

Motion till riksdagen 2005/06:T270

av Sverker Thorén (fp) och Agne Hansson (c)

Infrastruktur för tillväxt i Kalmar län

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att fullfölja det s.k. Östersjöbanekonceptet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om fortsatt satsning på Tjustbanan, sträckan Åtvidaberg–Överum–Västervik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om satsningar på E 22:an, som en viktig kommunikationsled för Kalmar län.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om satsningar på infrastruktur kring Kalmar.

Infrastruktur för tillväxt

Kalmar län har mötts av en serie motgångar i form av utflyttning av arbetstillfällena och brist på nyetableringar. Exempel på detta är Electrolux flytt från Västervik, Kährs uppsägningar i Nybro, Bombardiernas nedläggning i Kalmar och 220 förlorade jobb på Rifa i Kalmar.

Regeringens särskilde kontaktperson för Kalmarregionen Ulf Lönnqvist överlämnade i maj en lägesrapport över de förslag som redovisats för honom, de åtgärder de lett till och hur det fortsatta arbetet skall bedrivas. I rapporten imponeras han av den kreativitet och det engagemang som redovisats. De regionala företrädarnas framtidsstro och viljan att vända en besvärlig situation till något positivt lyfts fram. Lönnqvist delar också vår starka övertygelse om att det behöver skapas, inte minst från sysselsättningssynpunkt, en större arbetsmarknadsregion genom att befintliga arbetsmarknadsregioner knyts samman, vilket ger en differentierad och robust arbetsmarknad. Det arbetsmarknadsmässigt hårt drabbade Västervik är t.ex. en av de få kommuner i landet där kommungränsen är densamma som arbetsmarknadsregionens gräns.

Fel! Okänt namn på

Skall Kalmar läns växtkraft tas till vara måste vi ha en infrastruktur som ger möjligheter att ta till vara initiativkraft, kunskap och entreprenörskap i hela länet. Vi måste se till att vi har en infrastruktur som klarar att bära de transportbehov som följer med ökad ekonomisk aktivitet. Infrastrukturen i regionen står inför tuffa utmaningar som kräver nya satsningar. Den socialdemokratiska regeringen har tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet gjort en överenskommelse om satsningar på vägar och järnvägar som skall genomföras under de kommande tolv åren. Sydöstra Sverige hamnar återigen utanför. Det som kunde ha blivit navet i en stor infrastruktursatsning uteblir. En utbyggd E 22 skulle få stor betydelse för Kalmar län och ge nya möjligheter i och med de nya EU-ländernas inträde i Europeiska gemenskapen. En kraftig satsning på länets infrastruktur krävs för att åstadkomma en regionför-tätning i form av kortare restider och för att förstora de lokala arbetsmark-nadsregionerna i länet.

Bättre E 22

E 22 är livsnerven genom länet, men standarden är bedrövlig. För att förbättra villkoren för företagande och turism måste E 22 byggas ut till motorväg ge-nom hela länet. Detta innebär mötesseparerad väg hela sträckan mellan Malmö och Norrköping. Regeringens nej till förslaget hämmar tillväxten i vårt län och är ett dråpslag som kommer att få långtgående konsekvenser för vårt näringsliv. Om regeringen inte vill satsa pengar på en utbyggnad av E 22 borde den åtminstone öppna för alternativa finansieringsformer, exempelvis PPP-lösningar (Public-Private Partnership). Det skulle innebära en samfinan-siering mellan privata företag och offentlig sektor, där privata intressen hjäl-per till med finansieringen av bygget och sedan "hyr" ut det till Vägverket. Även här har dock regeringen sagt nej.

Satsning på järnvägarna

Ytterligare förbättringar på järnvägen Tjustbanan enligt det s.k. Östersjöbane-konceptet skulle möjliggöra en restid mellan Västervik och Linköping som närmar sig en timma. Detta är av största vikt för den norra länsdelen som på detta sätt skulle få förbättrade möjligheter till arbets- och studiependling och det skulle skapa mycket goda förutsättningar för tillväxt. I det akuta läge som uppstått bl.a. efter förlusten av arbetstillfällen hos Electrolux, landstinget m.fl. måste de redan beslutade satsningarna för delen Linköping–Åtvidaberg direkt följas av sträckan Åtvidaberg–Västervik och medel för detta avsättas. Rege-ringen bör uppdra åt Banverket att tidigarelägga investeringar genom förskot-tering i likhet med vad som gjorts på sträckan Emmaboda–Karlskrona. Det är avgörande att satsningarna på sträckan sker i ett sammanhang, vilket ger kostnadsbesparingar. Den återupptagna färjetrafiken mot Baltikum och ex-

panderande hamnverksamhet är också beroende av järnvägstrafik för att ge norra länsdelen nya möjligheter.

Östersjöbanekonceptet skulle på sikt knyta ihop tågtrafiken i sydöstra Sverige. Satsningen på Tjustbanan måste följas av Stångådalsbanan och upprustning av Kust till kust-banan (Kalmar–Göteborg) krävs också för att snabbare kunna ansluta till stambanan. En rejäl satsning på järnväg och väg i sydöstra Sverige skulle lägga grunden för att Kalmar–Karlskrona–Växjö kan bli landets femte största storstadsregion. Behovet av upprustningen av järnvägslinjen Emmaboda–Karlskrona är akut. En tidigareläggning måste till. För att möjliggöra en ökad framtida Östersjöhandel bör länet få en fast båtförbindelse med någon av de baltiska staterna. Ett fullföljande av Östersjöbanekonceptet är en viktig ingrediens för att göra detta möjligt. Att länets största industri, Scania, är lokaliserad till Oskarshamn är ytterligare ett argument.

Kalmar måste ses som residensstad och högskoleort

I jämförelse med andra residensstäder är Kalmar vida eftersatt vad gäller infrastruktur och satsningen på densamma. Förändring krävs. Man måste se Kalmar i dess egenskap av residensstad och centralort i regionen. Tillväxt i Kalmar betyder också tillväxt för regionen. Kalmar kommun och dess anställda, liksom övriga länet, har ett stort beroende av fysiska motorvägar och kan inte enbart lita till de elektroniska.

Det måste bli möjligt att nå Kalmar från de tre största städerna i Sverige på samma tid och samma sätt som andra närbelägna residensstäder. Exempelvis är kommunikationerna med huvudstaden så dåliga att det inte enkelt går att resa till Kalmar över dagen trots väl lokaliserad flygplats och järnväg. Förutom de satsningar på väg och järnväg som beskrivs i motionen måste flygets turtäthet förbättras.

Stockholm den 30 september 2005

Sverker Thorén (fp)

Agne Hansson (c)