

Motion till riksdagen 2022/23:1387

av Patrik Jönsson m.fl. (SD)

Ett paket för Skåne – en utbyggd skånsk infrastruktur för framtiden

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut E6 till sexfilig motorväg Helsingborg–Malmö och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut E65 Ystad–Malmö till minst två-plus-två-väg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga utbyggnaden av fyrspår mellan Hässleholm och Lund och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Skånebanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Ystadbanan till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Lockarp–Trelleborg till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut sträckan Helsingborg–Maria till minst dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Den skånska väg- och järnvägsinfrastrukturen är hårt ansträngd. Anledningen till detta bottnar i ett flertal olika orsaker, men en stor resandeökning de senaste två decennierna är en av huvudanledningarna till den ökade belastningen på det skånska järnvägsnätet. På vägnätet har framförallt transporter med lastbil ökat. Skåne har dessutom haft en kraftig befolkningsökning.

Det hårt utnyttjade järnvägsnätet är störningskänsligt. Det är en på många ställen sliten infrastruktur, där ett växelfel, en nedriven kontaktledning eller ett signalfel som inträffar med lätthet orsakar hundratals förseningsminuter, och i värsta fall tusentals förseningsminuter.

Ökar gör även trängseln på de skånska vägarna. Ett exempel på detta är E6. Längst i norr och söder passerar enligt Trafikverket i medeltal ca 20 000 fordon per dygn medan stora delar av sträckan runt Malmö–Lund–Helsingborg trafikeras E6 av 40 000–50 000 fordon. Trafiken har under de senaste 15 åren nästan fördubblats på delar av sträckan. Från Sverigedemokraternas sida menar vi att E6 genom Skåne, i synnerhet från Malmö till Helsingborg, är i omedelbart behov av att göras om till sexfilig motorväg. Flera vägsträckor är överbelastade men värt att nämna i synnerhet är även E65 mellan Malmö och Ystad som har mycket tung trafik till främst Ystads hamn och är i behov av en utbyggnad till motorväg eller lägst 2+2-väg.

För att minska trängseln på de stora skånska vägarna och minska de vägburna transporter så skulle man behöva styra över person- och godstransporter i högre grad till järnvägsnätet än vad som görs idag. Detta låter sig dock inte göras med mindre än att kapaciteten ökar på det skånska järnvägsnätet.

I Region Skånes senast antagna tågstrategi framgår det att Skånetrafikens ambitioner och bedömning av behov i grova drag innebär att antalet resor kommer att mer än fördubblas de närmsta 20 åren. Dessutom kan man förvänta sig en markant uppgång av godstågstrafiken efter Fehmarn bält-förbindelsen färdigställd runt 2028. Detta kommer att öka trängseln på Södra stambanan, vilken redan nått kapacitetstaket. Fyra spår mellan Lund och Hässleholm är ett av Green Cargos viktigaste önskemål och även ett av Skånetrafikens och SJ:s krav för att kunna utveckla sin trafik. Denna utbyggnad förväntas dock inte påbörjas förrän runt 2029 och stå klar tio år senare, vilket inte är rimligt enligt vår mening. Detta projekt måste tidigareläggas.

Likaså är tågtrafiken på Skånebanan mellan Kristianstad och Helsingborg tät precis som mellan Ystad och Malmö. Hässleholm – Kristianstad pekas i Trafikverkets kapacitetsutredning 2020 ut som landets hårdast belastade enkelspår och är i akut behov av att byggas ut till dubbelspårig järnväg. På femte plats i ovan nämnda kapacitetsutredning återfinns sträckan Lockarp – Trelleborg, där man 2015 startade med Pågatågstrafik. Sträckan trafikeras även av godståg till Trelleborgs hamn, och denna sträcka har ett stort behov av dubbelspårsutbyggnad. För att möta Skånetrafikens behov måste såväl Skånebanan som Ystadbanan, samt sträckan Lockarp - Trelleborg göras dubbelspåriga.

1992 beslutade riksdagen att hela Väst kustbanan skulle bli dubbelspårig. Trots att du snart gått trettio år har detta beslut inte genomförts fullt ut. Om några år är dock nästan hela banan dubbelspårig men sträckan Helsingborg – Maria kvarstår som en flaskhals. Denna sträcka är förvisso komplicerad då den förutsätter byggnation av tunnel i hamnbassängen i Helsingborg, icke desto mindre än den viktig ur ett kapacitetshänseende och bör snarast byggas ut till minst dubbelspår.

Ett fungerande flöde på järnvägsnätet låter sig inte göras med mindre än att större satsningar i Skåne än vad som är antaget i Nationella planen kommer till stånd. Sydsvenska Handelskammaren har tidigare konstaterat att Skåne med ca 13% av landets befolkning endast får ca 8% av de statliga infrastrukturinvesteringarna. Med en mer proportionerlig andel av investeringarna skulle Skåne kunna få till stånd den infrastruktur som är nödvändig för utvecklingen, så som sex filer på E6 mellan Malmö och Helsingborg, motorväg Malmö – Ystad, fyra spår Hässleholm – Lund, dubbelspår på Skånebanan Kristianstad – Helsingborg, dubbelspår Malmö – Ystad och Lockarp – Trelleborg samt dubbelspår mellan Helsingborg och Maria.

Från Sverigedemokraternas sida menar vi att dessa satsningar är helt avgörande för att hantera framtidens utveckling av den skånska infrastrukturen, och för att hantera den stora mängd transittrafik som rullar genom Skåne.

Patrik Jönsson (SD)

Carina Ståhl Herrstedt (SD)

Jörgen Grubb (SD)

Patrick Reslow (SD)

Mikael Eskilandersson (SD)

Björn Söder (SD)

Bo Broman (SD)

Magnus Persson (SD)

Linda Lindberg (SD)

Lars Andersson (SD)

Mona Olin (SD)

Victoria Tiblom (SD)

Jessica Stegrud (SD)

Nima Gholam Ali Pour (SD)

Pontus Andersson (SD)