

Motion till riksdagen 2023/24:969

av **Camilla Brunsberg (M)**

Satsningar på infrastrukturen i Blekinge ger nytta för näringslivet i hela Sverige

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att utreda förutsättningarna för att finansiera Sydostlänken fullt ut i den nationella infrastrukturplanen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ny järnväg mellan Karlshamn och Sölvesborg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att utreda förutsättningarna för ett byggstartbesked av Ronneby östra–Nättraby samt säkerställa att inga ytterligare förseningar sker och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en tidigareläggning av kapacitetsåtgärder på Blekinge kustbana samt att mötesspåret placeras i Bredåkra med anslutning till Ronneby Airport, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att koppla ihop Blekinges hamnar med Scanmed-korridoren i Sverige och därmed förlänga Baltic Adriatic-korridoren när Sydostlänken är färdigbyggd, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att se över möjligheten att staten tar ett större ansvar för infrastrukturen runt hamnarna för att främja intermodalitet mellan sjöfart och järnväg och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att öka ramarna till länstransportplanerna och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att öka transparensen i hur medlen fördelas mellan de olika regionernas länstransportplaner och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Grunden för mobiliteten i Blekinge och Blekinges närhet till grannregioner, målpunkter i övriga Sverige och kontinenten är infrastrukturen. Möjligheterna att pendla till studier och arbete är avgörande vid företagsetableringar och därmed även för valet att flytta till Blekinge. Bra väg- och järnvägsförbindelser minskar även behovet av att flytta från länet som kan erbjuda svårslagna boendemiljöer.

Större arbetsmarknadsregion med ny järnväg

Blekinges kustbana är en av Sveriges krokigaste järnvägar i ett av landets mest tätbefolkade områden utanför storstäderna. Samtidigt händer mycket väster om Hässleholm och Skåne vill även förbättra sträckan Hässleholm–Kristianstad. För att korta restiden med tåg mellan Blekinge och Malmö återstår sträckan inom Blekinge. Trafikverket har själva beskrivit restiden i Blekinge som en brist vilket lett fram till en överenskommelse om att modernisera Blekinge kustbana genom att bygga en ny järnväg genom länet, med Sölvesborg–Karlshamn som en första etapp. Den sträckan är också en viktig åtgärd för att säkerställa att den utökade godstrafiken på nuvarande Blekinge kustbana genom Sydostlänkens anslutning inte riskerar att störas av och ytterligare belasta den redan ansträngda persontrafiken.

Dagens tre arbetsmarknadsregioner är för mycket i ett litet län som Blekinge. En modern järnväg gör Blekinge till en arbetsmarknadsregion vilket är avgörande för länets utveckling. Genom att behålla den befintliga sträckningen på Blekinge kustbana när den nya järnvägen byggs ges framtida möjligheter till två parallella tågssystem genom Blekinge, och på så sätt kan vi få en bana med färre stopp och kortare restider och en bana med bättre tillgänglighet genom fler stopp utöver befintliga stationer samt ökad kapacitet för gods.

Kapacitetsåtgärder på väg och järnväg genom Blekinge

E22:an är den största och enskilt viktigaste vägen genom Blekinge och binder samman fyra av fem kommunhuvudorter i länet. Det är också den väg som binder samman Blekinge med Skåne och Öresundsregionen i väst och mot Kalmar och vidare norrut mot Östergötland/Stockholm i öst. Sträckan mellan trafikplats Ronneby öst och Nättraby har varierande standard med ett trafikflöde nära kapacitetstaket.

Blekinge kustbana och Öresundstrafiken mellan Köpenhamn och Karlskrona är pulsådern i Blekinges kollektivtrafiksystem. Antalet resenärer är idag 10 gånger större än för 30 år sedan. Under senare år har ökningen avtagit i takt med att trafikstörningarna har ökat. Mötesspåret väster om Ronneby är en av flera avgörande åtgärder för att öka robustheten och lindra effekterna av trafikstörningar som är mycket viktigt för tillförlitligheten i tågtrafiken. Mötesspåret bör därtill placeras med ett stationsområde i Bredåkra med nära anslutning till strategiskt viktiga Ronneby Airport.

Hamnarna och ett utvecklat näringsliv

Blekinge är ett allt viktigare transitlän för övriga Sverige där hamnarnas betydelse ökar i takt med handeln med östra Europa och Asien. Satsningar på till exempel Fehmarn Bält innebär nya möjligheter för omställningen till ett hållbart resande men då måste anslutningarna från sydöstra Sverige lyftas till samma nivå som andra regioner i Sverige.

Godsvolymer över kaj via hamnarna i Blekinge har ökat med cirka 50 procent från 2000 till 2020. Blekinge är alltså ett viktigt nationellt transitlän där en ytterst liten del av det totala godset som passerar länet har slutdestination i Blekinge. 94 procent av godsen genom Karlshamns hamn har start- eller målpunkt utanför Blekinge. Motsvarande siffra för Karlskronas hamn är 97 procent.

Karlshamns hamn och Karlskrona hamn/Baltic port är delar i TEN-T:s övergripande nätverk. Via motorvägar till sjöss kopplade till hamnarna i Litauen och Polen är sjötransporterna en del i det prioriterade stomnätet. I nätverket utgör hamnarna lösa ändar då det saknas koppling till Scanmed-korridoren i Sverige. Att förstärka denna och effektivisera transportnätet på svenska sidan kan göras genom att bygga ut Sydostlänken i gällande plan och förlänga Baltic Adriatic-korridoren från Polen till Karlskrona och vidare mot Göteborg. De båda TEN-hamnarna och Sölvesborgs hamn är av stor betydelse för svensk export och import.

Med utgångspunkt från hamnarnas betydelse för svensk export och import bör staten i större utsträckning främja intermodalitet mellan sjöfart och järnväg. Flertalet hamnar av betydelse ligger i eller nära stadsmiljöer där kommunen är väghållare och ägare av järnvägen. Det är rimligt att staten tar ett medansvar för att utveckla infrastrukturen i sådana lägen, i synnerhet där stråket som helhet är eller kan ses som en del ingående i TEN-T-nätet.

Åtgärda brister och behov i de regionala vägnäten

Det ska idag finnas en samverkan som finns i planeringssammanhang mellan regioner och kommunerna. Genom åtgärder i länstransportplanen genomförs tillsammans med kommunerna cykelvägar, kollektivtrafikåtgärder med mera. Därutöver driver regionen kollektivtrafiken i samråd med kommunerna. Vi anser att den regionala nivån bör få större inflytande över den statliga planeringen.

Anslagen till länsplanerna har varit mer eller mindre oförändrade under en längre tid parallellt med att anslagen till nationell plan kraftigt ökat. Samtidigt finns det omfattande brister och behov i de regionala vägnäten, som finansieras i länsplanerna, som behöver åtgärdas för att kunna nå de transportpolitiska målen.

Camilla Brunsberg (M)