

Motion till riksdagen 2013/14:T466

av **Krister Örnfjäder m.fl. (S)**

Infrastruktur för tillväxt i Kalmar län

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkra konkurrenskraft, vidga arbetsmarknadsregioner och att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra kommunikationerna i Kalmar län.

Motivering

God tillgänglighet är en förutsättning för att Kalmar län ska kunna växa och utvecklas. Det ger en ökad rörlighet på arbetsmarknaden, bättre service, utvecklar företagandet och ger bättre möjlighet för studier, boende och upplevelser. Har vi det så ökar också våra möjligheter att bättre kunna möta den globala konkurrensens krav på kunskapsdriven tillväxt. I stället för att främja tillväxt är det ett faktum att infrastrukturen idag begränsar sydöstra Sveriges möjligheter. Jämfört med standarden i Sverige i övrigt finns stora luckor i infrastrukturen. Begränsningarna minskar möjligheterna att dra fördel av läget nära Europa och påverkar också den interna dynamiken inom regionen.

Transportsystemet i Kalmar län ska också vara hållbart ur ett miljöperspektiv. Därför ska andelen resor med kollektivtrafik öka liksom användningen av alternativa fordonsbränslen. Den mest effektiva och rationella kollektivtrafiken är järnvägen. Idag är järnvägsnätet både glest och av låg kvalitet och skillnaderna i järnvägstillgänglighet i Kalmar län jämfört med övriga Sverige är oroande. I såväl norra som södra länet är universitetsorterna viktiga motorer för utvecklingen. Det förutsätter en bra kontakt med Linköping i norr och mellan Kalmar, Växjö och Karlskrona i söder. Järnvägarna i östra Småland måste ha en sådan standard att det går att förena snabba persontåg med både pendeltågstrafik och godstrafik. Att arbeta på tåget samtidigt som man snabbt förflyttar sig i ett län med stora geografiska avstånd är en förutsättning för att

Fel! Okänt namn på

kunna bo och verka länsövergripande. Inte minst Linnéuniversitetet, med campus både i Kalmar och i Växjö, ställer krav på korta restider.

Att korta restiden Kalmar–Linköping med Kust-till-kust-banan från dagens 3 timmar till 2 timmar är både möjligt och realistiskt men framför allt nödvändigt. Det är inte rimligt att den främsta förbindelsen genom länets kommuner är en oelektrifierad bana med en restid som helt saknar förutsättningar att konkurrera med bilen. Kust-till-kust-banan är regeringens ansvar och ingår i den nationella transportplanen. Det gör även satsningar på E22 och järnvägarna Tjustbanan och Stångådalsbanan som har stor betydelse för att förstora arbetsmarknadsregionerna och med det öka förutsättningarna till sysselsättning.

Det saknas i den befintliga infrastrukturplanen ett krafttag för att möta en infrastrukturmässigt eftersatt del av landet till en, med nationella mått mätt, hanterbar kostnad. Då återstår för länet att bekosta nödvändiga insatser med det länsanslag som är tänkt att gå till den ”icke-statliga” infrastrukturen. Detta är förstås en omöjlighet, särskilt med tanke på att Kalmar län är ett skogs- och landsbygds-län där många transporter måste ske på små vägar. För jord- och skogsbruksnäringarna är det väsentligt att länet upprätthåller ett tillräckligt bra vägnät för tunga transporter av till exempel timmer. E22 är livsnerven i Kalmar län som binder samman trafiksystemen i sydöstra och södra Sverige samt östra Europa. Standarden på E22 är, jämfört med Sverige i övrigt, mycket låg med många flaskhalsar och tvåfiliga sträckor som ger låga hastigheter. Vägen har hastigheter mellan 30 km/tim och 110 km/tim och löper rakt igenom flera samhällen eller delar dem mitt itu. E22 måste i hela sin sträckning, Trelleborg–Norrköping, ha en standard som medger säker 110-trafik. Insatserna på E22 genom Kalmar län behöver prioriteras för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten, i första hand genom åtgärder i Bergkvara, Mönsterås och Verkeback.

Flygtrafiken från Kalmar och Oskarshamn är oerhört viktig för det lokala näringslivet. Att snabbt kunna nå Stockholm och Köpenhamn, men i lika stor utsträckning att besökare ska kunna nå vårt län, är avgörande för det lokala och regionala näringslivets utveckling. Det finns även behov av dagliga förbindelser med kontinenten för regionens företag och anställda. Staten borde i större utsträckning medverka till att ta ansvar för denna förutsättning för Kalmar läns fortsatta tillväxt och utveckling.

Den ekonomiska tillväxten är i allt högre grad beroende av it. För att klara regeringens mål om 90 % täckning med 100 Mbit till år 2020, krävs att Kalmar län får ta del av statens satsningar på it-infrastruktur. Eftersom fiberförbindelse är en förutsättning för att nå målen ligger länet sämst till i Sverige. Samtidigt är mobiltäckning och trådlös kommunikation i snabb förändring. Redan idag är det mer data än telefoni i mobilnäten och på många håll i vårt län finns stora klagomål på dålig täckning och bristande kapacitet. Digital samhällsutveckling handlar också om regional utveckling. Det handlar om arbetstillfällen genom att ge företag bra möjligheter att etablera sig och växa även utanför storstäderna, vilket är grundförutsättningen för en levande landsbygd.

Fel! Okänt namn på

Kalmar län är en del av landet med en synnerligen eftersatt infrastruktur. Genom särskilt avsatta medel, vars syfte är att säkra konkurrenskraft, vidga arbetsmarknadsregioner och förbättra kommunikationerna kan situationen förändras till det bättre.

Stockholm den 3 oktober 2013

Krister Örnfjäder (S)

Désirée Liljevall (S)

Lena Hallengren (S)

Håkan Juholt (S)