

## Motion till riksdagen 2018/19:1216

av **Tobias Billström m.fl. (M)**

# Infrastruktur i Skåne

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett fortsatt utbyggande av Södra stambanan, Västkustbanan och Skånebanan och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för utbyggnad av E6 och E22 till trefiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att prioritera hamninfrastruktur i de skånska hamnarna som är av nationellt intresse och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att inrätta en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Skånes infrastruktur är en fråga av nationellt intresse. Med sitt strategiska läge hanterar Skåne en stor del av svenska företags transporter genom flera viktiga godsstråk. Effektiva, pålitliga och hållbara transporter till våra viktigaste exportmarknader är avgörande för det svenska näringslivets konkurrenskraft. Transittrafiken är mycket omfattande och väntas öka kraftigt. Genom Skåne passerar årligen mer än en miljon lastbilar. Vägnätet är mycket hårt belastat och bristen på järnvägskapacitet och fullgoda

anknytningar i hamnarna omöjliggör växlingen av gods från väg till järnväg och sjöväg. Den ansträngda kapacitetssituationen på väg och järnväg i Skåne understryks av det eftersatta underhållet. Detta utgör ett hot mot tillväxt, framkomlighet och utveckling av hållbara transportlösningar inte bara i Skåne utan i hela Sverige.

Skåne är en flerkärnig miljonstad där en ökad integration av arbetsmarknaderna ställer krav på investeringar i infrastruktur och bättre kollektivtrafik. Regionen står inför många utmaningar och möjligheter. Trots ett expansivt näringsliv, en stark befolkningstillväxt och satsningar på världsledande forskning har Skåne paradoxalt nog en låg sysselsättning och en tudelad arbetsmarknad. Detta bland annat beroende på det stora nationella ansvar Skåne tagit för flyktingmottagningen.

Det viktigaste sättet att möta dessa utmaningar är att få fler i arbete, vilket skulle underlättas genom förbättrade pendlingsmöjligheter. För att tillvarata Skånes tillväxtpotential krävs långsiktiga investeringar i infrastruktur. Vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser hänger ihop i ett sammanflätat trafiksystem där brister i någon del snabbt kan medföra problem även på annat håll. Det är därför angeläget att ligga långt fram i planeringen och fortsätta utbyggnaden av den skånska infrastrukturen för att trafiksystemen även framgent ska klara av att möta ett ökat resande och hårdare krav på punktlighet och funktion. Nedan listas några av de projekt som är mest angelägna för att skapa en välfungerande infrastruktur i Skåne. Alla dessa förslag syftar till att ge maximal utdelning per investerad krona i form av förbättrade trafikflöden på vägar, järnvägar, sjövägar och flyg i hela Sverige och därmed skapa förutsättningar för ökad tillväxt och fler jobb.

## Trafiken över Öresund

Trafiken över Öresund är av internationell, nationell och regional betydelse. Sedan Öresundsbron öppnades 2000 har samarbetet mellan Storköpenhamn och Skåne ökat markant och persontrafiken har nästan fördubblats. Dagens situation med enbart en fast förbindelse över Öresund är sårbar. Ett längre avbrott för trafiken över Öresund skulle ge stora konsekvenser, inte minst för godstrafiken. När Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar 2028 kommer trafiken att öka betydligt. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är därför alldeles nödvändig för att undvika trafikchaos. Den skapar en ringlinje som förenar Öresunds två stränder och omlandet i Skåne och Själland, vilket kommer att bidra till ökad integration av arbetsmarknaderna i Öresundsregionen, generera företagsetableringar, tillväxt och nya jobb.

Enligt Sverigeförhandlingens beräkningar skulle Helsingborg–Helsingör-förbindelsen kunna ge 4 600 nya jobb.

Sverigeförhandlingen, Trafikverket och den danska Transportministeriet har enats om att fortsätta att utreda vilka nyttor en ytterligare fast förbindelse över Öresund kan ge. Erfarenheterna av finansieringen av Öresundsbron visar att utbyggnaden av Helsingborg–Helsingör-förbindelsen på samma sätt skulle kunna finansieras av brukaravgifter och inte behöva belasta infrastrukturbudgeten. Med tanke på de uppenbara behoven, redan i dag men framför allt i framtiden, och de mycket långa planeringshorisonterna, är det synnerligen angeläget att arbetet med den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör påbörjas omgående.

Taket för tågpendling mellan Malmö och Köpenhamn är snart nått, och därför behövs i nästa steg även en uppkoppling av Malmö till Köpenhamns metronät. För att

tillvarata Öresundsregionens fulla potential kommer både Helsingborg–Helsingör-förbindelsen och en metrouppkoppling att behövas. Något som inte ska betraktas som ett tecken på bristande förmåga till prioritering, utan alldeles nödvändiga framtidsinvesteringar för tillväxt och Öresundsintegration.

## Järnvägstrafik

### Södra Stambanan

Södra stambanan är en av de allra viktigaste delarna i vårt järnvägsnät, och sträckan Malmö–Lund trafikeras i dag av 460 tåg per dygn. En 40-procentig ökning förutspås de kommande 15 åren. Det är därför ett viktigt steg i rätt riktning att byggandet av fyra spår på sträckan Arlöv–Flackarp nu är på väg att förverkligas, och sträckan Flackarp–Lund (Högevall) förbereds för byggstart 2021-2023. I den nationella infrastrukturplanen 2018–2029 ingår förvisso en del av finansieringen av en fyrspårig järnväg mellan Lund och Hässleholm, men det är djupt otillfredsställande att den inte kommer att färdigställas förrän en bit in på 2030-talet.

