

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÐ

Från Riksdagsförvaltningen
2020-05-29
Besvaras senast
2020-06-10 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:1436 Sydöstra Götalands behov av en Östersjöbana

Landets näringsliv och befolkning koncentreras nu i färre, och till ytan större, lokala arbetsmarknadsregioner (LA). Sedan 1985 har antalet så gott som halverats från 128 till 67. Att unga i dag sätter högt värde på de goda valmöjligheter i fråga om arbete, kultur, fritid och livskamrater som stora LA erbjuder är en viktig drivkraft i processen. Viljan att flytta eller arbetspendla dit har därför ökat.

Att landets geografi missgynnar ön Gotland och de långa avståndens Norrland i marschen mot större LA inses lätt av den som har tittat på kartan.

Att också sydöstra Götaland är missgynnat av geografin, om än indirekt, framgår inte lika tydligt. Låt mig förklara: Infrastrukturen i södra Sverige är starkt påverkad av triangeltrafiken mellan de tre storstäderna Stockholm–Göteborg–Malmö. I väst innebär Hallands raka kust att infrastrukturbehoven för lokal arbetspendling och triangeltrafiken i stora drag automatiskt sammanfaller.

I sydöst är det annorlunda. Östersjöns S-formade kustlinje innebär här att infrastrukturbehoven för den lokala arbetspendlingen i stället ligger helt vid sidan av triangeltrafiken. I dag lappas det i en fragmenterad och otillräcklig järnvägsstruktur, dragen utifrån det sena 1800-talets visioner. Resultatet är skilda världar. Medan befolkningen i Kalmar och Blekinge län praktiskt taget stått still sedan 1975 har den i Halland ökat med 50 procent. Kalmar läns företagare ger länets kommunikationer det sämsta betyget i hela Sverige, alltså sämre än i Norrland, då de rankar företagsklimatet. Ytterligare ett exempel på den högst otillfredsställande situationen är att Västervik, min hemkommun, är unik som varande enda kommun söder om Mälaren, förutom Gotland, som också är sin egen LA-region. I geografin är vi bara 10 mil från Linköping/Norrköping, den ”fjärde storstadsregionen”.

Norrland har nu fått goda förutsättningar för bland annat fungerande arbetspendling längs kusten genom de stora investeringarna i Botnia- och Haparandabanorna samt den nu påbörjade Norrbotniabanan.

I decennier (start 1970) har Gotlands geografi ansetts motivera en nu kraftigt subventionerad koncessionstrafik.

Jag vill hävda att vad sydöstra Götaland nu behöver för att övervinna sin geografiska nackdel är en Östersjöbana som förbinder de sju kuststäderna i de två länen. Lokalt skapas då förutsättningar för den arbetspendling som kan få större och attraktivare LA-regioner att växa fram för dagens 400 000 invånare. En genomgående Östersjöbana rustad och byggd till hög standard och med rätt anslutningar till stambanan i Linköping och i Skåne kommer dessutom att kunna stärka hela det södra järnvägsnätet. I dag har södra stambanan nått sitt kapacitetstak. En modern Östersjöbana erbjuder här avlastning samt redundans vid störningar. En rätt utbyggd tågtrafik i sydöstra Sverige gynnar ekonomi, klimatmål, livskvalitet och arbetsmarknad.

Mot bakgrund av det ovanstående vill jag ställa följande fråga till infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Är infrastrukturministern och ansvarig myndighet medvetna om att infrastrukturen för järnväg i sydöstra Götaland är eftersatt och hur kraftigt det hämmar regionens förutsättningar för en god utveckling, och vilka åtgärder avser ministern att vidta för att förbättra järnvägen?

.....

Harald Hjalmarsson (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders