

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:3050

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 att prioritera 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, Väst kustbanan och Skånebanan samt planeringen av Simrishamnsbanan och järnvägsförbindelserna till forskningsanläggningarna Max IV och ESS i Lund 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 en prioritering av hamninfrastruktur i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras 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 av att arbetet med Sturupspendeln lyfts och tillkännager detta för regeringen.
7. 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

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. Genom Skåne passerar årligen

mer än en miljon lastbilar. Vägnätet är mycket hårt belastat och bristen på järnvägs-kapacitet och fullgoda anknytningar i hamnarna omöjliggör växlingen av gods från väg till järnväg och sjöväg. 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. 2012 presenterade OECD en analys av Skånes förutsättningar där det konstaterades att Sveriges BNP skulle öka med 40 procent om sysselsättningsgraden och produktiviteten var på samma nivå som i övriga Sverige.

Skåne står inför många utmaningar och möjligheter. Regionen utmärks av en stark befolkningstillväxt och har tagit ett stort nationellt ansvar för flyktingmottagandet. Skåne har en låg sysselsättning och en tudelad arbetsmarknad trots ett expansivt näringsliv och satsningar på världsledande forskning.

Förbättrade pendlingsmöjligheter gör det möjligt för fler att få ett arbete. 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 systemen även framgent ska klara av att möta ökande resmängder 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

Sedan Öresundsbron öppnades för 17 år sedan har persontrafiken nästan fördubblats. Dagligen sker över 90 000 resor över Öresund. Under 2016 var antalet bilresor det högsta någonsin, 20 284 i snitt per dag. 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 2022 kommer trafiken att öka betydligt. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är 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 det 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 skulle kunna finansieras av brukaravgifter och inte behöva belasta infrastrukturbudgeten.

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 därmed inte ska betraktas

som ett tecken på bristande förmåga till prioritering, utan nödvändiga framtidsinvesteringar.

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. Trafikverkets förslag på nationell infrastrukturplan 2018–2029 innehåller fyrspårig järnväg mellan Lund och Hässleholm. Med tanke på den mycket långa planeringshorisont som järnvägsutbyggnad har bör planeringen omgående påbörjas.

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, 25 år senare, består Västkustbanan till nära nio tiondedelar av dubbelspår, vilket betyder att de återstående kilometrarna enkelspår sätter stopp för effektivt utnyttjande av redan gjorda stora investeringar. För att järnvägen ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ bör den redan planerade utbyggnaden Ängelholm–Helsingborg utökas så att den når fram till Helsingborgs central.

Simrishamnsbanan

Simrishamnsbanan (som förbinder Malmö och Simrishamn via Staffanstorp, Dalby, Veberöd, Sjöbo och Tomelilla) är en viktig satsning både samhällsekonomiskt och politiskt. När den blir verklighet kommer sydvästra och sydöstra Skåne att knytas samman, och pendlingsmöjligheterna förbättras markant.

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. Därför bör den sträckan byggas ut med dubbelspår snarast möjligt.

Järnväg till framtidssatsningarna på Brunshög i Lund

På Brunshög norr om Lund finns två av världens modernaste forskningsanläggningar, MAX-labb IV och ESS, som kommer att bli helt klar 2025. En stadsdel med en folkmängd motsvarande gott och väl halva Lunds stad håller på att byggas. För att fullt ut kunna utnyttja dessa anläggningars potential, och för att göra dem tillgängliga för internationella forskare och annan arbetskraft krävs väl fungerande kommunikationer. Såväl Södra stambanan som Sturupspendeln och Simrishamnsbanan bör på lämpligt sätt förbindas med detta område. Planering för hur detta kan ske på bästa sätt bör omgående påbörjas.

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, 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. 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 väntas öka kraftigt 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.

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 bör arbetet med den s.k. Sturupspendeln, med järnvägstrafik mellan de båda flygplatserna via Malmö, prioriteras. Flygplatsen Ängelholm-Helsingborg skulle tjäna på att få en klimatsmart järnvägsförbindelse till de närliggande städerna å det snaraste.

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)

Boriana Åberg (M)

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)

Jonas Jacobsson Gjörtler (M)

Maria Malmer Stenergard (M)

Ewa Thalén Finné (M)

Anette Åkesson (M)

Thomas Finnborg (M)

Anders Hansson (M)

Olof Lavesson (M)

Gunilla Nordgren (M)

Hans Wallmark (M)