

Motion till riksdagen

1989/90:T203

av Bo Lundgren m.fl. (m)

Skånelänens kommunikationer

I en specialstudie som publicerades som bilaga till finansdepartementets långtidsutredning 1987 analyserades utvecklingen för olika regioner fram till 1995. Huvudintresset knöts till frågan om vilka tendenser som finns till omfördelningar mellan länen till följd av den av långtidsutredningen beräknade strukturomvandlingen. I analysen studeras hur den ekonomiska utvecklingen kan komma att bli för enskilda orter.

Analysen visar att sysselsättningen fram till 1995 främst kommer att öka i Stockholms och Uppsala län, i Göteborgsregionen, i Malmöregionen samt i Östergötlands län. För Kristianstads läns del beräknas sysselsättningen växa långsamt.

Den utveckling som anses trolig i långtidsutredningens regionala analys kan självfallet påverkas. Genom val av en riktig strategi bör Kristianstads län kunna utvecklas bättre än vad som anges i långtidsutredningen, även om det inte är troligt att förändringen kan komma att bli avsevärt annorlunda.

En grundläggande förutsättning för en förnuftig utvecklingsstrategi för Kristianstads län är att tillväxten i Malmö-Lundregionen accepteras så att den kan utnyttjas för att ge tillväxteffekter även i vårt län. Det förutsätter en samverkan mellan länen. Om en sådan inte kommer till stånd blir utvecklingen sämre än vad annars skulle bli fallet i hela Skåne. Alla tendenser till konstlade motsättningar mellan Skånelänen måste därför motarbetas. En samverkan måste naturligtvis innebära förståelse från den expansiva Malmöregionen för Kristianstads läns situation.

Det finns i många läger en övertro på vad som kan uppnås vad beträffar sysselsättning eller i andra hänseenden genom speciella politiska insatser. Det är enskilda människors och företags initiativförmåga och utvecklingskraft som avgör en regions utveckling.

Det politiska församlingar – riksdag, landsting och kommuner – kan göra är att utforma den omvärld i vilken företag, organisationer och människor har att verka så att en positiv utveckling främjas. Viktigt är i detta sammanhang förekomsten av goda kommunikationer.

För Kristianstads län är det av avgörande betydelse att hela Skåne får goda förbindelser med omvärlden och att Kristianstads läns olika delar får goda kommunikationer med Malmö-Lundregionen.

Genom en fast förbindelse över Öresund förbättras kommunikationsmöjligheterna avsevärt. De kommer inte längre att i någon större mån påverkas av dåliga klimatiska förhållanden. En fast förbindelse kommer att få en stor psykologisk betydelse genom att Skåne och Danmark "binds samman". Den känsla av isolering som i sig ger negativa effekter försvinner.

En kommande fast förbindelse bör omfatta såväl spårbunden trafik som vägtrafik. Frågan om var en bro eller tunnel ska lokaliseras har debatterats lika länge som frågan om fasta förbindelser över huvud taget bör komma till stånd. I nuläget är, bland annat med tanke på motståndet från Helsingör, tanken på en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör inte realistisk. En förbindelse bör således byggas mellan Malmö- och Köpenhamnsområdena. Ambitionen bör fortfarande vara att projektet blir klart så snart efter mitten av 1990-talet som möjligt.

Ibland kritiseras tanken på en fast förbindelse ur miljösynpunkt. De argument som förs fram är inte bärande. Som tidigare sagts måste en fast förbindelse omfatta också spårbunden trafik. Detta förbättrar möjligheterna till trafik från Skåne via Malmö direkt till Kastrup och därefter in till Köpenhamns centrum. En sådan förbindelse medför i sig förbättringar för miljön. Genom en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse ges de ekonomiska förutsättningarna för en satsning på den spårbundna trafiken.

Aven om en fast förbindelse också skulle innebära en ökning av personbils- och lastbilstrafiken torde den inte få en sådan omfattning att den motverkar de positiva effekterna av de förbättrade möjligheterna för järnvägstrafik. Det förtjänar dessutom att påpekas att avgasreningen kommer att omfatta allt fler bilar och på sikt också dieseldrivna fordon.

