

Motion till riksdagen 2007/08:T524

av Kerstin Engle m.fl. (s)

Infrastrukturen i Skåne

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om minimikravet att den av riksdagen år 2004 beslutade infrastrukturplanen för Skåne fullföljs.

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.

Trafikinfrastrukturen

Skånes infrastruktur är av central betydelse inte bara för utvecklingen i regionen, utan för hela Sverige. En mycket stor andel av det gods och de personer som ska till och ifrån Sverige passerar Skåne. Det är därför av nationellt intresse att Skånes vägar, järnvägar och hamnar har hög standard. Skåne får inte bli en flaskhals för gods- och persontrafiken. Redan i dag finns det trånga sektorer. Kapacitetstaket är nått och flaskhalsarna hindrar en sund utveckling. Detta drabbar Skåne men också i hög grad övriga Skandinavien och näringslivet. Det är emellertid viktigt att påpeka att vid dragningar av nya kommunikationsleder måste hårda miljökrav ställas. Natur- och skogsområden ska skyddas.

Goda kommunikationer är oerhört viktigt för Skånes och Sveriges tillväxt. Under den gångna perioden har mycket hänt när det gäller Skånes vägar och järnvägar. Byggandet av Citytunneln och standardhöjningen på delar av E 22 är bara ett par exempel. Men mycket återstår. När det gäller vägförbindelser

Fel! Okänt namn på

måste E 6 och E 22 byggas färdiga, med mycket hög standard i alla sträckningar i Skåne och norrut. De investeringar på E 22 som togs bort i samband med det s.k. Trollhättanpaketet måste in i den nationella vägplanen igen. De behövs för att Skåne och hela sydöstra delen av Sverige ska kunna utvecklas. Väg- och järnvägsutbyggnad är i huvudsak statliga angelägenheter, men vi vill också nämna några åtgärder som vi anser vara viktiga för Skånes tillväxtmöjligheter.

Järnvägsinvesteringarna måste 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 är det möjligt att få ner restiden mellan Malmö och Stockholm till tre timmar. Vi vill att detta genomförs. Öresundsområdet bör byggas ihop på allvar. En järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör är därför mycket angeläget. Denna är även en viktig del av Europakorridoren, vilken är ett betydelsefullt framtidsprojekt som kommer att flytta Sverige närmare kontinenten. Sturup och Kastrup bör byggas ihop med tågpendeltrafik, via Malmö. På det sättet skulle man på mycket kort tid kunna ta sig från den ena flygplatsen till den andra, vilket skulle öppna 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 förverkligas. För att knyta ihop Skåne måste de öst-västliga tågförbindelserna utvecklas. Skånebanan, d v s förbindelsen Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad, bör rustas upp och kapaciteten höjas. Simrishamnbanan, d v s tågförbindelse från Malmö till Simrishamn via Staffanstorp–Dalby–Veberöd–Sjöbo och Tomelilla bör förverkligas.

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 stort 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 även att Vägverket och Banverket gemensamt ska leda arbetet med att ta fram ett handlingsprogram för kollektivtrafikens utveckling på kort och lång sikt. Ett bra förslag som vi tycker ska fullföljas.

Skåne och Sverige behöver en välutvecklad kollektivtrafik. I Skåne är det en av förutsättningarna för regionens tillväxt och utveckling. Det gäller såväl ekonomiskt som befolkningsmässigt. Anledningen är lika enkel som självklar. Människor som bor och verkar i Skåne måste på ett enkelt, smidigt, miljövänligt och billigt sätt kunna resa från bostad till arbete eller utbildning. En förutsättning för att kunna bo utanför de större orterna är att det finns en bra och

Fel! Okänt namn på

utbyggd kollektivtrafik. En mycket viktig uppgift är därför att aktivt arbeta för att göra Skåne rundare, dvs. att även landsbygden har rätt till en modern kollektivtrafik.

Också i de större städerna är kollektivtrafiken av avgörande betydelse. På så sätt minskar man trängsel, bilköer och utsläpp 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 och reslängderna har ökat med 65 procent, folk 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, varken när man ska starta resan eller när byten sker mellan olika färdssätt.

Allianspartierna lovade vitt och brett i valrörelsen att bygga ut i stort sett varenda vägsträcka i landet. Många löften gavs lokalt av företrädare som sedan blivit både riksdagsledamöter och ministrar. Löften som nu ser ut att svikas. Den budget som den nya regeringen lagt fram bådär inte gott för utbyggnaden av infrastrukturen i Sverige. Ett absolut minimikrav måste ändå vara att den borgerliga regeringen fullföljer den av riksdagen beslutade infrastrukturplanen.

Banverkets och Vägverkets översyner innebär dock ett dråpslag för Skåne. Problemet är att regeringen räknar upp anslagen med enbart 1 procent (av 2004 års priser) när priserna enligt index ökat med 17 procent. Regeringens politik innebär att drygt fem miljarder kronor saknas i Skåne för att genomföra Banverkets och Vägverkets planer för perioden 2004–2015.

Stockholm den 28 september 2007

Kerstin Engle (s)

Christer Adelsbo (s)

Luciano Astudillo (s)

Marie Granlund (s)

Kent Härstedt (s)

Inger Jarl Beck (s)

Ylva Johansson (s)

Hillevi Larsson (s)

Göran Persson i Simrishamn (s)

Ann Arleklo (s)

Bo Bernhardsson (s)

Christin Hagberg (s)

Leif Jakobsson (s)

Morgan Johansson (s)

Anders Karlsson (s)

Ronny Olander (s)