

Motion till riksdagen 2005/06:T385

av **Lars Wegendal (s)**

Kombitransporter i Kronobergs län

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att kombiterminalen i Älmhult uppfyller alla kriterier för en terminal av nationellt intresse.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om godstransporter på järnväg i sydöstra Sverige.

Motivering

Inom ramen för det samarbete som sker mellan Banverket och Vägverket sedan år 2002 skall man ta fram en gemensam strategi och utvecklingsplan för kombitrafiken. Verkenas olika regioner tar nu fram regionala utvecklingsplaner som skall ligga till grund för en rikstäckande plan. För olika delar av landet kommer naturligtvis dessa planer att spela en stor roll för den framtida näringslivsutvecklingen och viljan att fortsätta investera i en för näringslivet helt avgörande infrastruktur.

I Älmhult, södra delen av Kronobergs län, har kommunen sedan 1988 haft ett samarbete med företaget IKEA och SJ för att trygga transportströmmar från denna lilla ort med sitt stora internationella företag. En kombiterminal byggdes i anslutning till Södra stambanan med de tre olika parterna som tredjedelsägare. SJ:s del har sedermera övergått till Cargo Net AB:s ägo. Terminalens utveckling har sedan den startades haft en kraftigt positiv utveckling. År 2004 passerade mer än 34 000 enheter terminalen och i år pekar siffrorna mot mer än 37 000 enheter. Genom åren har terminalen utvecklats från att ha varit en terminal nästan uteslutande för IKEA-transporter till att bli en terminal som är konkurrensneutral och som utnyttjas till en tredjedel av företag utanför IKEA. Inte minst för dessa företag är det viktigt att verksamheten vid terminalen får möjlighet att utvecklas. Inom terminalens område tar naturligtvis ägarna sitt ansvar men det finns flaskhalsar i den omgivande infrastrukturen som endast Banverket och Vägverket ansvarar för. Bangården i Älmhult måste byggas ut och järnvägen fram till en av landets största terminaler bör

Fel! Okänt namn på

förvaltas av Banverket. På samma sätt bör väganslutningarna (väg 23 och 120 västerut) vara av sådan beskaffenhet att containertrafiken på väg kan ske på ett trafiksäkert sätt.

De tre ägarna till kombiterminalen är fast beslutna att utveckla terminalen utifrån de behov som dess kunder ställer. Dock krävs en trygghet i planeringen vad gäller den omkringliggande infrastrukturen. Terminalen ligger i ett industriområde långt från bebyggelse som kan störas av verksamheten. Där finns också gott om tillgänglig industrimark som kan ianspråktagas vid en utbyggnad av terminalen. Älmhultsterminalen uppfyller redan alla kriterier för en terminal av nationellt intresse vilket bör ges regeringen tillkänna.

Blekinge kustbana är fortfarande oelektrifierad men i enlighet med redan fattade beslut så planeras den bli elektrifierad år 2007. Detta är en positiv och riktig utveckling. På Kust-till-kust-banan mellan Kalmar/Karlskrona och Göteborg pågår ett upprustningsarbete men fortfarande har delen Karlskrona–Emmaboda inte tillräcklig kapacitet utan hastigheterna begränsas till högst 65–100 km/tim och avståndet mellan mötesstationerna är för långt. Detta senare är ett stort problem på sträckan Kalmar–Växjö.

När det gäller godstransporter mellan Sverige och östra Europa pågår många projekt för att finna de lämpligaste transportvägarna. En naturlig utskleppningshamn är Karlskrona. Men även i Karlshamn finns det naturliga förutsättningar. Här har under många år funnits tankar på en länk till Baltikum och Polen. Vad som i dessa planer saknats är en naturlig koppling till Södra stambanan och järnvägstransporterna. Tidigare har det funnits en järnvägs-länk mellan Karlshamn och Älmhult, över Olofström. Tyvärr revs järnvägsspåret upp för många år sedan, mellan Karlshamn och Olofström. Så nu finns det bara en länk mellan Olofström och Älmhult. Denna länk är främst till för Volvos transporter mot Göteborg.

Det finns emellertid idag ett starkt intresse från IKEA:s sida att nå hamnen i Karlshamn för ut- och inskeppning av varor till dess centrala lager i Älmhult och Jönköping. Detta kunde bli möjligt om järnvägen mellan Olofström och Karlshamn åter byggdes.

Stockholm den 30 september 2005

Lars Wegendal (s)