Det finns i vissa delar av södra Sverige en rädsla för att en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn skulle försämra utvecklingsmöjligheterna. Tvärtom torde det vara så att hela Sydsverige skulle gynnas. Det är emellertid viktigt att taxepolitiken utformas så att färjeförbindelserna mellan Helsingborg och Helsingör även i fortsättningen blir goda.

Bättre vägar

Kvaliteten på vägförbindelserna spelar en avgörande roll för transportekonomin. Väginvesteringar som ger en jämn standard över längre sträckor bör prioriteras. Det framgår också av målsättningen för den statliga trafikpolitiken. Standarden på vägnätet är av avgörande betydelse för en regions möjligheter att utvecklas. Inom näringslivet finns en klar tendens mot en koncentration av kapital och sysselsättning till de stora kommunikationslederna.

För Kristianstads län är behovet av goda förbindelser med Malmö-Lundregionen, som är södra Sveriges centrum och dess tillväxtmotor, mycket viktigt. I Sydvästskåne finns universitet, teknisk högskola, regionsjukhus, ett differentierat näringsliv, kulturellt utbud med mera som har stor betydelse för hela Skånes utveckling.

Ur regional och näringspolitisk synvinkel är det därför av yttersta vikt för Kristianstads län att kommunikationerna med Malmö-Lundregionen från

alla delar av länet förbättras. Vägarna E 4, E 6 och E 66 har stor betydelse för länets västra och mellersta delar. Särskilt riksväg 12, men också riksväg 10, utgör sydöstra länsdelens förbindelselänkar med Malmö-Lundregionen. Riksväg 23 har en stark betydelse som interregional förbindelse med såväl Malmö-Lundregionen som Växjöområdet. Även de genomgående förbindelserna inom länet bör byggas ut till hög standard.

Riksdagen beslöt 1987 om en flerårig upprustning av vägnätet i framförallt skogslänen i norra delarna i Sverige. Denna upprustning beräknas omfatta ca 6 miljarder kronor under en tioårsperiod. Eftersom södra Sverige inte i någon nämnvärd utsträckning får del av dessa medel bör de ordinarie väganlagen omfördelas så att södra Sverige får en klart ökad andel jämfört med nuläget.

Vid fördelningen av de ytterligare medel som kan ställas till förfogande för Kristianstads län bör de prioriteringar som ovan angetts beträffande vägnätet vara grund.

De samhällsekonomiska effekterna av en upprustning av vägnätet på det sätt som angivits ovan blir mycket positiva. Transportkostnaderna sänks, vilket skapar förutsättningar för god konkurrenskraft. Genom goda förbindelser inom Kristianstads län och mellan länets olika delar och Malmö-Lundregionen förbättras möjligheterna till en tillfredsställande sysselsättningsutveckling.

Spårbunden trafik

Den järnvägspolitik som håller på att växa fram innebär att de olika regionerna i landet själv får ta ansvar för driften av sådan järnvägstrafik som av det nya statens järnvägar inte bedöms vara lönsam och som inte heller bedöms vara av rikspolitiskt intresse.

Det är emellertid viktigt att olika regioner får en tillfredsställande anslutning till riksnätet. Mot den bakgrunden finns det anledning att vara kritisk mot reduceringarna av trafiken mellan Kristianstad och Hässleholm. Regeringen bör ges till känna att en tillfredsställande trafik mellan Kristianstad och Hässleholm skall upprätthållas.

I avvägningen mellan spårbunden trafik och annan kollektiv trafik måste hänsyn självfallet tas till såväl miljö som till ekonomiska realiteter. Det avgörande för medborgarna måste vara att de tillförsäkras goda kommunikationer och inte hur trafiken i sig organiseras.

Det finns skäl att åstadkomma en bättre samordning av kollektivtrafiken i Skåne. Det bör bli möjligt, oavsett vilken huvudman som svarar för trafiken, att vid ett tillfälle köpa genomgående biljett till en annan ort i landskapet. Det är vidare viktigt att tillfredsställande anslutningstrafik till järnvägens riksnät erhålles.