### Västkustbanan

En annan nationellt mycket viktig järnvägsförbindelse är Västkustbanan som även utgör en betydelsefull länk i den internationella trafiken mellan Skåne och Norge. För att öka Västkustbanans kapacitet och minska restiden behöver hela sträckan byggas om till dubbelspår, något som Riksdagen beslutade om redan 1992/93. Idag, 26 år senare, består Västkustbanan till nära nio tiondedelar av dubbelspår, vilket betyder att de återstående kilometrerna enkelspår sätter stopp för effektivt utnyttjande av redan gjorda dyra investeringar. Det är välkommet att dubbelspåret på sträckan Ängelholm–Maria (inklusive Romares väg) planeras påbörjas 2021–2023. Den nationella infrastrukturplanen omfattar även dubbelspår på sträckan Maria–Helsingborg Central, men den är planerad att förverkligas först 2024–2029, vilket betyder att de verkliga nyttorna av dubbelspårig Västkustbana fortsätter skjutas på framtiden. För att Västkustbanan ska kunna användas ändamålsenligt med fler avgångar och ökad punktlighet måste de sista sträckorna som saknar dubbelspår färdigställas skyndsamt.

### Skånebanan

Skånebanan binder samman Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad och går sedan vidare in i Blekinge. För att fullt ut kunna integrera östra Skåne i Öresundsregionen bör järnvägen byggas ut på dessa sträckor. Sträckan Kristianstad–Hässleholm är i dag landets mest trafikerade enkelspår. Det innebär stora begränsningar i möjligheten att bygga ut kollektivtrafiken och transportererna österut, och därmed hindras sammankopplingen av de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne. Därför bör den sträckan byggas ut med dubbelspår snarast möjligt.

## Vägtrafik

Det är angeläget att hela E22-sträckningen – inte bara genom Skåne – byggs ut till full motorvägsstandard. Även E65 mellan Malmö och Ystad är hårt belastad och olycksdrabbad och behöver byggas ut, till 2+2-väg, inte minst av trafiksäkerhetsskäl. Trafikmängden på vägarna E6 och E22 in mot de stora städerna Malmö, Lund och Helsingborg har de senaste åren ökat kraftigt. För att säkerställa att såväl arbetspendlingen in till dessa tillväxtmotorer, som de mer långväga transittransporterna, fungerar på ett tillfredsställande sätt bör dessa sträckor byggas ut till tre körfält i båda riktningarna. En utbyggnad av E6 mellan Helsingborg och Vellinge till trefilig motorväg i båda riktningarna kommer att göra vägen mindre sårbar för olyckor, samt förbättra tillgängligheten och ge bättre förutsättningar för arbetspendling. Detta är därför en av de allra mest prioriterade infrastruktursatsningarna i Skåne. Likaså är det angeläget med breddning av på- och avfarterna. Väg 108 är ett av de viktigaste transportstråken till Sveriges näst största hamn, Trelleborg, och bör därför byggas ut till två körfält i båda riktningarna hela sträckan Lund–Trelleborg.

## Hamnar

Trelleborgs, Helsingborgs, Ystads, Malmö och Åhus hamnar är viktiga delar av det svenska transportsystemet. Hamnarna är därmed av nationellt intresse. Transporterna mellan Sverige och Central- och Östeuropa ökar och väntas öka ännu kraftigare de närmaste åren. Det är viktigt att dessa transporter kan tas om hand på ett effektivt och miljövänligt sätt. För att främja överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart behövs ett fullgott infrastrukturnät i anslutning till ovan nämnda hamnar. Särskilt angelägen är en lösning för E65 på Dragongatan i Ystad.

## Flygtrafik

Copenhagen Airport (Kastrup) och Malmö Airport (Sturup) kompletterar varandra väl och utgör tillsammans de viktigaste naven i flygtrafiken för södra Sverige. För att skapa bättre förutsättningar för ett ömsesidigt kapacitetsutnyttjande på de båda flygplatserna behöver förbindelserna mellan dem förbättras avsevärt. Därför måste arbetet med planering av järnvägstrafik mellan de båda flygplatserna via Malmö, komma igång. Hela regionen skulle gagnas av en bättre tillgänglighet till Malmö Airport, som förutom viktig flygplats för passagerar- och frakttrafik även är en stor arbetsplats.

## Dansk-svensk infrastrukturkommission

Det är inte rationellt att infrastrukturplaneringen begränsas till de nationella gränserna, när handeln och transporterna genom Europa fortsätter att öka. När Fehmarn–Bältförbindelsen öppnar måste Skåne möta den ökade trafiken med större väg- och järnvägskapacitet, för att det inte ska bli ännu fler flaskhalsar.

Infrastrukturplaneringen i Sverige och Danmark fungerar i dag på mycket olika sätt.

Genom att inrätta en dansk-svensk infrastrukturkommission kan det säkerställas att planeringen för infrastruktur sker utifrån gemensamma förutsättningar och prognoser. Stora infrastrukturinvesteringar kan planeras gemensamt, varigenom samordningsvinster skapas. Vidare kan en svensk-dansk infrastrukturkommission bli en plattform för informations- och idéutbyte mellan de båda länderna.

*Tobias Billström (M)*

*Ulrika Heindorff (M)*

*Anders Hansson (M)*

*Noria Manouchi (M)*

*Hans Wallmark (M)*

*Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)*

*Maria Malmer Stenergard (M)*

*Louise Meijer (M)*

*Boriana Åberg (M)*