

Motion till riksdagen 2020/21:2372

av **Gunilla Svantorp m.fl. (S)**

Infrastruktursatsningar för Värmlands utveckling

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för fortsatta satsningar på tågförbindelsen Stockholm–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen 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 att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för satsningar på E16 och sträckan Mårbacken–norska gränsen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

En väl fungerande infrastruktur är en grund för både industrin och näringslivet, men likaså för privata resor och turism. Vägar och järnvägar har dock inte byggts ut i samma utsträckning som befolkningsökningen och människors ökade rörlighet, vilket gör att det blivit allt trängre och ökad trafik på inte minst järnvägen. Även om siffrorna förbättrats under 2020 är fortfarande förseningar i tågtrafiken återkommande för många resenärer. Värmland och Karlstads centralstation har varit bland de värst drabbade. Regeringen har valt att som mål bygga ett starkare samhälle. Ett starkt samhälle bör då i det här hänseendet innebära att det ska finnas pålitliga och hållbara infrastrukturen.

Den svenska välfärdsmodellen bygger på att alla som kan arbeta också arbetar. I en rörlig tid har gränser suddats ut och arbetsmarknadsområdena blivit större. Om människor ska kunna pendla till arbeten och även delta på möten och konferenser på annan ort måste Sverige 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. Sverige har en stark exportindustri och många kunskapsintensiva internationella företag

som måste ha hållbar infrastruktur för att kunna leva och växa. Utifrån ovanstående perspektiv behöver regeringen se till att infrastrukturen håller måttet och att nödvändiga investeringar kan göras i framtiden.

Det gäller både planering för ny järnväg och att de stora behov av upprustningar som finns av befintlig väg och järnväg tillgodoses. 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, inte minst för skogsbruk och industri.

Stockholm–Oslo 2.55

Riksdagen har över partigränserna tagit beslut om en fossilfri fordonsflotta år 2030. För att nå målet krävs åtgärder för att driva på förnybara drivmedel och utvecklingen av elbilar. Samtidigt måste ett smartare sätt att resa utvecklas som kan konkurrera med dagens flygtrafik. Ett viktigt instrument för att nå målet är utbyggd järnväg, i första hand på de sträckor som är kommersiellt och ekonomiskt gångbara.

Det nordiska samarbetet har under lång tid lett till viktiga beslut som minskade gränshinder, gemensam tullunion och ökad tillväxt. Men trots år av samarbete saknas en hållbar utbyggd infrastruktur mellan länderna. Vår närhet nyttjas inte och leder varje år till stora tillväxtförluster. Inte minst är bristen stor när det gäller järnvägsförbindelse mellan Sveriges och Norges huvudstäder, trots att båda städerna tillhör några av Europas mest expansiva områden.

Vi har vid flera tillfällen tidigare i motionen lyft behovet av ett mer miljövänligt resande. Idag är det alltför många som väljer flyget framför tåg, oftast beroende på flygets kortare restider. För sträckan Stockholm–Oslo handlar det om 1,4 miljoner resenärer som varje år väljer att ta flyget, vilket är förståeligt då tågresan tar över fem timmar. Om möjligheten fanns att med tåg ta sig mellan städer på en rimlig tid skulle stora insatser kunna göras för miljön. Regeringen bör, för en hållbar grön framtid, utveckla järnvägen så att tågresor kan bli ett alternativ till flyget.

Sträckan mellan Oslo och Stockholm är Skandinavien mest lönsamma järnvägsprojekt och 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 klimatperspektiv.

Mot ovanstående bakgrund bör framtida infrastruktursatsningar ske med hänsyn och i samverkan över landsgränserna. Behovet är stort att se över möjligheterna till gemensamma infrastruktursatsningar. Regeringen bör ta initiativet till en nordisk samsyn om större infrastrukturprojekt över gränserna. Resandet mellan länderna ökar och behovet av nya effektiva och hållbara transportnät över de nordiska gränserna är stort, både för person- och godstrafik.

I Värmland är redan Norge en del av arbetsmarknadsregionen och tusentals svenskar arbetspendlar över gränsen. De regionala arbetsmarknaderna kan genom investeringar i bättre infrastruktur få möjlighet att växa. Dessutom blir arbetspendling med längre geografiska avstånd möjlig när restiden minskar.

Ytterligare en intressant aspekt i sammanhanget är att Sverige exporterar mer till Norge än till Kina, Ryssland, Brasilien och Indien tillsammans. En driftsäker 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 driftsäker järnvägsförbindelse på sträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm.

Stora behov av upprustning av vägnätet

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 2010 till 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 milen från Valnäs vid Segmon och Töcksfors. Den sträckan är den enda på hela E18 i Sverige som saknar mittseparering och som är en vanlig landsväg. Samtidigt är vägsträckan olycksdrabbad med åtta döda och ett 20-tal svårt skadade sedan 2007.

I januari 2020 rapporterade Nya Wermlands-Tidningen om att Trafikverket tagit fram nya beräkningsmodeller för investeringar. Region Värmland gav då konsultbolaget WSP uppdraget att ta fram nya kalkyler av utbyggnaden av sträckan Valnäs–Riksgränsen. Resultatet visade att en investering på sträckan utifrån Trafikverkets nya kalkyl är samhällsekonomiskt lönsam. Med anledning av den nya beräkningen tillsammans med de stora dödstaten bör regeringen snarast vidta åtgärder för att sträckan tas med vid en kommande revidering av nationell plan.

Likaså behövs upprustning av väg E16. Vägen mellan Mårbacken (Torsby) och norska gränsen har blivit uppgraderad till europaväg, vilket inneburit ökad trafik och fler tunga fordon. En positiv utveckling då de tunga transporterna lämnat mindre vägar. Däremot innebär den ökade mängden trafik på vägen nya problem. Vintertid har flera avåknningar skett med tyngre fordon, vilket påverkar även privatbilister. Regeringen bör därför se över möjligheten att bredda vägen och att vägstandarden förbättras, för både trafiksäkerhetens och miljöns skull.

Gunilla Svantorp (S)

Lars Mejern Larsson (S)

Mikael Dahlgvist (S)