

Motion till riksdagen 2020/21:2637

av **Boriana Åberg m.fl. (M)**

Bättre infrastruktur i Skåne

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera framtida infrastrukturinvesteringar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att gå vidare med planeringen av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Västkustbanan och Skånebanan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av alternativa järnvägsförbindelser till kontinenten via Trelleborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Skåne behöver startas om efter coronakrisen. Ett tidigareläggande av angelägna infrastrukturprojekt skulle skapa välbehövliga arbetstillfällen samt bidra till att minska arbetslösheten som annars riskerar att bita sig fast. En satsning på Skånes infrastruktur är en satsning på hela landet.

Förespråkarna för nolltillväxt uttrycker tillfredsställelse över att coronakrisen har orsakat en drastisk minskning av transporter, och hävdar att det är ett tillstånd som måste upprätthållas. Inget kan vara mer fel. För att Sverige ska utvecklas, och för att vi ska kunna ha en fungerande välfärd, måste det finnas livskraftiga företag. Och livskraftiga företag är beroende av välfungerande transporter, såväl inom landet som till utlandet, med alla trafikslag – vägtrafik, sjöfart, järnväg och flyg. Den moderata Skånebänken är optimistisk inför utvecklingen, och därför präglas infrastrukturmotionen av framtidstro och en övertygelse om att transportnivåerna snart når de nivåer vi varit vana vid, och att därmed behovet av infrastruktursatsningar är minst lika påtagligt som tidigare.

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 normalt sett mycket omfattande och väntas öka kraftigt. Genom Skåne passerade förra året mer än en miljon lastbilar. Vägnetet är mycket hårt belastat, och bristen på järnvägskapacitet och fullgoda anknypningar i hamnarna omöjliggör växlingen av gods från väg till järnväg och sjöväg. Trafikverket har pekat ut sträckorna Malmö–Hässleholm, Malmö–Ystad, Kristianstad–Hässleholm och Helsingborg–Ängelholm bland dem med störst kapacitetsbrist i landet. Den ansträngda kapacitetsituationen 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 den lägsta sysselsättningsgraden i hela Sverige, och en tudelad arbetsmarknad. Samtidigt som många är arbetslösa är det kompetensbrist på företagen. Detta bland annat beroende på det stora nationella ansvar Skåne tagit för flyktingmottagningen, vilket inneburit en stor invandring av människor med låg utbildningsnivå, och därmed mycket begränsade möjligheter att komma i arbete. Dessa problem har inte minskat, utan snarare ökat, under coronakrisen det gångna året.

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 funktionalitet. 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.

Öresundsbronns överskott

Om några år är Öresundsbron betald, och frågan vad som ska hända med överskottet behöver ett svar. I Sverige går intäkterna av Öresundsbron direkt till statskassan, medan de i Danmark är örönmärkta för infrastruktursatsningar. På samma sätt som trängselavgifterna i Stockholm och Göteborg används för att förbättra infrastrukturen i dessa städer är det en självklarhet att avgifterna från Öresundsbron ska komma skåningarna till gagn, och användas för behövliga infrastruktursatsningar i Skåne.

Trafiken över Öresund

Öresundsregionen är Skandinaviens viktigaste tillväxtregion, vilket gör att en fungerande infrastruktur spelar en avgörande roll. 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 mycket sårbar. Ett längre avbrott för trafiken över Öresund skulle få stora konsekvenser, inte minst för godstrafiken. En fast förbindelse i form av en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör minskar avsevärt Sveriges utsatthet vid eventuellt attentat, naturkatastrof eller olycka som allvarligt drabbar Öresundsbron. När Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar 2028 kommer trafiken från kontinenten 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, skapa tillväxt och ge nya jobb.

Sverigeförhandlingen, Trafikverket och den danska Transportministeriet har enats om att fortsätta att utreda vilka mervärden en ytterligare fast förbindelse över Öresund kan ge. Så snart utredningen är klar kan nästa steg tas, på svensk sida genom att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att gå vidare med planeringen av en fast HH-förbindelse. Erfarenheterna av finansieringen av Öresundsbron visar att utbyggnaden av Helsingborg–Helsingör-förbindelsen på samma sätt skulle kunna finansieras av brukaravgifter och därmed inte behöva belasta infrastrukturbudgeten. Med tanke på behoven, som är uppenbara redan i dag, och än mer i framtiden, och de mycket långa planeringshorisonterna, är det synnerligen angeläget att arbetet med den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör påbörjas omgående så den kan stå klart redan 2035.

