

Motion till riksdagen 2017/18:739

av Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S)

Infrastruktur i Blekinge

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ökade infrastrukturinvesteringar i Blekinge län samt möjligheten att utarbeta en nationell strategi för att möta upp den ökade utrikeshandeln österut och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Att Blekinge har en robust och fungerande infrastruktur är av största betydelse för tillväxten i hela Sverige. Blekinges geografiska läge, vid södra Östersjön, är centralt för den ökade handeln med Polen, Centraleuropa, Baltikum och vidare mot Asien. Blekinge ligger också nära Öresundsregionen som är den största tillväxtmotorn i Sydsverige. Blekinges hamnar är en viktig port för svensk industris export- och importbehov, handel och främjande av kontakter med länder i och bortom Europa.

En genomtänkt infrastruktur är förutsättningen för att Blekinge ska fortsätta att utvecklas i rätt riktning. Tillgänglighet till arbete, utbildning, bostad, service och kultur genom smidiga kommunikationer har stor betydelse i människors vardag. Infrastruktur, kollektivtrafik, näringslivsutveckling, bostadsbyggande, forskning och innovation hänger ihop och måste samverka för att resurserna ska användas effektivt.

Kontinuitet är viktig i planeringen av infrastrukturprojekt. Det är därför viktigt att de redan beslutade planerna för infrastruktur i Sydsverige genomförs. Samtidigt har en del nya förutsättningar tillkommit genom beslutet om utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg. Det ekonomiska utrymmet har utvidgats och det ökade utrymmet bör nu användas till projekt i Sydsverige.

OECD pekar i rapporten om Småland–Blekinge på brister i infrastrukturen där länet har sämre tillgänglighet via väg- och järnvägsnätet till EU-marknader än regioner som ligger längre bort. En anledning är att efterkrigstidens politik har gynnat ett västligt transportnät på bekostnad av de mer östliga. Det håller långsamt på att förändras. I och med östutvidgningen av EU och stärkandet av ekonomierna i öst har bilden förändrats. Det kommer att innebära en kraftig ökning av godstransporter genom sydöstra Sverige i

framtiden. Enligt Trafikverket kan godsflödet mot dessa områden komma att överstiga det som går mot Västeuropa i absoluta tal redan 2030. Även Kapacitetsutredningens prognoser för 2050 slår fast att den internationella handeln förväntas öka, särskilt mot östra Europa, Ryssland och Asien. Cirka 90 procent av landets export- och importgods transporteras till sjöss, vilket gör sjöfarten till det för utrikeshandeln viktigaste trafikslaget.

Blekinges hamnar måste kopplas samman med EU:s TEN-T-korridor Scan Med i Sverige. Gör man det har man kopplat ihop TEN-T-korridoren med de i Baltikum och Polen! Hamnarna i Karlshamn och Karlskrona ingår redan i TEN-T i det s.k. Motorways of the Sea. Det är en koppling vi själva kan besluta oss för att göra och som ger svensk industri ökad tillgång till de växande marknaderna i ost.

Med Sydostlänken, en idag ca 16 km felande länk mellan Blekinge kustbana och Södra stambanan i Älmhult, kan betydande samhällsekonomiska vinster göras genom ökade godstransporter på järnvägen. Genom utbyggnaden av E22 mellan Ronneby och Nätraby i förslaget till nationell plan och föreslagna förbättringar av riksväg 27 och 15 i länsplanen ökar tillgängligheten och kvalitén i transportarbetet.

I dag saknas en nationell strategi för hur man avser att utveckla sydöstra Sveriges infrastruktur för att möta upp den ökade östorienterade handeln. Vi anser att regeringen måste upprätta en sådan nationell strategi.

Blekinges hamnar och vägar

I Trafikverkets underlagsrapport redovisas prognoser för TEN-hamnarna där Karlshamn med Karlskrona beräknas öka volymerna till totalt 11,8 miljoner ton till år 2030. Ökningen i båda hamnarna har under den senaste 10-årsperioden legat kring sju procent årligen, vilket överstiger Trafikverkets prognoser.

Karlskrona–Gdynia-rutten ansluter Sverige med Polen. För tillfället finns det endast ett rederi som kör på denna rutt, Stena Line. Linjen trafikeras av fyra färjor med 22 avgångar och lika många ankomster per vecka med en restid från ca 10 timmar och 15 minuter. Det finns överfarter upp till 21 gånger per vecka med en resetid från ca 10 timmar och 15 minuter. Karlskrona–Gdynia har utökats till tre färjor med planering för en fjärde färja under 2018. Karlskrona hamn är direkt kopplad till EU:s TEN-T-korridor, Baltic-Adriatic Corridor, via Gdynia. Den ökade trafiken mellan Karlskrona och Gdynia innebär att hamn- och industriområdet på Verkö kommer att byggas ut under de närmaste åren för att kunna möta kommande volymökningar.

