

Motion till riksdagen
2009/10:T538

av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m)

Infrastruktur i Skåne

Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut	2
Motivering.....	2
Kommunikationsknutpunkt Skåne	3
Felande länkar avseende det skånska vägnätet.....	4
Öka betydelsen av RTI-planen	4
Skånes hamnar är viktiga för Sverige.....	5
Den skånska järnvägen är en nationell angelägenhet	5
Stor potential för skånska flygplatser	6
Från ord till handling.....	7

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E22 till fyrfilig väg med motorvägsstandard som innebär 110 km/tim hela vägen och delade körbanor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ut Väst kustbanan med dubbelspår på hela sträckan Malmö–Göteborg.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fast förbindelse för både bil och tåg mellan Helsingborg och Helsingör.

Motivering

Dessa förslag står alla skånska moderata riksdagsledamöter bakom. Det är glädjande att denna regering – till skillnad från den föregående – gjort infrastrukturen till ett huvudområde inom politiken. Sverige är ett litet land som är beroende av världen runt omkring oss. Vår handel med andra länder ger oss ekonomisk tillväxt och är en grundförutsättning för vårt lands välstånd. För att såväl inrikes- som utrikeshandel skall kunna bedrivas på ett effektivt sätt krävs goda kommunikationer. Regeringens satsningar på en utbyggnad av E6:an så att hela vägsträckan, från Rabbalshede som ligger i Tanums kommun i Bohuslän till Trelleborg, år 2012 kommer att vara motorväg är en tydlig bekräftelse på detta. Det är ett lyft för både person- och godstrafiken från kontinenten. Effektiva transporter samt en väl utbyggd och modern infrastruktur utgör grundläggande förutsättningar för tillväxt och utveckling. Ökad sysselsättning och bättre näringsklimat kräver ett tillgängligt och effektivt transportsystem. Förutom att infrastrukturen är avgörande för företagens möjligheter att växa är den också central för var människor kan bo, arbeta och studera samt hur folk får vardagslivet att fungera. Möjligheten att transportera varor och att resa, inom landet och dess regioner samt till och från omvärlden, är avgörande för hur Sverige och Skåne skall kunna ta till vara de nya möjligheter som utkristalliseras kring södra Östersjön. Regeringen skriver att ”Skåne län är ett genomgångslän för svenskt gods på väg till och från kontinenten, samtidigt som befolkningstätheten med svenska mått mätt är hög. Detta leder till kapacitetsproblem i de tunga stråken, framför allt på järnvägs sidan. Vidare framhålls behov av en närmare knytning mellan nordöstra Skåne och den expansiva sydvästra delen av länet.”¹ Dessa problem måste

¹ S. 51, <http://www.regeringen.se/content/1/c6/11/24/29/3b76d477.pdf>.

beaktas vid fördelningen av infrastrukturmedel. Även kollektivtrafiken har en viktig roll i infrastrukturpolitiken. Kollektivtrafiken fyller en viktig roll och bidrar till en geografisk arbetsmarknadsförminskning, regional utveckling och tillväxt. Den minskar även miljöproblem och trängsel och ökar rörligheten för barn och äldre. Kollektivtrafiken kan i vissa fall förbättras genom avreglering och genom att fler trafiktjänster upphandlas av privata företag. Vi anser att konkurrensutsatt näringsverksamhet skall bedrivas av privata företag. Därför är det angeläget att lagen om offentlig upphandling tillämpas på ett sådant sätt att konkurrens inte missgynnas.

Kommunikationsknutpunkt Skåne

Skånes geografiska läge i södra Östersjön ger utomordentligt goda förutsättningar för utveckling och tillväxt. Öresundsbronns framgångar kommer inom kort att generera kapacitetsproblem. Då behöver Öresundsbron kompletteras med ytterligare en fast förbindelse. Även integrationen kräver väl fungerande förbindelser både i södra och norra Öresundsregionen. ”En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för bl.a. godstransporter är en av de strategiska insatserna i Öresundsregionen och kommer på sikt att vara nödvändig både för att upprätthålla en hög kvalitet i godstågstrafiken mellan Skandinavien och Europa och för en fortsatt integration i Öresundsregionen.”² En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är ett naturligt led i den infrastrukturella ringlinje som rent fysiskt bör förbinda västra Skåne och östra Själland. Därför bör en tidtabell slås fast för den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Med de fasta förbindelserna över Öresund tillsammans med Stora Bält-bron öppnas nya möjligheter för samverkan och effektiva transportlösningar till och från kontinenten. I framtiden kommer den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält ytterligare att förstärka den utvecklingen. Potentialen för ökad handel med länderna i Central- och Östeuropa är också stor. Men avgörande för att Skåne, och i förlängningen även Sverige, skall kunna dra nytta av alla de utvecklingsmöjligheter som erbjuds är att det finns ett väl fungerande transportsystem med hög kvalitet. I det perspektivet är förbindelserna med kontinenten betydelsefulla, men Skånes förbindelser med övriga Sverige är också viktiga. ” Skåne läns landsting beskriver i sitt inriktningsunderlag att Öresundsintegrationen utgör en mycket stor potential för invånare och företag i Skåne län. Förändringstakten inom transportområdet har ökat och potentialen på längre sikt är mycket stor. Landstinget har beskrivit inriktningsens huvudsakliga målsättningar i punkter som fortsatt regionförstoring och regionintegrering, utveckla ett miljöanpassat och säkert transportsystem, öka integrationen i Öresundsregionen, utveckla ett transportsystem för alla samt förbättra Skånes förbindelser med omvärlden. Infrastrukturen i Skånes tillväxtcentra bör utvecklas utifrån de specifika krav ett stor-

² S. 45, http://www.skane.se/Public/Skanes_utveckling/Infrastruktur/Dokument/RTIplan_2010-2021.pdf.

Fel! Okänt namn på

stadsområde har, så att infrastrukturbrister hanteras och flaskhalsar i transportsystemet undviks. Skåne läns landsting vill verka för att de stora och växande tätorternas transportsystem kan upprätthålla en god tillgänglighet både inom sig och i relation till omgivningen.”³

Felande länkar avseende det skånska vägnätet

Skåne är genom sitt geografiska läge ett viktigt transitområde för övriga Sverige. I dagsläget är dessvärre det skånska vägnätet i stort behov av upprustning och nya projekt måste komma till stånd. Utbyggnaden av de felande länkar i vägnätet som skall länka samman övriga delar av Sverige med kontinenten måste snarast behandlas och tidigareläggas. På många håll är infrastrukturen eftersatt i Skåne. Dessutom används Skåne som transitlandskap för transporter till och från Sverige, vilket gör att vägarna slits extra mycket. Behovet av omfattande förstärkning av infrastrukturen i Skåne kan därför inte nog understrykas. Det är angeläget att verka för lösningar som gör transporter till sjöss, på vägar och järnvägar både säkra och snabba. De betydelsefulla projekt som kvarstår efter regeringens satsning är: E22, till full motorvägsstandard och ”... Hela vägsträckan mellan Malmö och Ystad är hårt trafikerad. Vägen har successivt byggts ut till motorväg och mötesfri landsväg med mitträcken. Vägverket har tagit fram en vägutredning för att bygga ut vägen mellan Svedala och Börringe till motorväg.”⁴ Vi anser att det kan finnas effektivitetsvinster med OPS (Offentlig Privat Samverkan), det bör testas på den aktuella vägen.

Öka betydelsen av RTI-planen

Det behövs ett samlat grepp kring infrastrukturutbyggnaden i Skåne. Inte minst ur miljösynpunkt är ett helhetsgrepp väsentligt så att åtgärder till miljöns fromma också vägs in från början. Infrastrukturplaneringen skall ske i samspel mellan olika aktörer och göras mot bakgrund av bra beslutsunderlag som är allsidiga och håller hög kvalitet. I det sammanhanget är Region Skånes arbete med den regionala planen för transportinfrastruktur (RTI-planen) central. Framför allt är det viktigt att Region Skånes medverkan vid planeringen väger tungt. Det är glädjande att betydelsen av de prioriteringar som görs på regional nivå inom ramen för RTI-planen har ökat i samband med fördelningen av de nationella infrastrukturens satsningarna.

³ S. 60, ibid.

⁴[Http://www.vv.se/Vagarna/Vagprojekt/Skane-lan/Vag-E65-SvedalaBorringe/](http://www.vv.se/Vagarna/Vagprojekt/Skane-lan/Vag-E65-SvedalaBorringe/).

