

Motion till riksdagen 2024/25:2465

av **Lars Engsund (M)**

Infrastruktur för tillväxt i Kalmar län

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra det motionen lyfter om väg E22, förbifart Söderköping och förbifart Bergkvara, och andra vägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om minskade viltolyckor i Kalmar län och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra de förändringar och en översyn av hastighetsnedsättningar på regionala vägnät som lyfts i motionen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ett ökat statligt ansvar för BRT-stråk på vältrafikerade sträckor där järnväg saknas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till elektrifiering av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för ökad överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Oskarshamns kommun har ett starkt näringsliv och är regionens ekonomiska motor. Kommunen utgör en regional kärna med hög andel av regionens jobb. Största arbetsgivare i Oskarshamn, och regionen, är Scania med cirka 3 000 anställda. Andra stora arbetsgivare inom näringslivet är Saft Batteries, OKG AB, Press Kogyo, Liljeholmens och Elajo.

Arbetspendlingen på 3 200 pers/dag in till Oskarshamn är viktig och en förutsättning för den stora produktion och värdeskapande för Sverige som sker i Oskarshamns kommun. Med stor produktion följer råvaruförsörjning och stor export ut från kommunen och vidare i Sverige och till världen. Oskarshamn står för närmare 40 % av Kalmar läns samlade exportvärde.

Den brutna globaliseringstrenden mot mer robusta leverantörskedjor som nu spås kommer stärka Oskarshamn som tillverkningsort och transportbehovet kommer öka. Efterfrågan på godstransporter förutspås även av Trafikverket öka med drygt 50 procent mellan 2017 och 2040, vilket skapar behov av en robust väginfrastruktur till och från Oskarshamn. I grunden handlar det om att värna svenska jobb och möjliggöra för en fortsatt stark svensk industri.

Att upprätthålla en god standard och bygga bort sämre avsnitt och flaskhalsar på E22 både inom och utanför Kalmar län är viktigt för Oskarshamns kommun. Förbifart Söderköping och den pågående upprustningen av E22 mellan Oskarshamn och Västervik är två exempel på viktiga projekt som behöver få prioritet. Ytterligare projekt som dessvärre skjutits på framtiden är E22 förbi Bergkvara i södra Kalmar län. Detta projekt har skjutits framåt med byggstart 2030 och ett planerat färdigställande till 2033. Förbifart Söderköping och projekt E22 förbi Bergkvara är två projekt som är nödvändiga för näringslivets fortsatta utveckling i Kalmar län. Således behöver dessa projekt få en betydligt högre prioritet i kommande infrastrukturplan.

På det regionala vägnätet sker en oroande hastighetsnedsättning. Trafikverket bedömer trafiksäkerhetsrisken på nuvarande 90-vägar så pass stor att en hastighets-sänkning till 80 km/h väntar i stort sett alla berörda vägar. Detta är beslut som främst drabbar landsbygden. Hanteringen av nuvarande 90-vägar måste handläggas på annat sätt för att inte under lång tid fastna i låga hastigheter med dålig tillgänglighet som följd.

Det bör ske en utredning av varje delsträcka med olycksstatistik och hastighets-efterlevnad som grund i kombination med exempelvis variabla hastighetsskyltar och viltstängsel. Kalmar län är ett av de mest olycksdrabbade länen när det gäller olyckor med vilt. Strax under 4 500 viltolyckor sker varje år på länets vägar. Rådjur, vildsvin, älg och kron- och dovhjort dominerar olycksstatistiken. Detta utgör en stor trafikfara och viltstängsel behöver införas på fler sträckor i Kalmar län. Detta är i grunden en fråga om möjligheter till arbete och tillgänglighet och det berör såväl privatpersoner som länets näringsliv. Översyn av reglerna och ökade medel till länsplanerna måste till för att kunna hantera denna fråga.

Som en viktig koppling till diskussionerna om att även infrastrukturen ska bidra till målen om jämlikhet i transportsystemet, fördelar för klimatet och minskade utsläpp ser Oskarshamn med sin stora inpendling en stor potential i det pågående arbetet med Bus Rapid Transit-stråk längs med länets kust. Avsaknaden av järnväg i kombination med stora dagliga trafikrörelser på sträckan gör att en kompletterande busstrafiklösning behövs för orterna längs E22. Ett BRT-stråk ska fungera strukturbildande och vara en del i samhällsutvecklingen på orten och en kugge i kollektivtrafiksystemet.

För Oskarshamns del är fler av länets absolut största arbetsplatser inom räckhåll för en väl avvägd placering av en BRT-station. Detta gäller såväl mans- som kvinno-dominerade arbetsplatser. Sjukhuset i Oskarshamn är en målpunkt för många samhälls-betalda resor. Staten måste ta ett ansvar för vägsträckor där järnvägar saknas.

Oelektrifierade järnvägar skapar minskat incitament för företagsetablering av järnvägsgods.

Kraven på klimatneutrala transporter är genomgående. Önskemål finns från näringslivet i Oskarshamns kommun om att öka transporter av gods på länets regionala järnvägar men bristerna i elektrifieringen är ett hinder. Staten behöver ta ett ansvar för att även behoven av elektrifiering av befintligt järnvägsnät, inklusive i kombination med batteridrift, sker parallellt med elektrifieringslösningar för väginfrastruktur.

Det är av stor vikt att finansieringen av ERTMS-införandet prioriteras för samtliga banor i Sverige. Ett införande av ERTMS på svenska stamnätet och det utvidgade nätet är bindande enligt EU-förordningen 1315/2013.

Oskarshamn har ur en säkerhetspolitisk horisont ett strategiskt läge. För en ökad resiliens och redundans avseende transporter till och från hamnen ur ett säkerhetspolitiskt läge behöver järnvägen till Oskarshamn vidmakthållas och utvecklas.

Ett av den nationella godstransportstrategins syften är att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. I dag sker trots en tydlig viljeinriktning bara 1/3 av alla transporter per ton/km via sjöfarten. Oskarshamn med sin TEN-T-hamn har alla möjligheter att vara en del i utvecklingen av multimodala transportlösningar och godsöverföring från väg till andra transportslag.

I dag är hamnen en självklar del i den regionsamverkan som Gotland känner med Sydsverige. Det behövs mer adresserade medel till infrastrukturlösningar som möjliggör för näringslivet att lättare välja sjötransport och järnväg som alternativ till vägtransporterna.

Det är angeläget att staten snarast ser över möjligheten till dessa insatser. Förändringar krävs för att dels bibehålla den industristyrka vi har, dels även ta nya andelar på olika marknader för att inte hamna efter i den globala konkurrensen. Om infrastrukturen i sydöstra Sverige inte håller måttet kommer jobben att flytta.

Det skulle ha långtgående effekter för såväl näringslivet, inklusive alla underentreprenörer, som för arbetsmarknad och välfärd. Lämna jobben vår region så är det inte för att flytta någon annanstans i Sverige, utan då flyttar jobben utomlands, med stor sannolikhet också utanför Europa. Det är således i Sveriges intresse att infrastrukturen kring vår regions ekonomiska motor – Oskarshamn – prioriteras.

Lars Engsund (M)