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, och en medvetenhet om den mycket långa planeringshorisonten för stora infrastrukturprojekt.

Järnvägstrafik

Stora delar av den statliga järnvägsinfrastrukturen i Skåne är eftersatt. Enligt en rapport från 2019 framtagen av konsultföretaget WSP var 110 000 förseningsminuter kopplade till fel i infrastrukturen som Region Skåne inte har någon kontroll över. Under samma tid minskade förseningarna i Stockholm och Göteborg. I Skåne sker 30 procent av alla kollektivtrafikresor med tåg på statliga järnvägsspår. De ideliga förseningarna leder till att tågresandet minskar, tvärt emot den uttalade ambitionen att det ska öka.

Södra Stambanan

Södra stambanan är en av de allra viktigaste delarna i vårt järnvägsnät, och sträckan Malmö–Lund trafikerades förra året av 460 tåg per dygn. En 40-procentig ökning förutspås de kommande 15 åren. Idag är inställda och försenade tåg ett stort problem som påverkar resenärer, företag, ekonomi, ja hela vårt samhälle. Samtidigt skjuts ständigt viktiga järnvägsinvesteringar upp. Förvisso innehöll regeringens infrastrukturplan 2020–2029 fyrspårig järnväg mellan Lund och Hässleholm, men med tanke på summan som har avsatts för spåren under planperioden betyder det att byggstart sker runt 2028, och att det inte kommer att finnas en färdig bana förrän tidigast 2035. Detta innebär fortsatt stora problem med svåra flaskhalsar i Skånes trafiksystem under minst 16 år till. Färdigställandet av ny stambana mellan Lund C och Hässleholm måste tidigareläggas.

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 fattade beslut om redan 1992/93. Idag, 28 år senare, består Västkustbanan till nära nio tiondelar av dubbelspår, vilket betyder att de återstående kilometrerna enkelspår sätter stopp för effektivt utnyttjande av redan gjorda kostsamma 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 en 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, och är alldeles för stor för vägarnas standard idag. För att säkerställa att såväl arbetspendlingen in till dessa tillväxtmotorer, som de mer långväga transittransporterna, fungerar på ett tillfredsställande sätt behöver dessa sträckor byggas ut till tre körfält i båda riktningarna.

Förra året skedde i snitt en trafikolycka om dagen på E6 mellan Vellinge och Helsingborg. Alla dessa olyckor orsakar såväl mänskligt lidande för de drabbade som enorma kostnader för samhället. Nödlösningen med att förbjuda lastbilsomkörning har inte förbättrat situationen nämnvärt, eftersom förbudet inte efterlevs och det saknas polisiära resurser för att utöva kontroll. Trafikverkets besked att E6 vid Lomma byggs ut till sex filer 2024 är välkommet, men inte tillräckligt. En utbyggnad av E6 mellan Helsingborg och Vellinge till trefilig motorväg i båda riktningarna behövs snarast. Den 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.

Även vägarna 9, 11, 13, 23, 24 m.fl. behöver uppgraderas för att hantera de ökade trafikvolymerna, och anpassas till kraven på ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Hamnar

Hamnarna i Trelleborg, Helsingborg, Ystad, Malmö och Åhus är viktiga delar av det svenska transportsystemet, och därmed av nationellt intresse. De är också en i många avseenden outnyttjad resurs. 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.

Helsingborgs hamn

Helsingborgs hamn är landets näst största containerhamn som utgör ett konkurrenskraftigt nav för sjö- och landtrafik i södra Sverige. Hamnen arbetar aktivt för att minska sin miljöpåverkan genom ökad automatisering, digitalisering och elektrifiering. Foursea, tidigare Scandlines, trafikerar leden Helsingborg–Helsingör med färjor med halvtimmestrafik, ett viktigt komplement till lastbilstrafiken på Öresundsbron. Helsingborgs hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut från 2001.

Malmö hamn (Copenhagen Malmö Port)

CMP är en av Sveriges fem CORE-hamnar, och därmed utpekad som en central hamn i EU-sammanhang. En mycket stor del av godsomsättningen i hamnområdet i Malmö transporteras på järnväg till andra destinationer i Sverige och Norge. Därför behövs det infrastruktur som kan möta dagens och framtidens behov. Rangeringsspårerna i Malmö uppfyller inte CEF-förordningens krav på spår som ska räckas för 740 meter långa tåg. Om inte spårerna uppgraderas inför öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen kan problem uppstå vid omlastning till andra godsslag – något som gör att Malmö, som är tänkt att fungera som hubb, kan bli en flaskhals och som också kan innebära att det blir svårare att komma vidare med järnvägstransporterna. En elektrifiering av spårerna ut till hamnen skulle innebära både förbättrad miljö och mindre rangering eftersom man inte längre skulle behöva byta från ellok till diesellok på godsbangården.

