

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-02-17
Besvaras senast
2021-02-24 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:1866 Åtgärder för förbättrad infrastruktur

Infrastrukturen är avgörande för ett områdes utvecklingsmöjligheter. En färsk rapport från Sydsvenska Handelskammaren konstaterar i rapporten *Nu tyar vi inte mer!* att arbetsmarknaderna i sydost inte har förstorats på flera decennier eftersom infrastrukturen inte har utvecklats. Stambanenät saknas, men med satsningar på att bygga samman lokala arbetsmarknader och genom att koppla upp regionen på nuvarande och framtida stambana, kan sydost utvecklas och bidra starkt till svensk tillväxt och utveckling. Av de 0,8 procent av bnp som varje år investeras på väg och järnväg i Sverige har Kronobergs, Blekinge och Kalmar län i de tre senaste nationella planerna, sammanlagt nästan 20 år, tilldelats mycket låga investeringsnivåer jämfört med riksgenomsnittet i både absoluta och relativa termer. I särklass lägst i riket ligger Kalmar län.

Sydsvenska Handelskammaren påvisar sambandet mellan regionförstoring och ekonomisk tillväxt. Trafikverkets egna studier visar också på ”tydliga positiva samband mellan befolkningsstorleken i en arbetsmarknadsregion och antal branscher, sysselsättningsgrad och genomsnittslön (Trafikverket, 2014). Ju högre antal invånare i en lokal arbetsmarknadsregion, desto högre genomsnittlig bruttolön. Med hjälp av förbättrad infrastruktur öppnas därför möjligheten att förena flera mindre regioner i en större, mer varierad och effektivare arbetsmarknad. Där kan bredare kundunderlag och resurser i form av arbetskraft, kompetens och specialkompetens öka möjligheterna för ytterligare regional tillväxt (Johansson, 2006).”

OECD pekar på att ”trots sitt strategiska värde är anslutnings- och transportinfrastrukturen i stort behov av förbättringar. För närvarande finns det betydande flaskhalsar i interna väg- och järnvägsanslutningar. Transporttiderna, både på väg och med tåg mellan större städer/noder med de omgivande mindre kommunerna, är mycket långa. Särskilt mellan huvudstäder i Småland-Blekinge och mellan dem och storstadsområden som Malmö/ Köpenhamn eller Göteborg. Samtidigt har den ökade efterfrågan på järnväg inte åtföljts av en parallell utveckling av nätet. En stor del av järnvägsnätet har kapacitetsproblem, är inaktuell eller saknar direkta förbindelser med huvudstadsregionerna.”

Områden som fått förbättrade järnvägs- och vägförbindelser får snabbt uppsving i tillväxten, genom att fler människor hittar arbete inom pendlingsavstånd och genom att företag hittar arbetskraft med rätt kompetens

och kan leverera sina produkter på ett effektivare sätt till sina kunder. Detta kunde iaktas exempelvis då Mäljarbanan byggdes och knöt ihop städerna runt Mälaren.

För att hårdra slutsatserna från OECD och Sydsvenska Handelskammaren: Staten har, genom att under lång tid systematiskt hålla nere investeringar i infrastrukturen i Kalmar län, också hållit tillbaka hela regionens utveckling och därmed en tillväxt som skulle vara hela riket till nytta.

I dag kan man konstatera att Kalmar län på grund av detta står inför en kraftig kräftgång, när resultatet av långvarigt bristande tilldelning för underhåll, renovering och upprustning successivt slår igenom, om inte nuvarande trend snabbt bryts.

Ett exempel är träbron över Emån på väg 677 vid Lilla Aby, mellan Målilla och Mörlunda. På grund av eftersatt underhåll klassades dess bärighetsgrad ned för några år sedan. När en stor spricka upptäcktes i en bärande metallbalk stängdes den av för all trafik i höstas. Kalmar län domineras av de gröna näringarna. Mörlundasläppen, som bevattnas av Emån, är en bördig och levande jordbruksbygd, som även har framgångsrika företag inom besöksnäringen, däribland den välbesökta Målilla älgpark. En av livsmedelsproducenterna är den dominerande potatisleverantören till flera av de kringliggande kommunerna, med lagerlokaler på båda sidor om bron och dagliga transporter mellan de olika lagren i varukedjan. På grund av avstängningen tvingas såväl privatpersoner som företagstransporter till omvägar på upp till en och en halv mil enkel resa. Redan i höstas märkte älgparkens ägare av att tilltänkta besökare inte hittade fram utan gav upp och vände om när de tvingades ut på det finmaskiga vägnätet. Extrakostnaderna och de uteblivna intäkterna för företagen i bygden beräknas uppgå till flera miljoner kronor. Hur länge klarar de berörda företagen av extrakostnader och uteblivna intäkter i sådana dimensioner?

Ett annat exempel på hur Kalmar läns infrastruktur hamnar i strykclass är Trafikverkets pinfärska planer på att ta bort riksintresset för järnvägslinjerna Stångådalsbanan och Tjustbanan, de huvudsakliga matarlinjerna mellan länet och Linköping–Stockholm. Skulle Trafikverkets planer gå igenom skulle det oimintetgöra länets egna utvecklingsplaner om deelektrifiering av sträckorna och upphandling av multimodala tågsätt för flera miljarder kronor.

Om ett par månader väntas regeringen lägga fram en ny nationell transportplan. Där finns möjlighet att rätta till de senaste decenniernas försummelser.

Min fråga till infrastrukturminister Tomas Eneroth är därför följande:

Hur kommer ministern att ombesörja att infrastrukturen i sydöstra Sverige i allmänhet och Kalmar län i synnerhet uppgraderas och i den kommande nationella transportplanen får likvärdiga förutsättningar för tillväxt, genom en rättvis tilldelning av medel för infrastruktursatsningar?

.....

Gudrun Brunegård (KD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander