

Motion till riksdagen 2008/09:T452

av **Jeppe Johnsson och Staffan Appelros (m)**

Sydostlänken

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sydostlänken.

Motivering

Djuphamnen i Karlshamn är en av Sveriges största hamnar. Mätt i mängden gods som hanteras låg hamnen under 2007 på sjunde plats av Sveriges 52 hamnar med cirka 7,3 miljoner ton och har nämnts som en av de mest intressanta hamnarna för framtida satsningar av den sittande regeringen. Hamnens strategiska läge innebär att den kan spela en viktig roll för snabba och miljövänliga transporter mellan Asien och olika platser i Skandinavien via den transsibiriska järnvägen. Den är också av naturligt stor betydelse för Sveriges växande transportmarknader i och omkring Baltikum.

Analysen visar att västra hörnet av Blekinge, med angränsande kommuner i Skåne och Småland, är den mest industriintensiva regionen i södra Sverige. Här finns stora industrier med mycket stora och tunga godsflöden, som Volvo PV, Ikea, Stora Enso, Södra Cell och Aarhus/Karlshamns AB. I samtliga av dessa företags planer finns visioner om en expanderings mot Östeuropa. Skall vi värna om att behålla dessa företags arbetstillfällen i regionen och Sverige är infrastrukturens satsningar som Sydostlänken en mycket viktig faktor.

Med Sydostlänken avser man en järnväg för sammankoppling av Södra stambanan och Blekinge kustbana via Olofström. Endast 12 kilometer järnväg skulle behövas för att koppla samman den redan elektrifierade kustbanan med den befintliga järnvägssträckningen mellan Olofström och Älmhult, en ännu ej elektrifierad sträcka i stort behov av upprustning. Primärt är det byggnationen av själva Sydostlänken som bör premieras i nuläget.

Ur ett nationellt infrastrukturperspektiv innebär en utbyggnad av Sydostlänken och en uppgradering av kvaliteten på närmast angränsande järnvägs-

Fel! Okänt namn på

sträckor en relativt liten satsning. Betydelsen av en sådan satsning skulle dock få mycket positiva effekter på såväl regionen som Sverige. I nuläget är infrastrukturen i sydöstra Sverige eftersatt, vilket i sin tur minskar tillgängligheten och hämmar utvecklingen i regionen.

En satsning på Sydostlänken skulle ge en positiv regional utveckling genom att skillnader i möjlighet för olika delar av landet att utveckla sitt näringsliv jämnas ut. Dessutom skulle en sådan satsning minska sårbarheten och öka flexibiliteten i det befintliga spårssystemet och innebära en viss avlastning i angränsande regioner som exempelvis Skåne. På lokal nivå skulle kompletteringen öka driftsäkerheten för bland annat Volvos transporter mot Belgien och Göteborg.

Det finns även viktiga miljöaspekter att ta hänsyn till. En utbyggnad av Sydostlänken innebär att transporter som idag sker på väg istället skulle gå via järnväg, vilket inte bara är rimligt från klimatsynpunkt utan dessutom minskar risken för olyckor.

På i princip varje punkt skulle en utbyggnad av Sydostlänken innebära stora förbättringar jämfört med hur situationen ser ut idag. De lokala och regionala möjligheterna till tillväxt och utveckling stärks, miljön och säkerheten gynnas och det etablerade spårssystemet blir mindre sårbart. Dessa är alla faktorer som i längden gynnar hela Sverige.

Stockholm den 2 oktober 2008

Jeppé Johnsson (m)

Staffan Appelros (m)