Skånes hamnar är viktiga för Sverige

Skånes närhet till de stora marknaderna på kontinenten medför att stora delar av den svenska exporten och importen går via skånska hamnar. EU:s utvidgning österut talar för fortsatt växande handelsutbyte, större godstransportvolymer och därmed fler färjeleder österut. Därför blir det allt viktigare att se till att infrastrukturen till och från hamnarna fungerar väl. Ledorden skall vara snabbhet, säkerhet och effektivitet. En stor del av Sveriges utrikeshandel transporteras på fartyg och färjor. De skånska hamnarna har här stor betydelse, inte minst Trelleborg och Helsingborg som i dag är Sveriges i storlek andra och tredje hamn i gods (ton) räknat. Malmö hamn har efter sammangåendet med Köpenhamns hamn expanderat väldigt. Hamnarna i Ystad, Simrishamn och Åhus utgör även de var och en för sig viktiga länkar för godset till sjöss. Godsmängden har ökat och fortsätter enligt prognoserna att öka. Utvecklingspotentialen för hamnarna i Skåne är stor. Betydande investeringar pågår och kommer under de närmaste åren att göras. Under hösten 2007 presenterades Hamnstrategiutredningen (SOU 2007:58) vari Trelleborgs, Helsingborgs och Malmö hamnar utpekades som strategiska hamnar i det svenska transportnätet. Hamnarna är därmed av nationellt intresse. Behovet av ett fullgott infrastrukturnät i anslutning till dessa hamnar är därmed av yttersta vikt. I sammanhanget bör också Ystads hamn nämnas som ett viktigt komplement till Trelleborgs hamn. Genom Skåne transporteras en stor godsmängd via hamnarna och Öresundsbron varvid färje- och järnvägstransporter konkurrerar med varandra. I det sammanhanget är det viktigt att konkurrensneutralitet råder mellan olika transportsätt. I dag ges sjöfarten i Öresund och södra Östersjön, genom statliga avgifter, sämre konkurrensvillkor. Staten ger i dag järnvägstrafiken över Öresundsbron fördelar samtidigt som sjöfarten i denna del av Sverige missgynnas genom Sjöfartsverkets avgifter. Vi tycker inte att det är rimligt att staten, genom snedvriden avgiftspolitik, ger sjöfarten sämre konkurrensförutsättningar än andra transportslag, speciellt eftersom sjöfarten får anses vara minst miljöstörande med hänsyn till fraktad godsmängd.

Den skånska järnvägen är en nationell angelägenhet

Ungefär 50 procent av Sveriges utrikeshandel i kronor räknat transporteras via de skånska hamnarna och Öresundsbron. Järnvägens fortsatta utveckling och långsiktiga lösning för godsstråken genom Skåne är därför en nationell angelägenhet. Vi anser att det är angeläget att påbörjade järnvägsprojekt såsom Västkustbanan med bland annat tunnel genom Hallandsåsen och Södra stambanan fullföljs med ett yttre godsspår. Den stora flaskhalsen i det skånska järnvägsnätet är alltså att endast två järnvägsspår går mellan Malmö och Lund. Behovet är trängande av en utökning till fyra spår på sträckan. ”Beslutet att bygga ut hela Västkustbanan till dubbelspår fattades i riksdagen 1992–

Fel! Okänt namn på

1993. Projektet kallades 'den största järnvägsinvesteringen på över 100 år i Sverige ...'.⁵ Både Banverket och Skånetrafiken stödjer vår ståndpunkt. I det sammanhanget är det viktigt att skapa bullerridåer, för att ljudmiljön inte skall påverka de boende, intill de nya järnvägsspåren. Även järnvägsspåren norrut från Malmö mot Helsingborg är i behov av ytterligare spår. Vidare vill vi uppmärksamma några järnvägslinjer i Skåne som vi anser vara av vikt. Ordningen nedan är i prioriteringsordning:

1. Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad. Linjen är redan delvis finansierad i budgeten så vår förhoppning är att den kan bli finansierad fullt ut. I sammanhanget vill vi även lyfta fram det viktiga projektet Tågaborgstunneln.
2. Malmö–Trelleborg. Pågatågstrafik med nya stationer i Västra Ingelstad, Östra Greve, Arrie och Trelleborg.
3. Skånebanan. Höjd hastighet till 160 km/h mellan Hässleholm och Helsingborg.
4. Eslöv–Teckomatorp. Pågatågstrafik med ny station i Marieholm.
5. Söderåsbanan. Pågatågstrafik med stationer i Billesholm, Kågeröd och Svalöv.
6. Lommabanen. Pågatågstrafik med nya stationer i Rinnebäck, Alnarp, Lomma, Flädie och Furulund.
7. Malmö–Dalby. Pågatågstrafik på upprustad och delvis ny bana med nya stationer i Staffanstorps och Dalby.