Flygförbindelser

Skåne har i dag goda inrikes flygförbindelser medan utrikesförbindelserna är klart otillfredsställande. Stockholms- och Göteborgsregionerna har såväl egna utrikesförbindelser som bra anslutningsmöjligheter till Kastrup.

Anslutningstrafiken från Skånes tre flygplatser till Kastrup är inte tillfredsställande. Ängelholms flygplats saknar hittills regelbundna reguljära

anslutningsmöjligheter till Kastrup. En linje mellan Kristianstad och Kastrup finns sedan 1988. Anslutningstrafiken från Malmö till Kastrup är också otillfredsställande. Även om satsningen på svävartrafik i viss mån inneburit en förbättring är den ingen långsiktig hållbar lösning.

Alla möjligheter att få till stånd bärkraftiga direkta utrikeslinjer från Sturups flygplats bör självfallet tas tillvara. Det innebär att koncession bör ges till företag som är berdda att utnyttja den. Förutom existerande förbindelser till London och Amsterdam borde exempelvis en förbindelse till Frankfurt vara möjlig.

Även i fortsättningen kommer dock Skånes egentliga "hemmaflygplats" när det gäller internationella förbindelser att vara Kastrup. Anslutningsmöjligheterna till Kastrup måste därför förbättras avsevärt. Såväl Kristianstads som Ängelholms flygplatser bör ha anslutningslinjer till Kastrup. Flygpendeln från Sturup måste bibehållas som ett alternativ till svävartrafiken, med dess stora osäkerhet.

Staten måste underlätta att de förbättrade anslutningsmöjligheterna kommer till stånd genom att se till att koncession snabbt ges till bolag som är beredda att svara för trafiken. Linjerna får heller inte hindras av administrativa skäl som exempelvis tullhantering och poliskontroll. En möjlighet att begränsa kostnaderna för tullverket och polismyndigheterna är en samverkan dessa emellan. Förutsättningarna för detta bör utredas.

Bättre villkor för färjeförbindelserna

Självfallet kommer en fast förbindelse över Öresund att påverka omfattningen av färjeförbindelserna mellan Skåne och Danmark. Effekterna överdrivs emellertid i den debatt som i dag förs beträffande Öresundsförbindelserna.

De regler som skall gälla för färjeförbindelserna från Skåne till Danmark måste i princip ha samma utformning som för övriga linjer mellan exempelvis Göteborg och Danmark samt Halland och Danmark. Sverige bör därför ta initiativ till nya överläggningar med Danmark för att få bort den så kallade "Lex Öresund". För trafiken mellan Helsingborg och Helsingör samt mellan Malmö och Köpenhamn kommer även i fortsättningen vissa särskilda restriktioner vad beträffar alkoholförsäljning att vara nödvändiga. En utökning av den tullfria ransonen tobak som får köpas ombord bör emellertid snabbt beslutas samtidigt som de begränsningar i rätten att ordna underhållning som fortfarande finns slopas. Dessa åtgärder ökar ytterligare möjligheterna för goda färjeförbindelser även sedan en fast förbindelse etablerats.

Färjelinjen Simrishamn-Allinge bör, liksom redan skett för linjen Ystad-Rönne, omklassificeras till så kallad lång rutt och ha alla rättigheter som tillkommer sådan trafik.

Nya färjelinjer får inte heller motarbetas av myndigheterna. Här bör, liksom vad beträffar den förbättrade flygtrafiken, flexibla lösningar genom samverkan mellan tullverket och polisen kunna användas.

Hemställan

Mot. 1989/90

T203

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande fasta förbindelser över Öresund,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en omfördelning av väganslagen enligt vad i motionen anförts,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande järnvägstrafiken mellan Kristianstad och Hässleholm,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen i övrigt anförts beträffande den spårbundna trafiken,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande koncession för anslutningslinjer till Kastруп.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande samverkan mellan tull och polis,¹⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande "Lex Öresund",¹⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande omklassificering av färjelinjen mellan Simrishamn och Allinge.¹⁾

Stockholm den 11 januari 1990

Bo Lundgren (m)

Wiggo Komstedt (m)

Ingvar Eriksson (m)

¹⁾ 1989/90:SKU606