Färjelinjen mellan Karlshamn och Klaipeda är idag den största linjemässiga godsförbindelsen mellan Sverige och Baltikum. Större färjor har satts in på linjen och man har under 2016 utökats från 2 till 3 färjor, som utgör den enda förbindelsen österut från södra Sverige. Rederiet planerar för att investera i ytterligare större färjor som skulle bli några av de större som går i Östersjön.

E22 ingår i TEN-T Comprehensive Network och är den pulsåder i transportsystemet som binder samman städer och hamnar längs ostkusten. I Blekinge med centralorterna utefter kusten utgör E22 förbindelselänken för såväl vardagsresande som transporter och är sålunda av fundamental betydelse för länets utveckling. E22 har idag begränsad tillgänglighet, man behöver åstadkomma robusta transportvägar via hamnarna och samtidigt bejaka övrig trafik. Den alltmer ökade lastbilstrafiken över E22 Lösen–Jämjö ska rymmas med personbilar och jordbruksfordon på en 7–9 m bred landsväg utan mötesseparering. Vägen passerar genom Jämjö tätort förbi en skola med 30 km i

timmen. Trafikverket arbetar nu med vägplanen och vi förutsätter att bygget påbörjas som planerat 2020.

E22 Ronneby öst–Nättraby är en länk i stråket mellan Karlskrona hamn och Västsverige/Göteborg. Vägsträckan ligger för utbyggnad i förslaget till nationell plan. Det är en del i ett för länet viktigt regionalt pendlingsstråk, och genom utbyggnaden förstärks anslutningen för godstrafik till hamnen i Karlskrona.

Järnvägen

Sydsverige har ett strategiskt läge med nära kopplingar till såväl Mälardalen och Västsverige som övriga Europa. Hela 26 procent av Sveriges befolkning bor i Sydsverige. Riksdagen har beslutat om utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg i Sverige. För Sydsveriges del är den södra delen, Jönköping–Malmö, av mycket stor betydelse. De planerade höghastighetsspåren kommer i högsta grad att påverka Blekinge. Vi vill se en snabb utbyggnad av två nya stambanor som kopplar an till befintliga Västkustbanan, Södra stambanan och anslutande sidobanor. Beslutet att bygga ut till fyra spår mellan Lund och Hässleholm är av största betydelse för att öka kapaciteten där bristen är som störst idag. Vi anser att utbyggnaden måste starta från storstäderna, där kapacitetsbristen är störst idag. Vi vill också att stambanornas utbyggnad ska samordnas med förbättringar av sidobanorna och den regionala trafiken.

Blekinge kustbana och järnvägen Hässleholm–Kristianstad Blekinge kustbana Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad är för transporter och resande med tåg motsvarande pulsåder som E22 är på vägsidan. För Blekinge innebär dessa ett miljö- och klimatvänligt resande mellan länets centralorter utmed kustzonen och med Skåne och Öresundsregionen. För godstrafik på järnväg via Karlshamns hamn är det den enda vägen så länge inte Sydostlänken mellan Södra stambanan/Älmhult och Blekinge kustbana byggs ut. Kapacitetsbristerna är akuta på Skånebanan och behovet av åtgärder i form av mötesspår och partiellt dubbelspår är mycket angelägna för att kunna erbjuda resor med tåg i en ökad arbetsmarknadsförstoring. När Blekinge kustbana byggdes var topografin en förutsättning som gjorde att sträckningen blev mycket krokig. Det gör att restiden är oproportionerligt lång, och utan kapacitetshöjande åtgärder är det inte möjligt att öka restiden eller turtätheten mellan Karlskrona och Kristianstad. En första mindre etapp i form av mötesspår är föreslagen i nationell plan. Viktigt är att påbörja nästa etapp i strävan mot minskad restid.

Avsaknad av triangelspår i Hässleholm omöjliggör tillträde för norrgående järnvägstrafik på Södra stambanan till Blekinge kustbana, som därför måste fortsätta på stambanan för att i Malmö vända tågen för att angöra Blekinge kustbana. Det medför att godstransporter belastar stambanan där kapacitetsbristerna är som störst helt i onödan och med ökade ledtider som följd.

Sydostlänken

Det finns goda skäl för en upprustning och förlängning av Sydostlänken. En utveckling av banan skulle bidra till stabiliteten i järnvägssystemet i södra Sverige och samtidigt, på ett avgörande sätt, underlätta för den ökade handeln med östra Europa och Asien. Den hårt belastade Södra stambanan söder om Älmhult skulle också avlastas genom Sydostlänken. Sydostlänken skulle bidra till ökad flexibilitet och robusthet i

transportsystemet för både gods- och persontrafik och integrera Blekinge, södra Småland och Skåne i en gemensam arbetsmarknadsregion. Sydostlänken skulle bli en del i en klimatvänlig transportkorridor för export och import över Östersjön till de växande marknaderna i östra Europa och Asien. Trafikverket har också i järnvägsutredningen och i underlaget till nationell plan beräknat att Sydostlänken är samhällsekonomiskt lönsam! Näringslivet i regionen har starkt betonat behovet av Sydostlänken, däribland Volvo personvagnar, Ikea och Karlshamns hamn. Ikea bygger ut och stärker sin position i Älmhult, Volvo personvagnar satsar 35 miljarder i Sverige, däribland i nya produktionsanläggningar i Olofström.

