

Motion till riksdagen 2013/14:T484

av **Annelie Karlsson m.fl. (S)**

Skånes infrastruktur

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättring av infrastrukturen i Skåne och därmed främja tillväxt och utveckling.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den digitala infrastrukturen är en demokratifråga.

Motivering

I Sverige står vi inför den stora utmaningen att ställa om transporterna till ett långsiktigt, hållbart system. Ett framtida transportsystem måste bidra till ekonomisk och social utveckling utan att tära på naturens resurser.

Kommissionens förslag om Östersjöområdet

Skåne och Öresundsregionen har en nyckelposition mellan Skandinavien och kontinenten – som port till Östersjön. Region Skåne tog därför initiativet till ett gemensamt arbete för att bättre knyta samman Östersjöregionen och utveckla effektiva och hållbara transporter. Projektet fokuserar på hur regioner, universitet och näringsliv kan komplettera nationernas och EU:s transportpolitiska arbete.

Sturup och Kastrup bör byggas ihop med en tågpendel via Malmö. På det sättet skulle man på mycket kort tid kunna ta sig från den ena flygplatsen till den andra, vilket skulle ge helt nya möjligheter till samarbete och ömsesidig utveckling.

Planerna på ett förbifartsspår, som avlastar Lund, Lomma, Hjärup och Åkarp (samt i förlängningen Malmö) när det gäller godstrafik, måste förverk-

Fel! Okänt namn på

ligas. För att knyta ihop Skåne måste de öst-västliga tågförbindelserna utvecklas. Skånebanan, dvs. förbindelsen Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad, bör rustas upp och kapaciteten höjas. Simrishamnsbanan, dvs. en tågförbindelse från Malmö till Simrishamn via Staffanstorps, Dalby, Veberöd, Sjöbo och Tomelilla, bör förverkligas med hänsyn till att Simrishamn och Tomelilla är beroende av en positiv befolkningsutveckling.

Planerna på ett förbifartsspår, som avlastar Lund med omnejd, måste förverkligas. För att knyta ihop Skåne måste de öst-västliga tågförbindelserna utvecklas såsom Skånebanan, dvs. förbindelsen Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad samt östra Skåne mot Malmö.

Trafikinfrastrukturen

Skåne intar en särställning som transitregion där hälften av allt godsvärde som går genom Skåne går vidare ut i Sverige. Drygt en miljon lastbilar rullar årligen genom Skåne. I den takt som godstrafiken ökar idag så kommer det antalet att ha fördubblats till 2030 om vi inte gör något nu. Därmed är trafikstockningarna och kapacitetsbristerna i Skåne på många sätt en nationell angelägenhet såväl som en regional. Att bygga bort flaskhalsar i det skånska järnvägsnätet skapar miljöfördelar för hela landet då en majoritet av det vägburna godset kan föras över på järnväg.

Detta drabbar Skåne men också i hög grad övriga Sveriges och Skandinaviens invånare och näringsliv. Det är emellertid viktigt att påpeka att vid dragningar av nya kommunikationsleder så måste hårda miljökrav ställas. Natur- och skogsområden ska skyddas.

Även järnvägsinvesteringarna måste få fortsätta på såväl Västkustbanan som Södra stambanan. Banverkets påbörjade arbete med snabbtågsanpassning och utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår på hela sträckningen måste fullföljas.

När det gäller Södra stambanan så är det möjligt att korta restiden mellan Malmö och Stockholm med ungefär 50 minuter till 3 timmar och 40 minuter. Dessutom måste Öresundsområdet byggas ihop på allvar. Det är därför mycket angeläget att skapa en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Denna kan även vara en viktig del av Europabanan, vilken är ett betydelsefullt framtidsprojekt som kommer att flytta Sverige närmare kontinenten.

Dessutom måste Öresundsområdet byggas ihop på allvar. Detta är ett betydelsefullt framtidsprojekt som kommer att flytta Sverige närmare kontinenten.

