

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:1682

av **Peter Jeppsson och Magnus Manhammar (båda S)**

Infrastruktur i Blekinge

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för infrastrukturinvesteringar i Blekinge län och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Strategiskt läge

Blekinge har ett strategiskt läge med sina hamnar, för Sverige i en ökad handel över Östersjön mot växande ekonomier i Central- och Östeuropa samt Asien. I Trafikverkets rapport Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014–2025, framgår att godsflödet i absoluta tal kan komma att överstiga det som går mot Västeuropa redan 2030.

Vi anser att Blekinges hamnar utgör de naturliga portarna i transportkorridorer som knyter samman transportnätet i Sverige med länder på andra sidan Östersjön. OECD pekar i rapporten om Småland–Blekinge på brister i infrastrukturen där länet har sämre

tillgänglighet via väg- och järnvägsnätet till EU-marknader än regioner som ligger längre bort. En anledning är att efterkrigstidens politik har gynnat ett västligt transportnät och negligerat de mer östliga.

Med utvidgningen av EU och nya ekonomier i östra Europa har situationen förändrats. Utvecklingen kommer att innebära en kraftig ökning av godstransporter genom sydöstra Sverige, men det saknas en strategi för hur man avser att länka samman Sveriges transportnät via hamnar i Blekinge med viktiga transportkorridorer på andra sidan Östersjön.

Blekinge har som kustregion etablerade förbindelser med grannländerna i södra Östersjöregionen. Vi kan följa dessa växande ekonomiers utveckling och är också en del av den utvecklingen för Sveriges vidkommande genom det ökade flödet av gods, varor och resande via Blekinges hamnar. Cirka 90 procent av landets export- och importgods transporteras till sjöss, vilket gör sjöfarten till det för utrikeshandeln viktigaste trafikslaget. I Kapacitetsutredningens prognoser för 2050 framgår att den internationella handeln förväntas öka, särskilt mot östra Europa, Ryssland och Asien, och förväntas växa förbi den traditionellt största västerut. Därför är vi ytterst frågande till avsaknaden av en nationell strategi för hur man avser att utveckla sydöstra Sveriges infrastruktur för att möta upp den ökade östorienterade handeln, för vilka mått och steg man avser att ta för att möta upp den ökade handeln över Östersjön genom bättre infrastruktur i sydöstra Sverige, däribland Blekinge.

I Trafikverkets underlagsrapport redovisas prognoser för TEN-hamnarna där Karlshamn med Karlskrona beräknas öka volymerna till 2030 till totalt 11,8 miljoner ton. Ökningen i båda hamnarna har under den senaste 10 årsperioden legat kring 7 % årligen vilket vida överstiger Trafikverkets prognoser.

Färjelinjen Gdynia–Karlskrona som idag har flest resenärer mellan Sverige och Polen har utökats till tre färjor med planering för en 4:e färja under 2018. Färjelinjen mellan Karlshamn och Klaipeda är idag den största linjemässiga godsförbindelsen mellan Sverige och Baltikum och därifrån flöden vidare öster ut. En ny större färja har satts in på linjen som utgör den enda förbindelsen österut från södra Sverige.

En större arbetsmarknadsregion

Blekinge har en näringslivsstruktur bestående av små och medelstora företag som kan växa om förutsättningarna finns genom förbättringar av transportsystemet. Företagens tillgänglighet till arbetskraft och människors möjlighet att pendla och resa ställer krav på god kollektivtrafikförsörjning. I Blekinge finns brister i järnvägsnätet, vilket innebär långa restider, och detta bidrar till att tåget inte är konkurrenskraftigt med bilen.

Blekinge ligger nära stora tillväxtområden men har ett tidshandikapp i järnvägstrafiken. Som en jämförelse kan nämnas att tidsavstånden mellan Karlskrona och Malmö är nästan exakt det samma som mellan Linköping och Malmö. Detta trots att avståndet i kilometer är närmast det dubbla mellan Linköping och Malmö. Dåliga tågförbindelser inverkar även på resor till Stockholm där flyget har en speciellt stor betydelse för näringsliv och boende i Blekinge.