Trelleborgs hamn

Trelleborgs hamn är Skandinaviens största rorohamn. I juni 2020 påbörjades en utbyggnad av nya färjelägen vilket innebär att, förutom att färjetrafiken flyttas längre bort från bebyggelsen i centrala Trelleborg, möjliggörs också mottagandet av större och längre fartyg. För att Trelleborgs hamn ska vara en välfungerande intermodal ”hub” i trafiken mellan Skandinavien och kontinenten behövs en tidigareläggning av utbyggnaden av en östlig ringväg mellan väg 108 och en ny hamninfart mellan väg 9 och Trelleborgs hamn.

Tågförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland är väldigt viktig för både person- och godstrafiken. Om något skulle hända med Öresundsbron eller med Stora Bält-förbindelsen kommer den export- och importberoende svenska industrin att försättas i en mycket besvärlig situation, utan alternativa transportvägar till kontinenten. Trafikverket har fått i uppdrag att analysera förbindelsens funktion och vår förhoppning är att järnvägsfärjorna ska finnas kvar i överskådlig framtid.

Ystad hamn

Ystad hamn är en av Sveriges största hamnar när det gäller trafik till Bornholm respektive Polen. Trafiken från Polen väntas fördubblas fram till 2040, vilket ännu hårdare kommer att belasta den redan hårt överbelastade Dragongatan. Utan en ny trafiklösning i anslutning till Dragongatan och hamnen riskerar trafikstockningar vid anlop i hamnen lamslå all övrig trafik. En oförändrad trafiksituation riskerar att hämma hamnens starka tillväxt, och därmed en viktig motor för näringslivet.

Flygtrafik

Tillgången till bra flygförbindelser är avgörande för tillväxten. Det behövs ett förhållningssätt hos regeringen som beaktar företagens behov som användare av flyg. En politik som inte tillgodoser dessa behov kommer osvikligen att leda till att affärsvolymer försvinner till konkurrenter i utlandet. Coronakrisen har drastiskt förändrat förutsättningarna för flygtrafiken just nu, men inom ett par år kommer troligen och förhoppningsvis även situationen för flygtrafiken att ha normaliserats. Och efter återhämtningen kommer flygförbindelserna i vårt avlånga land, och till utlandet, åter att spela en alldeles avgörande roll.

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 fraktrafik, även är en stor arbetsplats.

Flygplatsen Helsingborg-Ängelholm var privatägd och utan behov av statliga subventioner innan coronakrisen. Men de under coronakrisen ändrade förutsättningarna gjorde att denna lösning inte längre var ett alternativ. Sju skånska kommuner tog därför ett gemensamt och stort ansvar för en fungerande flygtrafik i nordvästskåne, och är sedan 1 september ägare till verksamheten vid Ängelholms flygplats.

Kristianstad Österlen Airport upplevde före coronakrisen en positiv utveckling med fler passagerare. Våren 2020 blev det också klart att Sjöfartsverkets sydsvenska helikopterbas stannar på flygplatsen under 20 år. Coronakrisen slog dock hårt mot även Kristianstad-Österlen Airport och passagerartrafiken upphörde som en följd av flygbolaget BRA:s rekonstruktion. Det slår hårt mot det lokala näringslivet. Det vore högst rimligt att staten visade samma intresse och engagemang för flygplatserna Helsingborg-Ängelholm och Kristianstad Österlen Airport som den visar för andra regionala flygplatser.

Dansk-svensk infrastrukturkommission

Det är inte rationellt att infrastrukturplaneringen begränsas till nationsgränserna, när handel och transporter genom Europa fortsätter att öka. När Fehmarn–Bält-förbindelsen öppnar kommer trafiken till och genom Skåne att öka avsevärt. För att det då inte ska uppstå fler och nya flaskhalsar i Skåne måste vi redan nu ta höjd för denna förändring genom planering av större väg- och järnvägskapacitet.

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.

Boriana Åberg (M)

Tobias Billström (M)

Anders Hansson (M)

Maria Malmer Stenergard (M)

Louise Meijer (M)

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)

Ulrika Heindorff (M)

Noria Manouchi (M)

Hans Wallmark (M)