I förslaget till nationell plan saknas Sydostlänken trots lönsamheten. Med i förslaget finns ett utbyte av spår på den befintliga banan och en elektrifiering som kan bli möjlig om ramen för investeringar i planen utökas med 10 %. I Trafikverkets beräkning av lönsamheten belastas denna av att drivmedelsskatterna minskar när godstrafiken i hög omfattning förs över från väg till järnväg, vilket kan vara en anledning till att den inte är med i planförslaget. Det finner vi märkligt då regeringen i inriktningsunderlaget varit tydlig med att godstransporter i ökad omfattning ska föras över från väg till järnväg i ett hållbart transportsystem. Den skatteeffekten måste i sammanhanget bortses ifrån, Sydostlänken framstår därvid som ett av landets mest lönsamma järnvägsprojekt!

Transportbehovet kommer dessutom att öka från Volvo Olofström till sammansättningsfabrikerna i Kina och den som är under uppbyggnad i USA. Nyligen konstaterades att den svenska exporten till Kina nu är större än importen, vilket Volvo Cars är orsak till. Karlshamns hamn har satsat över 200 miljoner kronor för att med stöd av EU utveckla hamnen med en ny kombiterminal för ökad intermodalitet.

En kraftigt ökad beläggning de senaste åren på järnvägstrafik till Karlshamns hamn gör att man nu överväger behovet att begära dispens för tunga och långa godsfordon. Det är i grunden järnvägstrafik som därmed ekonomiskt måste konverteras till biltrafik för att möta det framtida behovet av mer kapacitet på järnvägen.

Tillväxtregion med starka SME med rätt förutsättningar

Sydsverige har en flerkärnig sammansättning av orter. I alla delar av Sydsverige finns goda utvecklingsmöjligheter med tillväxtmotorer och regionala kärnor som har en snabbare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet och städer med dynamisk tillväxt.

Tillväxtmotorerna skapar tillväxteffekter för hela närområdet och har därför stor betydelse för sina regiondelar. En gemensam strategisk planering av infrastruktur och kollektivtrafik skapar förutsättningar för både arbetsmarknad och utbildning i Blekinge. Utöver det behöver flaskhalsar i det nationella och regionala vägnätet tas bort. Insatserna är centrala för kompetensförsörjning, välfungerande arbetsmarknader och för företagens konkurrenskraft.

Blekinge har en näringslivsstruktur bestående av små och medelstora företag som kan växa om förutsättningarna är de rätta. En robust kollektivtrafik är en förutsättning för företagens tillgång till arbetskraft. I Blekinge finns brister i järnvägsnätet, vilket innebär långa restider, och detta bidrar till att tåget inte är konkurrenskraftigt jämfört med bilen. Blekinge ligger nära stora tillväxtområden men har ett tidshandikapp i järnvägstrafiken. Som en jämförelse kan nämnas att tidsavståndet mellan Karlskrona och Malmö är nästan exakt detsamma som mellan Linköping och Malmö. Detta trots att avståndet i kilometer är närmast det dubbla mellan Linköping och Malmö. Dåliga

tågförbindelser inverkar även på resor till Stockholm, där flyget har en speciellt stor betydelse för näringsliv och boende i Blekinge.

Kust-till-kust-banan

Kust-till-kust-banan mellan Karlskrona/hamnen på Verkö och Alvesta kan efter upprustningen av sträckan Emmaboda–Verkö 2013 trafikeras av godstransporter. Kapacitetsbrister mellan Alvesta och Växjö efter 2025 riskerar att hämma såväl resor som ökade godstransporter på Kust-till-kust-banan. Det skulle te sig orimligt om det finns en kvarstående flaskhals i systemet som medför att nu genomförda investeringar inte får avsedd effekt.

Flygtrafiken

I dagsläget är tåget inte ett alternativ för resande från Blekinge till exempelvis Stockholm, Mälardalen eller Norrlandslänen. Flyget är nödvändigt. Det ställer krav på tillgång till flygplatser och flygkapacitet i närområdet, men också på att regioner som Stockholm upprätthåller och förbättrar sin kapacitet. Fungerande flygkommunikationer mellan Blekinge och Sveriges storstadsregioner är nödvändiga.

En modern infrastruktur i Blekinge är avgörande, inte bara för länet i sig, utan för hela den exportberoende svenska ekonomin.

Peter Jeppsson (S)

Magnus Manhammar (S)