

Motion till riksdagen
2006/07:N298

av **Ann-Kristine Johansson m.fl. (s)**

Tillväxtkorridoren Oslo–Karlstad– Stockholm

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att stärka tillväxtkorridoren.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om Grensetjänsten.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om resecentrum i Karlstad.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om en synkronisering av infrastrukturprojekten i tillväxtkorridoren.

¹ Yrkande 2 hänvisat till AU.

Fel! Okänt namn på

Motivering

I tillväxtkorridoren Oslo–Karlstad–Stockholm bor det över 4 miljoner människor. Denna norra länk i den nordiska triangeln knyter samman huvudstäderna Oslo och Stockholm. Här är arbetspendlingen över gränsen per capita väldigt hög. I gränskommunerna pendlar var femte person över gränsen. Av de nordiska länderna är det mellan Sverige och Norge som den största arbetspendlingen sker. Och exporten mellan länderna omsätter omkring 13 miljarder euro.

I gränsområdet (Värmland, Akershus, Östfold och Hedmark) bor ca 1,7 miljoner människor med den expansiva Osloregionen som en motor som lockar både arbetskraft och kapital. Men även resten av området har mycket att erbjuda och bygga vidare på. Karlstadsregionen och Värmland fick t.ex. i år utmärkelse av Financial Times som Skandinavien's främsta investeringsregion; i Lilleström finns Norges näst största teknisk-naturvetenskapliga forskningsmiljö. I första hand har svenskar fått ökade arbetstillfällen i Norge men gränsen medför också att norskt företagande söker sig till sitt närmaste EU-land. Sverige är Norges viktigaste exportmarknad och Norge kommer på tredje plats för Sverige. Samtidigt frodas gränshandeln där stora investeringar i form av shoppingcentrum gjorts de senaste åren. Totalt omsätter den svensk-norska gränshandeln ca 10 miljarder norska kronor.

Tyvärr finns det fortfarande inslag i regelverket och andra förhållanden som av enskilda medborgare och företag upplevs som hinder då de rör sig över den svensk-norska gränsen. Hindren är ofta konsekvenser av nationella bestämmelser och varje lands lagstiftningar. Det handlar om allt från skattelagstiftningsfrågor (deklaration, skattkort, personnummer m.m.) och socialförsäkringsfrågor (sjukersättning, föräldraförsäkring, pension m.m.) till tullbestämmelser (användande av bil i det andra landet) och arbetslöshetsförsäkring (ersättningsvillkor, intyg E 301, arbetslöshetsersättning efter avslutad anställning m.m.). Det är nödvändigt och angeläget att underlätta integrationen mellan Sverige och Norge på ett så effektivt sätt som möjligt eftersom det är för ömsesidig nytta och glädje. Beroende på gränsproblematikens komplexitet och spännvidd över två länders olika lagstiftning och regelverk anser vi motionärer att det behövs ett gemensamt arbete och krafttag mellan länderna för att finna lösningar för att förenkla de lagar och regelverk som hindrar arbetskraftens rörlighet mellan länderna. En del av lösningen är det svensk-norska informationscentret, *Grensetjänsten*, som byggts upp i Morokulien, precis på gränsen mellan Sverige och Norge. Det har mer än 7 års erfarenhet av arbete med gränsproblematiken (AF Inre Scandinavia). Där finns svensk och norsk personal i samma kontor med uppgift att ge information om de frågor som kan vara problematiska för företag och individer som har verksamhet i båda länderna. Behovet av en organisation som Grensetjänsten, dit personer, företag, myndigheter m.fl. kan vända sig och få råd och hjälp är stort. Detsamma gäller för *Grenserådet* där myndigheter och organisationer sitter tillsammans och löser gränshinder. Det är en viktig nationell angelägenhet som behöver få del av nationella resurser.