E22

E22 ingår i TEN-T Comprehensive Network och är den pulsåder i transportsystemet som binder samman städer och hamnar längs ostkusten. I Blekinge med centralorterna utefter kusten utgör E22 förbindelseleden för såväl vardagsresande som transporter och är sålunda av fundamental betydelse för länets utveckling. E22 har idag begränsad tillgänglighet, man behöver åstadkomma robusta transportvägar via hamnarna och samtidigt bejaka övrig trafik. Den alltmer ökade lastbilstrafiken över E22 Lösen–Jämjö ska rymmas med personbilar och jordbruksfordon på en 7–9 m bred landsväg utan mötesseparering. Vägen passerar genom Jämjö tätort förbi en skola med 30 km i timmen. Trafikverket arbetar nu med vägplanen och vi förutsätter att bygget påbörjas som planerat 2020. E22 Björketorp–Nättraby är en länk i stråket mellan Karlskrona hamn och Västsverige/Göteborg. Vägsträckan är en del i ett för länet viktigt regionalt pendlingsstråk och här behöver man stödja utvecklingen av transportstråken via länets centrala hamnar genom att stärka landanslutningarna till dessa.

Blekinge kustbana och järnvägen Hässleholm–Kristianstad

Blekinge kustbana och Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad är för transporter och resande med tåg motsvarande pulsåder som E22 är på vägsidan. För Blekinge innebär dessa ett miljö- och klimatvänligt resande mellan länets centralorter utmed kustzonen och med Skåne och Öresundsregionen. För godstrafik på järnväg via

Karlshamns hamn är det den enda vägen så länge inte Sydostlänken mellan Södra stambanan/Älmhult och Blekinge kustbana byggs ut.

Kapacitetsbristerna är akuta på Skånebanan och behovet av åtgärder i form av mötesspår och partiellt dubbelspår är mycket angelägna för att kunna erbjuda resor med tåg i en ökad arbetsmarknadsförstoring. Utan kapacitetshöjande åtgärder på Blekinge kustbana är det inte möjligt att öka turtätheten mellan Karlskrona och Kristianstad.

Sydostlänken

Det finns goda skäl för en upprustning och förlängning av Sydostlänken. En utveckling av banan skulle bidra till stabiliteten i järnvägssystemet i södra Sverige och samtidigt på ett avgörande sätt underlätta för den ökade handeln till östra Europa och Asien. Den hårt belastade Södra stambanan söder om Älmhult skulle kunna avlastas genom Sydostlänken.

Sydostlänken skulle bidra till ökad flexibilitet och robusthet i transportsystemet för både gods- och persontrafik och integrera Blekinge, södra Småland och Skåne i en gemensam arbetsmarknadsregion.

Sydostlänken skulle bli en del i en klimateffektiv transportkorridor för export och import över Östersjön till växande marknader i östra Europa och Asien och öka regionens och företagens konkurrenskraft. Genom Sydostlänken binder man samman den europeiska transportkorridoren i Sverige med den i Balticum vilket ger näringslivet ökade möjligheter. Trafikverket har också i järnvägsutredningen beräknat att Sydostlänken är samhällsekonomisk lönsam! Näringslivet i regionen har starkt betonat behovet av Sydostlänken, däribland Volvo personvagnar, Ikea och Karlshamns hamn. Ikea bygger ut och stärker sin position i Älmhult, Volvo personvagnar satsar 35 miljarder i Sverige, däribland i nya produktionsanläggningar i Olofström. Transportbehovet kommer dessutom att öka från Volvo Olofström till sammansättningsfabrikerna i Kina och den som är under uppbyggnad i USA. Karlshamns hamn har satsat över 200 miljoner kronor för att med stöd av EU utveckla hamnen med ny kombiterminal för ökad intermodalitet.

Kust-till-kust-banan

Kust-till-kust-banan mellan Karlskrona/hamnen på Verkö och Alvesta kan efter

upprustningen av sträckan Emmaboda–Verkö 2013 trafikeras av godstransporter.

Projektet påbörjades 2009 som en viktig länk i Baltic-Link-stråket för att möjliggöra godstrafik på järnväg med koppling till sjöfarten. Kapacitetsbrister mellan Alvesta och Växjö efter 2025 riskerar att hämma såväl resor som ökade godstransporter på Kust-till-kust-banan. Det skulle te sig orimligt om det finns en kvarstående flaskhals i systemet som medför att nu genomförda investeringar inte får avsedd effekt.

Flygtrafiken

I dagsläget är tåget inte ett alternativ för resande från Blekinge till exempelvis Stockholm, Mälardalen eller Norrlandslänen. Flyget är nödvändigt. Det ställer krav på tillgång till flygplatser och flygkapacitet i närområdet, men också på att regioner som Stockholm upprätthåller och förbättrar sin kapacitet. Fungerande flygkommunikationer mellan Blekinge och Sveriges storstadsregioner är nödvändiga.

Peter Jeppsson (S)

Magnus Manhammar (S)