga nodpunkter och precis som beskrivits är gränshandeln fortfarande stark, och när gränserna suddas ut måste E18 och andra förbindelser mellan våra länder hålla ihop.

Trafikverket har tagit fram prognoser för hur gods- och persontransporterna förväntas öka från år 2010 till år 2030. Det totala personresandet i Sverige beräknas öka med 29 procent, fördelat på personbil 34 procent, tåg 27 procent, flyg 16 procent och buss 5 procent. För Värmlands del förväntas personbilstrafiken öka med 19 procent.

Värmland måste ha en välfungerande infrastruktur som gör det möjligt att snabbt färdas inom länet till ett arbete. Ska våra företag utvecklas och växa måste det enkelt gå att ta sig till och från Värmland. Kraven på en utbyggnad av E18 genom länet är stora. Att det inte har gjorts tillräckligt med åtgärder på E18 har lett till att avsnittet Örebro–Oslo har försvunnit ur EU:s så kallade TEN-T-nätverk. Då har man inte längre rätt att söka bidrag därifrån vid utbyggnader. Regeringen har i den nationella transportplanen för 2018–2029 föreslagit satsningar på E18 vilket är bra, men samtidigt saknas satsningar på de åtta milerna från Valnäs vid Segmon och Töcksfors. Den sträckan är den enda på hela E18 i Sverige som saknar mittseparering och är en vanlig landsväg. Samtidigt är vägsträckan olycksdrabbad med åtta döda och ett 20-tal svårt skadade

sedan 2007. Det är ohållbart att den olycksdrabbade vägen inte åtgärdas och det är någonting regeringen snarast bör åtgärda.

## Satsningar på tåg i tid

Karlstad tillhör de stationer som har mest tågförseningar i hela landet. Så har det varit i flera år och det är ohållbart att problemen tillåts fortsätta. Det är en osäkerhet som drabbar både näringslivet och privatpersoner. Få vågar idag ta tåget samma dag som flygresan avgår eller när ett viktigt möte står på dagordningen. För att både kunna nå klimatmålen och förbättra restiderna måste vi ha en fungerande tågtrafik som det går att lita på. Här behövs stora investeringar. Framför allt är det Värmlandsbanan som är lite av ett sorgebarn där förseningar hör till vardagen på grund av bristande kapacitet. Det är bra att det nu blir fler mötespunkter och att sträckan finns med i regeringens planer, men fler satsningar behövs för att få till en fungerande tågtrafik.

*Lars Mejern Larsson (S)*

*Gunilla Svantorp (S)*

*Mikael Dahlqvist (S)*