Regeringen har satsat på en ordentlig kraftsamling på järnvägstrafiken i området riktat mot Pågatågen och fjärtrafiken. Ökad godstrafik från hamnen i Ystad samt ökad persontrafik medför att järnvägen mellan Ystad och Malmö behöver byggas ut. Även rangerbangården i Ystad behöver åtgärdas för att klara godstrafiken. En översyn bör snarast inledas så att beslut om utbyggnad kan fattas. Den nyligen framlagda utredningen om höghastighetståg var bra.

Stor potential för skånska flygplatser

Tågtrafiken över Öresundsbron har blivit en framgångshistoria, som bidrar till integrationen i regionen. Utvecklingen i regionen medför att flygtrafiken beräknas få en betydande expansion. Detta har nu även utredningen Framtidens flygplatser (SOU 2007:70) visat. I utredningen har Malmö/Sturup flygplats utsetts till en flygplats av nationell betydelse samt Ängelholms och Kristianstads flygplatser till regionalt viktiga flygplatser. Det är nu viktigt att följa intentionerna i utredningen i syfte att möta såväl dagens som framtidens möjligheter. Eftersom Kastrup på egen hand har svårt att möta efterfrågan diskuterar Kastrups och Sturups flygplatser hur de via ett samarbete tillsammans skall kunna möta den förväntade ökningen av flygtrafiken. För att ett sådant samarbete skall bli fruktsamt måste förbindelserna mellan flygplatserna vara

⁵ [Http://www.folkpartiet.se/FPTemplates/ListPage_90372.aspx](http://www.folkpartiet.se/FPTemplates/ListPage_90372.aspx).

goda. Därför anser vi att det är angeläget att se över och snarast fatta beslut angående hur Sturup och Kastrup kan länkas samman med järnväg. Vi är också positiva till att privata initiativ ges möjlighet att ytterligare bidra till Sturups utveckling. Ängelholms flygplats är mycket betydelsefull för företag och människor i Nordvästskåne. Flygplatsen kan idag, i spåren av sin expansion, erbjuda såväl inrikes- som utrikesresor. LFV kommer att upphöra med att driva flygplatsen och för redan samtal med regionala och lokala intressenter gälland övertagande av driften men det finns idag inga konkreta förslag att ta ställning till. På samma sätt är Kristianstad Airport betydelsefull för nordöstra Skåne, flygplatsen ägs sedan länge av regionala ägare.

Från ord till handling

”Regeringen bedömer att förhandlingen om Stockholms läns infrastruktur liksom de särskilda inriktningsunderlagen från Västra Götalands och Skåne läns landsting lett till en bred samsyn i de tre storstadsregionerna om prioritering av infrastrukturinvesteringarna. Det är tydligt att investeringsbehoven är stora och att ytterligare prioriteringar kommer att krävas. Samtidigt är det också tydligt att nyttan av investeringar i storstadsregioner är både lokal, regional och nationell. Det är därför angeläget att diskussioner förs med lokala och regionala parter liksom med andra intressenter om finansiering av de prioriterade investeringarna.”⁶ En väl utbyggd infrastruktur är en förutsättning för att Skåne och hela Sverige skall kunna växa och utvecklas. Regeringens politik innebär att betydelsefulla steg i rätt riktning har tagits. Men ännu återstår mycket att göra. Vi är således – för att citera Göran Persson – stolta men inte nöjda!

Stockholm den 6 oktober 2009

Anne-Marie Pålsson (m)

Göran Montan (m)

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m)

Inge Garstedt (m)

Margareta Pålsson (m)

Ewa Thalén Finné (m)

Staffan Appelros (m)

Hans Wallmark (m)

Marie Weibull Kornias (m)

Sven Yngve Persson (m)

Anders Hansson (m)

Mats Sander (m)

Olof Lavesson (m)

⁶ S. 63, ibid.