Fel! Okänt namn på

För att skapa nya dynamiska tillväxtregioner i vår del av världen ska svensk *infrastruktur* smidigt kunna knytas ihop med andra länders vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser. Vägtrafiken över gränsen har nästan fördubblats de senaste åren. Trots låg vägstandard ökar godstransporterna och arbetspendlingen. Det är alltså nödvändigt att ytterligare investeringar görs i infrastrukturnätet mellan länderna! I korridoren finns vägarna som sammanbinder Oslo och Stockholm vidare mot Finland och Ryssland. De är en del av den nordiska triangeln, som är ett av 30 av EU prioriterade infrastrukturprojekt. *Vägstandard* är dålig på sina håll längs sträckan, vilket skapar problem med framkomlighet och olyckor. För att stärka den ekonomiska utvecklingen i regionen bör infrastrukturarbetet påskyndas. Dessutom är det önskvärt att de planerade infrastruktursatsningarna längs vägarna i området synkroniseras. I dagsläget är *tågförbindelsen* mellan Stockholm och Oslo av dålig kvalitet. En långsiktig utveckling, där tåget kan medverka till en stärkt korridor, kräver avsevärt kortare restider. Detta innebär också krav på omfattande investeringar som i dag inte finns med i investeringsplaner i Norge eller Sverige. En långsiktig vision med snabbtågstrafik i den nordiska triangeln utgör en sådan utveckling som också knyter korridoren till förbindelser österut. Tillgång till *flygplatser* är en nödvändighet för en positiv regional utveckling och internationalisering. I tillväxtkorridoren finns Norges internationella flygplats Gardemoen, Arlanda i Stockholm samt en handfull regionala flygplatser, bl.a. Karlstad flygplats. Alla transportslag bidrar till regionens tillgänglighet även om vägnätet och tågnätet har de viktigaste rollerna för lokala, regionala och långväga person- och godstransporter i regionen. I arbetet med tillväxtavtalet för Värmland lyfts pendlingsmöjligheterna fram som en avgörande faktor för att man skall kunna bo kvar på sin bostadsort, även om arbetet finns på annan ort. En god kollektivtrafik är inte bara en fråga om turtäthet och fordonsstandard, utan i lika hög grad en fråga om infrastruktur, intryck, service och bekvämlighet i anslutning till själva resan. För närvarande pågår ett arbete inom Värmland med att utveckla den regionala tågtrafiken. Bland annat förnyas Värmlandstrafik AB vagnsparken för att erbjuda bättre resandestandard i bekvämare och miljövänligare fordon. Dessutom har ett samarbete, Gränstrafiken, etablerats med Dalarna och Örebro län och med Hedmarks fylke i Norge, om utvecklat regionalt resande. Detta görs för att erhålla en regionförstoring innehållande bl.a. tre universitet/högskolor samt pendlingsmöjligheter mellan såväl dessa regioner som Osloregionen. Rikstrafiken har också anslagit medel för regionöverskridande mellan Falun/Borlänge och Karlstad. Påpekas bör också att den långväga tågtrafiken mellan Oslo och Stockholm enbart gör stopp i Arvika och Karlstad. Mellanliggande stationer/orter servas via den uppbyggda gränstrafiken, med omstigning i huvudsak i Karlstad till fjärrtåget. Värmland och hela regionen behöver därför ett resecentrum i Karlstad, en plats där olika trafikslag kan sammanföras och övergångar mellan trafikslagen underlättas – allt för att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet, attraktivitet och konkurrenskraft.

Det är nödvändigt att ett fokus på arbetet med gränsöverskridande kluster och nätverk för att öka innovationskraften hos företagen uppmuntras. Genom att främja och fördjupa samarbeten över gränsen får regionen tillgång till fler

Fel! Okänt namn på

aktörer och en större kompetens som därigenom stärker innovationsförmågan i regionen, vilket i sin tur leder till fler jobb. De mindre företagen kan expandera när de får bättre tillgång till infrastruktur och kompetent personal och akademi samt utbyte med andra företag inom landet och i grannlandet. Det tillsammans med den attraktiva livsmiljön som finns längs korridoren medför att människor och företag flyttar till området, vilket bidrar till tillväxt och utveckling.

Tillväxtkorridoren Oslo–Karlstad–Stockholm är en oerhört viktig del i den nordiska triangeln och arbetet med att förstärka denna korridor på olika sätt måste prioriteras.

Stockholm den 24 oktober 2006

Ann-Kristine Johansson (s)

Tommy Ternemar (s)

Berit Högman (s)

Marina Pettersson (s)