

## Motion till riksdagen 2005/06:T539

av **Kenneth Lantz m.fl. (kd)**

# Upprusta Tvärleden Blekinge— Göteborg

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen snarast ger Vägverket i uppdrag att färdigställa upprustningen av Tvärleden Olofström–Göteborg.

## Motivering

Tvärleden är vägen mellan Blekingekustens hamnar via Olofström, Osby, Markaryd och Halmstad till Göteborg. Vägen som passerar fyra län och tre väghållningsområden är bitvis mycket smal och svårframkomlig för tung trafik, men är speciellt viktig för industrier såsom Volvo i Olofström, Scania i Sibbhult, Ikea i Älmhult, Nibe i Markaryd m.fl. Under många år har vägen diskuterats och planerats för upprustning men alltid hamnat i skuggan av större projekt.

För att beskriva vikten av en upprustning kan vi nämna Volvos situation. I Olofström tillverkas varje år 48 miljoner karossdetaljer till ett tiotal bilmodeller. Varje minut pressas plåtdetaljer till två Volvobilar i Olofström. Detta kan komma att utökas av ägaren Ford om verksamheten fungerar väl. Varje dag går två godståg till Göteborg samt två tåg till belgiska Gent med karossdelar till sammansättningen. Kapaciteten på järnvägen är i stort sett fullt utnyttjad. Därför har man även ett antal lastbilar dagligen till Torslandafabriken. All expansion på kort sikt måste ske med hjälp av lastbil.

En stor fabriksanläggning, Volvo i Olofström, utgör förutsättningen för denna verksamhet. Men i anläggningen som helhet ingår ett stort antal andra företag och partner. Expansionen av arbetstillfällen sker i praktiken minst lika mycket i dessa företag. Tillsammans bildar de ett kluster som, givet att förutsättningarna ges, står inför en kraftig expansion de närmaste fem åren. Detta kluster har idag en beprövad global konkurrenskraft med kompetens kring teknik och process inom stamping och skall konkurrera om flera internation-

**Fel! Okänt namn på**

ella kunders affärer. En geografiskt koncentrerad verksamhet är avgörande för att lyckas, vilket förutom samverkan, kompetens, forskning och utveckling kräver en väl utvecklad logistik. För att skapa en konkurrenskraftig exportindustri där produktion i Sverige blir en fortsatt möjlighet, krävs att man bygger bort de hinder som idag finns för expansion i regionala tillväxtmotorer. Tvärleden utgör idag ett sådant hinder!

Om lastbilarna kunde använda sig av den bitvis smala vägen (Tvärleden) så skulle man spara 6 mil per resa tur och retur. Detta motsvarar idag två varv jorden runt i onödan som Volvos lastbilar rullar varje år! Det är både en onödig miljöbelastning samt en dryg kostnad för ett företag i en av världens mest konkurrensutsatta branscher. Om Sverige även i fortsättningen skall vara en framgångsrik fordonstillverkande nation så måste infrastrukturen vara bästa tänkbara.

Andra industriföretag såsom Nibe i Markaryd har offentligt påtalat behovet av en upprustad tvärled. Förutom godstransporterna så är arbetspendlingen ett viktigt argument i denna del av landet. Industriföretagen behöver arbetskraft och kollektivtrafiken klarar inte av att tillfredsställa resandebehoven med tanke på skiftjobb och långväga pendling.

Det hittillsvarande mönstret är att vägutbyggnad sker först efter en lång tid av konkreta olägenheter, olyckor och kostnader. En utbyggnad av Tvärleden är väl motiverad av sådana sedvanliga motiv. En utbyggnad är samtidigt väl motiverad som en lönsam investering för anpassning till framtida utveckling. Den rekordsnabba ekonomiska utvecklingen öster och söder om Sverige kommer inom kort att medföra kraftigt ökade transportbehov i Tvärledens riktning, till gagn för Sveriges ekonomi. Denna potential får inte förloras p.g.a. senfärdighet. De senkomna och hastigt hopkokade satsningarna kring Trollhättan visar vad det kostar att förekommas istället för att förekomma.

Regeringen har vid två tillfällen pekat ut behovet av Tvärledens utbyggnad, dels i december 2000 i regleringsbrev till Vägverket, dels i februari 2004 då ekonomiska ramar för regionerna fastställdes. Under hösten 2004 reducerades de regionala ramarna främst av "statsfinansiella skäl" samt i viss mån även det s.k. Trollhättepaketet. Detta innebär att det omfattande arbete som regioner och kommuner lagt ner på infrastrukturplanering nu saknar betydelse, samtidigt som den nödvändiga förstoringen av arbetsmarknadsregionen uteblir. Vi hemställer att riksdagen uttalar som sin mening att regeringen snarast ger Vägverket i uppdrag att färdigställa upprustningen av Tvärleden Olofström–Göteborg.

Stockholm den 28 september 2005

*Kenneth Lantz (kd)*

*Johnny Gylling (kd)*

*Olle Sandahl (kd)*

*Lars Gustafsson (kd)*