

Motion till riksdagen 2008/09:T515

av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m)

Infrastruktur i Skåne

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne bör tillföras en större andel av landets samlade infrastrukturmedel för att fullfölja den rejäla satsning som regeringen redan har gjort.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E 22 till fyrfilig väg.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktuursatsningarna.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Skånes hamnar, järnvägar och flygplatser.

Motivering

Det är glädjande att denna regering – till skillnad från den föregående – gjort infrastrukturen till ett huvudområde inom politiken. Sverige är ett litet land som är beroende av världen runt omkring oss. Vår handel med andra länder ger oss ekonomisk tillväxt och är en grundförutsättning för vårt lands välstånd. För att såväl inrikes- som utrikeshandel skall kunna bedrivas på ett effektivt sätt krävs goda kommunikationer. Regeringens satsningar på en utbyggnad av E 6:an så att hela vägsträckan, från Rabbalshede som ligger i Tanums kommun i Bohuslän till Trelleborg, år 2012 kommer att vara motorväg är en tydlig bekräftelse på detta. Det är ett lyft för både person- och gods-trafiken från kontinenten.

Effektiva transporter samt en väl utbyggd och modern infrastruktur utgör grundläggande förutsättningar för tillväxt och utveckling. Ökad sysselsättning och bättre näringsklimat kräver ett tillgängligt och effektivt transportsystem.

Fel! Okänt namn på

Förutom att infrastrukturen är avgörande för företagens möjligheter att växa är den också central för var människor kan bo, arbeta och studera samt hur folk får vardagslivet att fungera. Möjligheten att transportera varor och att resa, inom landet och dess regioner samt till och från omvärlden, är avgörande för hur Sverige och Skåne skall kunna ta till vara de nya möjligheter som utkristalliserar kring södra Östersjön.

För att säkerställa att dessa möjligheter tillvaratas måste de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne tillföras en större andel av landets samlade infrastrukturmedel, så att medlen står i rimligare proportion till behovet av infrastruktursatsningar, antal invånare och antal olyckor.

Även kollektivtrafiken har en viktig roll i infrastrukturpolitiken. Kollektivtrafiken fyller en viktig roll och bidrar till en geografisk arbetsmarknadsförminskning, regional utveckling och tillväxt. Den minskar även miljöproblem och trängsel och ökar rörligheten för barn och äldre.

Kollektivtrafiken kan i vissa fall förbättras genom avreglering och genom att fler trafikjänster upphandlas av privata företag. Vi anser att konkurrensutsatt näringsverksamhet skall bedrivas av privata företag. Därför är det angeläget att lagen om offentlig upphandling tillämpas på ett sådant sätt att konkurrens inte missgynnas.

Kommunikationsknutpunkt Skåne

Skånes geografiska läge i södra Östersjön ger utomordentligt goda förutsättningar för utveckling och tillväxt. Öresundsbronns framgångar kommer inom kort att generera kapacitetsproblem. Då behöver Öresundsbron kompletteras med ytterligare en fast förbindelse. Även integrationen kräver väl fungerande förbindelser både i södra och norra Öresundsregionen. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är ett naturligt led i den infrastrukturella ringlinje som rent fysiskt bör förbinda västra Skåne och östra Själland. Därför är det dags att slå fast en tidtabell för den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör.

Med de fasta förbindelserna över Öresund tillsammans med Stora Bältbron öppnas nya möjligheter för samverkan och effektiva transportlösningar till och från kontinenten. I framtiden kommer den fasta förbindelsen över Fehmarn bält ytterligare att förstärka den utvecklingen.

Potentialen för ökad handel med länderna i Central- och Östeuropa är också stor. Men avgörande för att Skåne, och i förlängningen även Sverige, skall kunna dra nytta av alla de utvecklingsmöjligheter som erbjuds är att det finns ett väl fungerande transportsystem med hög kvalitet. I det perspektivet är förbindelserna med kontinenten betydelsefulla, men Skånes förbindelser med övriga Sverige är också viktiga.

Felande länkar avseende det skånska vägnätet

Skåne är genom sitt geografiska läge ett viktigt transitområde för övriga Sverige. I dagsläget är dessvärre det skånska vägnätet i stort behov av upprustning och nya projekt måste komma till stånd. Utbyggnaden av de felande länkar i vägnätet som skall länka samman övriga delar av Sverige med kontinenten måste snarast behandlas och tidigareläggas.

De betydelsefulla projekt som kvarstår efter regeringens satsning är:

- ? E 22:an Lund–Kristianstad–Kalmar
- ? E 65:an Ystad–Malmö

Dessa viktiga transportleder måste i sin helhet ges motorvägsstandard, så att de svarar mot såväl nuvarande som framtida transportbehov. Även E 4:an måste mellan Helsingborg och Stockholm ges motorvägsstandard.

