

Motion till riksdagen 2009/10:T397

av **Berit Andnor och Gunnar Sandberg (s)**

Östvästlig transportkorridor

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en östvästlig transportkorridor.

Motivering

Tillväxt och företagande är beroende av goda kommunikationer, inte minst i landets mellersta och norra delar. Fungerande infrastruktur och transportlösningar behövs för såväl inomregionala som andra kontakter nationellt och internationellt. För att kunna knyta ihop kommuner till större regioner och uppnå bredare arbetsmarknad och ökad service är behovet av nya kommunikationslösningar och vidgade pendlingsmöjligheter stort.

Exportindustrin behöver kostnadseffektiva transporter till viktiga kontinentala marknader liksom till dem som håller på att växa fram kring södra och östra Östersjön och i Ryssland. Effektiva godstransportnät måste därför på ett bättre sätt samordnas på transnationell nivå med kompletterande regionala och lokala länkar.

Vi är övertygade om att förbättrad infrastruktur när det gäller både järnvägen och E14 mellan våra länder har stor strategisk betydelse för utvecklingen av vår region. Vi menar att hela den östvästliga axeln Sundsvall–Östersund–Trondheim har stor betydelse för vår gemensamma utveckling. Det gäller både godstrafik och persontrafik. En satsning på detta stråk borde därför inte bara vara av regionalt intresse utan i högsta grad också av nationellt intresse.

Från Trondheims hamn finns idag både väg och järnväg till Östersund och vidare till hamnarna i Sundsvallsregionen. Inom kort finns förhoppningsvis en färjelinje för godstransporter till finska Kaskö, som i sin tur har kopplingar till östra Finland, Karelen, Arkhangelsk och S:t Petersburg i Ryssland. Denna transportkedja har flera begränsande länkar (missing links) som måste åtgär-

Fel! Okänt namn på

das för att man skall kunna åstadkomma ett fungerande samspel. Detaljerna framgår av de handlingar som överlämnats till regeringskanslierna i de tre länderna.

Ytterligare satsningar på bland annat triangelspår vid Sundsvall för effektiv koppling till järnvägen längs Norrlandskusten planeras och Botniabanan mellan Kramfors och Umeå är klar. Vi är angelägna om att transporterna inte enbart sker i den dominerande nordsydliga riktningen, utan även i östvästlig där Norge med sina hamnar utgör en viktig del. Både för Jämtlands och för Västernorrlands län är närheten till och kontakterna med Trondheimsområdet en viktig, och delvis underutnyttjad, resurs. För att uppnå ett sammanhängande väl fungerande järnvägssystem behöver nu Meråkerbanan moderniseras.

Meråkerbanan utgör i dag en flaskhals för utveckling i flera sammanhängande godstransportsystem. Bland annat finns planer på ett sammanhållet godstrafiksystem efter slingan Göteborg–Oslo–Trondheim–Östersund–Ånge–Göteborg. Efter denna sträckning är det endast Meråkerbanan som inte är elektrifierad, vilket medför högre transportkostnader då omväxling till diesel-lok måste göras för denna bandel.

Utöver de nu pågående och kommande investeringar som görs i vägar och järnvägar i vår region är det viktigt att regeringen upptar förhandlingar med Norges och Finlands regeringar om ett gemensamt program för långsiktiga satsningar på denna östvästliga korridor.

Stockholm den 1 oktober 2009

Berit Andnor (s)

Gunnar Sandberg (s)