

Motion till riksdagen 2005/06:T404

av **Jeppé Johnsson (m)**

Sydöstra Sverige som den fjärde transportnoden

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att sydöstra Sverige bör utpekas som den fjärde transportnoden.

Motivering

Det är angeläget att satsningarna på infrastrukturen i Sverige samplaneras. Det är också av största vikt att färsk statistik ligger till grund för planeringen.

Sedan muren föll har situationen i sydöstra Sverige förändrats och förändras i en takt som för de flesta av oss varit svår att förutse. De nya EU-länderna på andra sidan Östersjön, Ryssland och andra f.d. sovjetiska stater genererar och kommer att generera en mycket kraftig volymökning på transporter av gods och passagerare.

Karlshamns hamn är Sveriges snabbast växande hamn sedan 1990. Godsomsättningen var 5,1 miljoner ton 2004, och prognosen för innevarande år pekar mot ca 6,5 miljoner ton, 60 000 lastbilar/trailers, 5 000 TEUS och ca 100 000 passagerare. Hamnen är redan i dag den sjätte eller sjunde största hamnen i Sverige och utan jämförelse störst i sydöstra Sverige. Karlshamns hamn har färjeförbindelser med fyra andra länder runt Östersjön. Vattendjupet är tillräckligt för att alla fartyg som tillåts i Östersjön skall kunna anlöpa hamnen.

För hamnen i Karlskrona är färjetrafiken till Polen den viktigaste för hamnverksamheten. Under 2004 omfattade trafiken 421 000 passagerare, 61 500 personbilar och runt 62 000 lastbilar.

Några av de stora industrierna som är beroende av hamnarna i sydöstra Sverige är stora företag inom fordon, skog och livsmedel. Några exempel, Volvo, Stora Enso, Södra, IKEA, Karlshamns AB (numera Aarhus Karlshamn), Tarkett, ABB, Dynapac, ITT Flygt, Kährs. Flertalet av företagen har

Fel! Okänt namn på

en ökad handel med östra Europa och Kina och flera planerar affärer med dessa länder.

Hamnarna i Blekinge har i dag tillsammans mer trafik än Stockholmsområdet, i antal skeppade lastenheter, med destination Estland, Lettland, Litauen och Polen. I Ryssland och Kina är transporter på Transsibiriska järnvägen viktig för transporter i detta område. Tiden för en transport från Finland till hamnar vid Stilla Havet med järnväg tar endast ca halva tiden jämfört med transport med fartyg. Hamnen i Karlshamn ser stora möjligheter till containertrafik till Klaipeda och öppnar sedan en mycket intressant "genväg" till/från Fjärran Östern. Trafikutvecklingen i Blekinge är mycket kraftfull med en 28-procentig tillväxt för år 2004, att jämföras med 7 procent för Stockholmsregionen.

Godstransportdelegationen (GDT) har specifikt pekat ut tre regioner (noder) som skall få statligt stöd för att kunna stärka svenskt näringslivs konkurrensförmåga. Det är Göteborgsregionen, Mälardalsregionen och Skåne-regionen.

GDT:s betänkande speglar inte vad som hänt i den sydöstra delen av landet efter EU:s utvidgning. Utredningen grundar sina rekommendationer på flera år gamla prognoser. Med beaktande av den explosiva utveckling som äger rum på andra sidan Östersjön och den ökning av mängden gods och passagerare som detta redan medfört för sydöstra Sveriges hamnar bör GDT peka ut sydöstra Sverige som en region som prioriteras och får status som den fjärde utpekade transportnoden.

Stockholm den 3 oktober 2005

Jeppe Johnsson (m)