

## Motion till riksdagen 2022/23:620

av **Gudrun Brunegård (KD)**

# Analys och prioritering av eftersatta områden för infrastruktursatsningar

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra ett omtag i analys, utvärdering, diskussion och prioritering av svensk infrastrukturpolitik och dess betydelse och förutsättningar för svensk regional produktivitetsdriven tillväxt, i syfte att komma ur situationen med konstanta snedvridningar, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i kommande revideringar och kompletteringar av resurstilldelning av infrastrukturmedel prioritera områden som under lång tid drabbats av strukturell snedfördelning med därav följande negativa konsekvenser som utebliven tillväxt och oproportionerligt hög andel viltolyckor, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

## Motivering

Mitt hemlän Kalmar län är ett av Sveriges glesbygdslän till strukturen, trots sitt läge i södra Sverige. Samtidigt är det ett av Sveriges främsta semesterparadis, dit miljontals människor från hela Nordeuropa söker sig för det fina klimatet, den särpräglade naturen med småländska skogar, öländskt alvar och en ljuvlig skärgård. En halv miljon besökare per år kommer till min hemstad Vimmerby bara för att besöka Astrid Lindgrens Värld.

Länet står också för en ansevärd andel av Sveriges livsmedelsproduktion. Med endast 2,4 procent av landets befolkning svarar Kalmar län, enligt Region Kalmar läns livsmedelsstrategi, för följande produktionsandelar på den svenska marknaden:

- 95 procent av bönorna
- 25 procent av kycklingen
- 17 procent av äggen
- 12 procent av mjölken
- 10 procent av nötköttet.

I Sydsvenska handelskammarens rapport ”Hela kungariket och halva pengarna” från år 2022 kan man läsa att ”Oavsett analysmetod är det ... tydligt att ... i synnerhet Kalmar län, länge legat långt ner på regeringens prioriteringslista.” Andelen av investeringarna per capita för 2018–2019 låg i Kalmar län på oansenliga 0,3 procent, att jämföra med Skånes 7,5 procent och Stockholms 34,5 procent.

Ännu sämre är det om man blickar framåt. Andelen av investeringarna per capita i planförslaget för 2022–2033 fördelar sig med 0,2 procent till Kalmar län, jämfört med 8,7 procent till Skåne och 30,7 procent till Stockholm. Väljer man att titta på regionala investeringar i plan 2022–2033 har Kalmar 3,1 tkr/invånare. Det ska jämföras med rikssnittet på 31,4 tkr/invånare, alltså tio gånger så högt. Vårt grannlän Östergötland får investeringar för 150,5 tkr/invånare.

Sydsvenska handelskammaren skriver i sin rapport: ”En betydande historisk och kontinuerlig snedvridning mot ett fåtal regioner som pågått under en lång tid, och som hittills fått fortsätta. Om trenden inte vänds ... riskerar vi att få nästan 30 år med stora obalanser i svensk infrastruktur.”

En livsviktig aspekt av den bristfälliga fördelningen av pengar till Kalmar län avspeglar sig i antalet viltolyckor längs vägarna. Barometern skrev den 22 september 2022 att Kalmar län är värst drabbat av viltolyckor i landet. Viltolyckorna har från 2010 ökat med 37 procent till 67 500 per år, enligt Trafikverket.

En viltolycka kostar mycket, både pengar och lidande hos människor och djur. Enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) handlar det om samhällskostnader på 3–4 miljarder kronor per år. Viltstängsel kan reducera viltolyckorna med 70–95 % (Trafikverket) och bedöms därmed vara det mest effektiva sättet att förhindra viltolyckor. Där viltstängsel dras minskar olyckorna. I Kalmar län finns det ungefär 7 mil viltstängsel. I grannlandet Kronoberg, som är mindre både till storlek och befolkning, finns det 23 mil.

Sydsvenska handelskammaren skriver i ovan nämnda rapport:

De regioner som får stora satsningar förväntas få ökad tillgänglighet och tillväxt. Detta gör i sin tur att dessa regioner får ökad produktivitet och växer, och därmed skapar bättre förutsättningar i Trafikverkets lönsamhetskalkyler och underlag som används när nästa planomgång sätts igång. Investeringar leder alltså till tillväxt, som motiverar kommande investeringar. I regioner med få och begränsade satsningar blir istället dynamiken den motsatta.

Det är samtidigt viktigt att poängtera att noterade skillnader inte innebär att staten bör satsa investeringsmedel helt symmetriskt efter kronor per invånare. Regionala skillnader kan ofta motiveras, men med hjälp av denna rapport menar vi att de regionala skillnaderna ofta har varit alltför stora och pågått under alltför lång tid. Detta är kontraproduktivt för svensk ekonomi som helhet.

För att komma ur situationen med konstanta snedvridningar i svensk infrastrukturpolitik bör ett omtag göras i analys, utvärdering, diskussion och prioritering av dess betydelse och förutsättningar för svensk regional produktivitetsdriven tillväxt. Det finns en rad exempel där detta kan åstadkommas med förhållandevis små medel.

Kalmar län har både tillväxtområden och glesbygdsområden. Även glesbygden behöver väl fungerande infrastruktur. I tider då självförsörjningsgraden behöver höjas för att minska beroendet av livsmedelsimport, behöver transporterna på det finmaskiga vägnätet förbättras. OECD pekar i rapporten ”Förstärkt jobbskapande i Kalmar län. OECD-rapport om den framtida arbetskraftsförsörjningen i regionen” på att ”med en bruttoregionalprodukt (BRP) på miljoner kronor under 2013, bidrar Kalmar län endast till 1,9 procent av Sveriges totala BNP. Detta placerar Kalmar bland de fem län som har

lägst bidrag till den nationella tillväxten. Förutom av den ekonomiska krisen kan detta till en del förklaras av problem med tillgänglighet och bristande transportinfrastruktur i länet.”

Ett sådant exempel är träbron över Emån på väg 677 vid Lilla Aby, mellan Målilla och Mörlunda. På grund av eftersatt underhåll klassades dess bärighetsgrad ned för några år sedan. När en stor spricka upptäcktes i en bärande metallbalk stängdes den av för all trafik i augusti 2020. Våren 2021 öppnades bron med begränsad bredd och endast för personbilar. Efter påstötningar hösten/vintern 2021–2022 skulle Trafikverket göra geotekniska undersökningar vid brofästena, med inriktningen att ha åtgärder klara till skördearbetet 2022, men än har inget hänt.

Kalmar län domineras av de gröna näringarna. Mörlundaslätten, som bevattnas av Emån, är en bördig och levande jordbruksbygd som även har framgångsrika företag inom besöksnäringen, däribland den välbesökta Målilla älgpark. En av livsmedelsproducenterna är den dominerande potatisleverantören till flera av de kringliggande kommunerna, med lagerlokaler på båda sidor om bron och dagliga transporter mellan de olika lagren i varukedjan respektive gårdsbutiken där det även finns servering. På grund av avstängningen tvingas företagstransporter till omvägar på upp till en och en halv mil enkel resa. Extrakostnaderna och de uteblivna intäkterna för företagen i bygden beräknas uppgå till flera miljoner kronor.

För att vända utvecklingen och tillvarata det entreprenörskap som finns på landsbygden och stärka länets position som framträdande besökslän och livsmedelsproducent behöver en större andel av de statliga infrastrukturmedlen komma Kalmar län till del. Då kan en livskraftig landsbygd byggas, som bidrar till Sveriges BNI men också till vårt lands självförsörjningsgrad.

*Guðrun Brunegård (KD)*