Särskilt glädjande är det att två delmoment på E 22:an i Skåne, nämligen sträckorna Hurva till Rolsberga och vägsträckan mellan Hörby Norra och Linderöd, kommer att stå klara senast år 2012 – ett år innan en byggstart var planerad, enligt den gamla regeringens planer. Det var de två vägsträckor som låg längst fram i Vägverkets planering för E 22:an.

Vi anser att alternativ finansiering, exempelvis PPP (public-private partnership), som är en metod som kan finansiera nyinvesteringar i vägar under en period av 20–25 år, bör kunna genomföras vid vissa större och angelägna projekt.

Öka betydelsen av RTI-planen

På många håll är infrastrukturen eftersatt i Skåne. Dessutom används Skåne som transitlandskap för transporter till och från Sverige, vilket gör att vägarna slits extra mycket. Behovet av omfattande förstärkning av infrastrukturen i Skåne kan därför inte nog understrykas. Det är angeläget att verka för lösningar som gör transporter till sjöss, på vägar och järnvägar både säkra och snabba.

Det behövs ett samlat grepp kring infrastrukturutbyggnaden i Skåne. Inte minst ur miljösynpunkt är ett helhetsgrepp väsentligt så att åtgärder till miljöns fromma också vägs in från början. Infrastrukturplaneringen skall ske i samspel mellan olika aktörer och göras mot bakgrund av bra beslutsunderlag som är allsidiga och håller hög kvalitet.

I det sammanhanget är Region Skånes arbete med den regionala planen för transportinfrastruktur (RTI-planen) central. Framför allt är det viktigt att Region Skånes medverkan vid planeringen väger tungt. Det är glädjande att betydelsen av de prioriteringar som görs på regional nivå inom ramen för RTI-planen har ökat i samband med fördelningen av de nationella infrastruktur-satsningarna.

Fel! Okänt namn

Skånes hamnar är viktiga för Sverige

Skånes närhet till de stora marknaderna på kontinenten medför att stora delar av den svenska exporten och importen går via skånska hamnar. EU:s utvidgning österut talar för fortsatt växande handelsutbyte, större godstransportvolymer och därmed fler färjeleder österut. Därför blir det allt viktigare att se till att infrastrukturen till och från hamnarna fungerar väl. Ledorden skall vara snabbhet, säkerhet och effektivitet. Regeringens satsningar på E 6:an mellan Vellinge och Trelleborg är ett bra exempel på hur detta syfte kan uppnås.

En stor del av Sveriges utrikeshandel transporteras på fartyg och färjor. De skånska hamnarna har här stor betydelse, inte minst Trelleborg och Helsingborg som i dag är Sveriges i storlek andra och tredje hamn i godston räknat. Malmö hamn har efter sammangåendet med Köpenhamns hamn expanderat väldigt. Hamnarna i Ystad, Simrishamn och Åhus utgör även de var och en för sig viktiga länkar för godset till sjöss. Godsmängden har ökat och fortsätter enligt prognoserna att öka. Utvecklingspotentialen för hamnarna i Skåne är stor. Betydande investeringar pågår och kommer under de närmaste åren att göras.

Under hösten 2007 presenterades Hamnstrategiutredningen (SOU 2007: 58) vari Trelleborgs, Helsingborgs och Malmö hamn utpekade som strategiska hamnar i det svenska transportnätet. Hamnarna är därmed av nationellt intresse. Behovet av ett fullgott infrastrukturnät i anslutning till dessa hamnar är därmed av yttersta vikt. I sammanhanget bör också Ystads hamn nämnas som ett viktigt komplement till Trelleborgs hamn.

Genom Skåne transporteras en stor godsmängd via hamnarna och Öresundsbron varvid färje- och järnvägstransporter konkurrerar med varandra. I det sammanhanget är det viktigt att konkurrensneutralitet råder mellan olika transportsätt. I dag ges sjöfarten i Öresund och södra Östersjön, genom statliga avgifter, sämre konkurrensvillkor. Staten ger i dag järnvägstrafiken över Öresundsbron fördelar samtidigt som sjöfarten i denna del av Sverige missgynnas genom Sjöfartsverkets avgifter. Vi tycker inte att det är rimligt att staten, genom snedviden avgiftspolitik, ger sjöfarten sämre konkurrensförutsättningar än andra transportslag, speciellt eftersom sjöfarten får anses vara minst miljöstörande med hänsyn till fraktad godsmängd.

Den skånska järnvägen är en nationell angelägenhet

Ungefär 50 procent av Sveriges utrikeshandel i kronor räknat transporteras via de skånska hamnarna och Öresundsbron. Järnvägens fortsatta utveckling och långsiktiga lösning för godsstråken genom Skåne är därför en nationell angelägenhet.

