

Motion till riksdagen 2010/11:T219

av **Gustav Nilsson (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 och har dessutom ett strategiskt läge som gör att den får en naturligt stor betydelse för hela landet. Av Sveriges 52 hamnar låg Djuphamnen 2007 på en sjunde plats mätt i mängden gods som passerar – 7,3 miljoner ton – och har av den sittande regeringen bedömts som intressant när det gäller framtida satsningar, och den kan komma att få en viktig roll för såväl snabba som miljövänliga transporter till och från Asien via transsibiriska järnvägen. Samtidigt stärks Sveriges förmåga att hävda sig på de nya transportmarknaderna i och omkring Baltikum.

Västra hörnet av Blekinge tillsammans med de intilliggande kommunerna i Skåne och Småland utgör den mest industriintensiva regionen i södra Sverige och är hem till väl kända industrier som Volvo PV, Ikea, Stora Enso, Södra Cell och Aarhus/Karlshamns AB. Alla kännetecknas av stora och tunga godsflöden och har samtliga visioner om en expansion mot Östeuropa. Företagen satsar också resurser på förstudier. Sydostlänken som infrastrukturensatsning är mycket viktig om vi skall värna om att arbetstillfällena som dessa företag skapar i regionen blir kvar.

Med Sydostlänken menas den järnväg för sammankoppling av Södra stambanan och Blekinge kustbana via Olofström. 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 – krävs endast 12 kilometer järnväg. Det är byggnationen av själva Sydostlänken som enligt vår mening bör ha högst prioritet i nuläget.

Fel! Okänt namn på

Ur ett nationellt infrastrukturperspektiv innebär en utbyggnad av Sydostlänken och en förbättring av kvaliteten på närmast angränsande järnvägssträckor en relativt liten satsning. En sådan satsning skulle dock sannolikt få mycket positiva effekter på såväl regionen som resten av landet.

En satsning på Sydostlänken skulle innebära att skillnader i möjlighet för olika delar av landet att utveckla sitt näringsliv jämnas ut samtidigt som sårbarheten minskar och flexibiliteten ökar i det befintliga spårsystemet. Satsningen skulle också innebära en viss avlastning i angränsande regioner som exempelvis Skåne. På lokal nivå skulle driftsäkerheten för bland annat Volvos transporter mot Belgien och Göteborg ökas.

En utbyggnad av Sydostlänken innebär att transporter som idag sker på väg istället skulle gå via järnväg, vilket inte bara är rimligt ur klimatsynpunkt utan dessutom minskar risken för olyckor.

En utbyggnad av Sydostlänken innebär stora förbättringar på i princip varje punkt om man jämför med hur situationen ser ut idag. De lokala och regionala möjligheterna till tillväxt och utveckling förbättras, miljön och säkerheten gynnas och det redan etablerade spårsystemet blir mindre sårbart. I längden gynnas hela Sverige.

Regeringen bör undersöka förutsättningarna att inför nästa planperiod påbörja en analys av en utbyggd sydostlänk.

Stockholm den 14 oktober 2010

Gustav Nilsson (M)