

Motion till riksdagen 2007/08:T371

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

Tillväxtkorridoren

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behoven av infrastruktur i den s.k. Tillväxtkorridoren.

Motivering

I Tillväxtkorridoren Oslo–Karlstad–Stockholm bor det över 4 miljoner människor. Denna öst-västliga länk i Nordiska Triangeln knyter samman huvudstäderna Oslo och Stockholm. Här är arbetspendlingen över gränsen per capita hög. I gränskommunerna pendlar var femte person över gränsen. Bland de nordiska länderna är det fortfarande mellan Sverige och Norge som den största arbetspendlingen sker. Exporten mellan länderna omsätter omkring 13 miljarder euro. 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.

I korridoren finns vägarna som sammanbinder Oslo och Stockholm vidare mot Finland och Ryssland. De är en del av Nordiska Triangeln, som är 1 av 30 av EU prioriterade infrastrukturprojekt. Denna sträcka borde därmed vara en av de sträckor som nationella aktörer som Vägverket och Banverket prioriterar.

Jämfört med de syd- och norrgående sträckorna i Nordiska Triangeln, Oslo–Köpenhamn och Stockholm–Köpenhamn, har utvecklingen av infrastrukturen på sträckan Oslo–Stockholm dock stagnerat. En tågresa på sträckan Oslo–Köpenhamn är nästan två timmar snabbare idag jämfört med för 20 år sedan. Sträckan Stockholm–Köpenhamn avklaras på två timmar kortare tid. På sträckan Oslo–Stockholm har restiden däremot bara minskat med 19 minuter under samma tidsperiod.

Fel! Okänt namn på

Det beror till största delen på att tågförbindelsen mellan Stockholm och Oslo har låg standard, framför allt på sträckan mellan Karlstad och Oslo. En långsiktig utveckling där tåget kan medverka till en stärkt korridor kräver avsevärt kortare restider. Det ställer också krav på omfattande investeringar som *till stora delar* inte finns med i investeringsplaner i Norge eller Sverige. En långsiktig vision med snabbtågstrafik i Nordiska Triangeln utgör en sådan utveckling som också knyter korridoren till förbindelser österut.

Vägstandarden är också dålig på sina håll längs sträckan, vilket skapar problem med framkomlighet och olyckor. För att stärka den ekonomiska utvecklingen i regionen bör infrastrukturarbetet påskyndas, och dessutom är det önskvärt att de planerade infrastruktursatsningarna längs vägarna i området synkroniseras.

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, bland annat 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 förnyar 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 för att erhålla en regionförstoring med bland annat tre universitet/högskolor samt pendlingsmöjligheter mellan såväl dessa regioner som med Osloregionen.

Påpekas bör också att den långväga tågtrafiken mellan Oslo och Stockholm nästan 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 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

Fel! Okänt namn på

att människor och företag flyttar till området, vilket bidrar till tillväxt och utveckling.

Vägverket och Banverket har ett viktigt uppdrag att synkronisera sina planer med de norska aktörerna och med EU:s prioriterade projekt. I Vägverkets och Banverkets planer framgår dock inte kopplingen till Norges infrastrukturprojekt eller till nordiska på ett tillräckligt tydligt sätt. Tillväxtkorridoren Oslo–Karlstad–Stockholm är en viktig del i Nordiska Triangeln, och arbetet med att förstärka denna korridor måste prioriteras.

Stockholm den 27 september 2007

Ann-Kristine Johansson (s)

Marina Pettersson (s)

Tommy Ternemar (s)

Berit Högman (s)

Lars Mejern Larsson (s)