Öresundsregionen

Öresundsregionen är inne i en kraftfull utveckling. Regionen är Nordens största och mest tätbefolkade storstadsområde med närmare 3,7 miljoner invånare. År 2030 förväntas regionen ha ökat med 300 000–400 000 invånare och med 100 000–200 000 arbetsplatser. Regionen har fler än 12 universitet med 155 000 studenter och 12 000 forskare. De senaste fyra åren har trafiken

över Öresundsbron ökat med 14–17 procent per år (källa: Öresundsbrokon-sortiet).

I och med öppnandet av Fehmarn bält-förbindelsen kommer den utvecklingen att förstärkas ytterligare. Redan nu har vi flaskhalsar över Öresund och det kommer bara att bli värre. Vi måste istället tänka långsiktigt och redan nu säkra järnvägsinvesteringarna för att förbereda för den trafikökning som Fehmarn bält-förbindelsen kommer att ge 2018.

I Skåne har även initiativ tagits till ett samarbete om ett integrerat transportsystem. Effektiva och mer miljövänliga transporter är viktiga för att skapa en konkurrenskraftig och hållbar Östersjöregion. Tillgänglighet och attraktionskraft är prioriterat i EU.

Kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken är en grundläggande samhällsservice och är för många det enda resealternativet. Dessutom minskar kollektivtrafiken skadliga utsläpp och medverkar till en bättre trafiksäkerhet. För en fortsatt bra utveckling av kollektivtrafiken krävs ökad samverkan mellan staten och övriga aktörer inom kollektivtrafikområdet. Behovet av samverkan gäller mellan flera trafikslag men särskilt viktig är den för kollektivtrafiken på väg och järnväg. Det här tog den socialdemokratiska regeringen upp våren 2006 i propositionen Moderna transporter för framtiden. Där framfördes det även att Vägverket och Banverket gemensamt ska leda arbetet med att ta fram ett handlingsprogram för kollektivtrafikens utveckling på kort och lång sikt. Det är ett bra förslag som vi tycker ska fullföljas.

Skåne och Sverige behöver en välutvecklad kollektivtrafik

Människor som bor och verkar i Skåne måste på ett enkelt, smidigt, miljövänligt och billigt sätt kunna resa från bostaden till arbetet eller en utbildning. En förutsättning för att kunna bo utanför de större orterna är att det finns en bra och utbyggd kollektivtrafik.

Också i de större städerna är kollektivtrafiken av avgörande betydelse. På så sätt minskar man trängseln, bilköerna och utsläppen i städerna och möjliggör för många att helt välja bort bilen som transportmedel.

Under de senaste åren har kollektivtrafiken i Skåne varit en succé. Sedan 1999 har antalet resenärer ökat med 40 procent. Innevånarna reser inte bara mer utan också längre. Vår utgångspunkt är att sätta resenären i centrum.

För att kollektivtrafiken ska vara ett tänkbart alternativ till bilen måste resan gå smidigt med inte allt för långa väntetider vare sig när man ska starta resan eller när byten sker mellan olika färdstätt.

Fel! Okänt namn

Digital infrastruktur

Utbyggnaden av bredband i Sverige har till stor del överlåtits till den privata marknaden. Men marknadskrafterna är sällan intresserade av att investera i bredbandsutbyggnad på mindre orter eller på ren landsbygd. Det innebär att statligt stöd är en absolut förutsättning för att en utbyggnad ska kunna ske.

Denna satsning på it har en avgörande betydelse för näringslivets utveckling på landsbygden, men det är även en demokratisk fråga, då allt mer av offentlig och kommersiell service förutsätts ske genom datorer.

Stockholm den 3 oktober 2013

Annelie Karlsson (S)

Anders Karlsson (S)

Bo Bernhardsson (S)

Hillevi Larsson (S)

Kerstin Engle (S)

Leif Jakobsson (S)

Morgan Johansson (S)

Ann Arleklo (S)

Christer Adelsbo (S)

Kent Härstedt (S)

Kerstin Nilsson (S)

Marie Granlund (S)