Vi anser att det är angeläget att påbörjade järnvägsprojekt såsom Västkustbanan med bland annat tunnel genom Hallandsåsen och Södra stambanan fullföljs snarast och att beslut om ett yttre godsspår tas. Den stora flaskhalsen i det skånska järnvägsnätet är alltså att endast två järnvägsspår går mellan Malmö och Lund. Behovet är trängande av en utökning till fyra spår på

Fel! Okänt namn på

sträckan. Både Banverket och Skånetrafiken stödjer vår ståndpunkt. I det sammanhanget är det viktigt att skapa bullerridåer, för att ljudmiljön inte skall påverka de boende, intill de nya järnvägsspåren. Även järnvägsspåren norrut från Malmö mot Helsingborg är i behov av ytterligare spår.

Vidare vill vi uppmärksamma några järnvägslinjer i Skåne som vi anser vara av vikt. Ordningen nedan är i prioriteringsordning och sammanfaller med Banverkets prioriteringar.

1. Malmö–Trelleborg. Pågatågstrafik med nya stationer i Västra Ingelstad, Östra Grevie och Trelleborg.
2. Ängelholm–Maria. Dubbelspårsutbyggnad.
3. Skånebanan. Höjd hastighet till 160 km/h mellan Hässleholm och Helsingborg.
4. Eslöv–Teckomatorp. Pågatågstrafik med ny station i Marieholm.
5. Söderåsbanan. Pågatågstrafik med stationer i Billesholm, Kågeröd och Svalöv.
6. Lommabanen. Pågatågstrafik med nya stationer i Rinnebäck, Alnarp, Lomma, Flädie och Furulund.
7. Malmö–Dalby. Pågatågstrafik på upprustad och delvis ny bana med nya stationer i Staffanstorps och Dalby.

Regeringen har satsat på en ordentlig kraftsamling på järnvägstrafiken i området riktat mot pågatågen och fjärrtrafiken. Speciellt kan nämnas satsningen på den nya kontaktledningen på linjen Åstorp–Teckomatorp och omkörningsspåren vid Eslöv.

Ökad godstrafik från hamnen i Ystad samt ökad persontrafik medför att järnvägen mellan Ystad och Malmö behöver byggas ut. Även rangerbangården i Ystad behöver åtgärdas för att klara godstrafiken. En översyn bör snarast inledas så att beslut om utbyggnad kan fattas.

Stor potential för skånska flygplatser

Tågtrafiken över Öresundsbron har blivit en framgångshistoria, som bidrar till integrationen i regionen. Utvecklingen i regionen medför att flygtrafiken beräknas få en betydande expansion. Detta har nu även utredningen Framtidens flygplatser (SOU 2007:70) visat. I utredningen har Malmö/Sturup flygplats utsetts till en flygplats av nationell betydelse samt Ängelholms och Kristianstads flygplatser till regionalt viktiga flygplatser. Det är nu viktigt att följa intentionerna i utredningen i syfte att möta såväl dagens som framtidens möjligheter. Eftersom Kastrup på egen hand har svårt att möta efterfrågan diskuterar Kastrups och Sturups flygplatser hur de via ett samarbete tillsammans skall kunna möta den förväntade ökningen av flygtrafiken. För att ett sådant samarbete skall bli fruktsamt måste förbindelserna mellan flygplatserna vara goda. Därför anser vi att det är angeläget att se över och snarast fatta beslut angående hur Sturup och Kastrup kan länkas samman med järnväg. Vi är också positiva till att privata initiativ ges möjlighet att ytterligare bidra till Sturups utveckling.

Fel! Okänt namn på

Ängelholms flygplats är mycket betydelsefull för företag och människor i Nordvästskåne. Flygplatsen kan idag, i spåren av sin expansion, erbjuda såväl inrikes- som utrikesresor. På samma sätt är Kristianstad Airport betydelsefull för nordöstra Skåne.

Från ord till handling

En väl utbyggd infrastruktur är en förutsättning för att Skåne och hela Sverige skall kunna växa och utvecklas. Regeringens politik innebär att betydelsefulla steg i rätt riktning har tagits. Men ännu återstår mycket att göra. Vi är således – för att citera Göran Persson – stolta men inte nöjda!

Stockholm den 2 oktober 2008

Anne-Marie Pålsson (m)

Anders Hansson (m)

Christine Jönsson (m)

Göran Montan (m)

Inge Garstedt (m)

Marie Weibull Kornias (m)

Olof Lavesson (m)

Sven Yngve Persson (m)

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m)

Ewa Thalén Finné (m)

Hans Wallmark (m)

Margareta Pålsson (m)

Mats Sander (m)

Staffan Appelros (m)