

## Motion till riksdagen 2022/23:2114

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 vikten av en fast förbindelse och att resultatet av utredningen kring en HH-förbindelse ska tas med i det fortsatta arbetet med en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö och tillkännager detta för regeringen.
5. 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.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
7. 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.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av alternativa järnvägsförbindelser till kontinenten via Trelleborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma flygplats ska finnas kvar och tillkännager detta för regeringen.
11. 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 har fantastiska möjligheter, och utvecklingen har i många avseenden varit positiv de senaste åren. Antalet arbetstillfällen har fortsatt att öka även under pandemin, liksom antalet nya företag. Regionens attraktivitet är stor vilket bland annat tar sig uttryck i stor inflyttning från andra delar av landet. De världsledande forskningsanläggningarna ESS och MAX IV håller på att etablera sig i Lund, och fler företag väljer att placera sina huvudkontor i Skåne.

Men utmaningarna är också stora. Trots många nya arbetstillfällen är fortfarande arbetslösheten hög. Sverige är ett av länderna i EU med högst arbetslöshet, och Skåne utmärker sig i det avseendet med den lägsta sysselsättningsgraden i landet. Mindre än en halvtimme bort, på andra sidan Öresund, är situationen radikalt annorlunda. I Danmark är arbetslösheten betydligt lägre, och arbetskraftsbristen påtaglig, vilket lett till att många skåningar i dag arbetspendlar till Danmark. Paradoxalt nog är arbetskraftsbrist ett problem även i Skåne, trots den höga arbetslösheten.

Sverige och övriga världen är på väg in i en lågkonjunktur, med sannolikt ännu högre arbetslöshet som följd. Priserna på el och annan energi har blivit en ohanterlig börda för både enskilda människor och företag. Det är därför helt avgörande att arbetslinjen värnas, så att fler kommer i arbete. Detta förutsätter att företagen ges goda förutsättningar, och att direkta hinder för deras verksamhet undanröjs. Men också att arbetspendling ytterligare underlättas, inte bara inom Skåne och angränsande regioner i Sverige utan också över Öresund.

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.

Enligt rapporten ”Hela kungariket och halva pengarna”, framtagen av Sydsvenska Handelskammaren, har Skåne förbisetts vid fördelningen av nyinvesteringar i infrastruktur i de nationella planerna 2010–2029. Vägnetet är mycket hårt belastat, och bristen på järnvägskapacitet och fullgoda anknytningar 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. Den förra regeringens politik, präglad av avsaknad av beslut avseende viktiga infrastrukturprojekt, har drabbat Skåne hårt. Förutom att Skånes utveckling på detta sätt hämmas, har trafikstråken genom Skåne blivit flaskhalsar för svenska företags transporter till och från kontinenten, vilket är förödande för hela vårt land.

För att ta vara på de goda förutsättningar som finns, men också möta utmaningarna vi står inför, krävs en stabil, modern och rätt dimensionerad infrastruktur. Som det är

idag riskerar brister i infrastrukturen bli hinder för tillväxt av nya och växande företag samt arbetstillfällena. Att tidigarelägga angelägna infrastrukturprojekt skulle dessutom få dubbel effekt, då själva byggandet kan vara ett sätt att skapa arbetstillfällena, vilket bidrar till att mildra effekterna av lågkonjunkturen.

Alla trafikslag hänger ihop i ett sammanflätat system där brister i det ena omedelbart leder till konsekvenser i det andra. Planerings- och genomförandetiden för stora infrastrukturprojekt är mycket lång, ofta mer än 10 år. Därför måste infrastrukturplaneringen präglas av såväl långsiktighet och god framförhållning som en helhetssyn.

Nedan listas några av de projekt som är mest angelägna för att skapa en väl fungerande 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, och därmed skapa förutsättningar för ökad tillväxt och fler jobb. Vi är dessutom övertygade om att en satsning på Skånes infrastruktur är en satsning på hela landet.

## Öresundsbrons överskott

Om några år är Öresundsbron betald, och frågan vad som ska hända med det överskott den genererar behöver ett svar. I Sverige går intäkterna av Öresundsbron direkt till statskassan, medan de i Danmark är öronmärkta 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 användas för behövliga infrastruktursatsningar i Skåne.

## Trafiken över Öresund

Öresundsregionen är Skandinaviens viktigaste tillväxtregion. Att regionen har en fungerande infrastruktur är därför fundamentalt. Särskilt kan framhållas trafiken över Öresund som inte bara är av regional utan även av nationell och internationell betydelse. Sedan Öresundsbron öppnades 2000 har samarbetet mellan Storköpenhamn och Skåne ökat markant, och persontrafiken har nästan fördubblats. I EU:s TEN-T-plan för modernisering av det europeiska transportnätet och utveckling av effektivare transportkorridorer för godstrafik pekas Öresundsbron ut som en kritisk länk i Skandinavien. 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. Det är därför av yttersta vikt med en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.

Under tre år utredde svenska Trafikverket, danska Vejdirektoratet och Transport-, Bygge- og Boligstyrelsen tillsammans möjligheterna till en fast väg- och tågtunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Utredningen publicerades i januari 2021. Resultatet av denna utredning ska tas med i det fortsatta arbetet med en ny fast förbindelse. Vi välkomnar att det i den nationella infrastrukturplanen 2022–2033 fastställs att Trafikverket ska fortsätta utreda kapaciteten och redundansen för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör.

## Öresundsmetro och en fast förbindelse Helsingborg–Helsingör

Öresundsregionen står inför demografiska utmaningar. Befolkningstillväxten i region Själland är negativ och i region Huvudstaden svag, samtidigt som prognosen för Skåne visar på en ökning i åldersgruppen 20–64 år. Skåne har en mycket hög arbetslöshet, medan den i Danmark är betydligt lägre. Detta skapar förutsättningar för, och behov av, ett allt större utbyte av arbetskraft. Därför behövs ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Två förslag står den moderata Skånebänken bakom – Öresundsmetron och en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Restid är en helt avgörande faktor när det gäller pendlingsbenägenheten. En tillgänglighetsutredning gjord av konsultföretaget ÅF visar att restiden mellan Malmö C och Köpenhamn C nästan halveras med metron jämfört med Öresundståget. Med kortare restid och anslutningar till annan kollektivtrafik kan 2,3 miljoner människor resa till andra sidan Öresund inom 60 minuter vilket utvidgar arbetsmarknaden. Antalet arbetsplatser inom 60 minuters restid mellan länderna ökar från 800 000 upp till 1,3 miljoner. En utredning som samarbetsorganisationen Greater Copenhagen lät göra år 2020 visar att en fullt integrerad arbetsmarknadsregion årligen beräknas kunna bidra med mellan 2,2 och 4,2 miljarder kronor till den svenska och danska ekonomin, något som skulle innebära ökade skatteintäkter på 1,0–1,9 miljarder kronor för de bägge staterna.

Metron minskar dessutom sårbarheten för avbrott och förseningar i kollektivtrafiken. När en stor del av det regionala resandet går via Öresundsmetron frigörs värdefullt spårutrymme för fler godståg på Öresundsbron.

Många goda argument talar för att anlägga en fast Öresundsförbindelse där två av Sveriges viktigaste järnvägar möts: Västkustbanan mellan Malmö och Göteborg och i förlängningen Oslo samt Skånebanan som knyter samman västra och östra Skåne, med anslutning till stambanan mot Stockholm–Malmö. En väg- och tågtunnel mellan Helsingborg och Helsingör bär i hög grad sina egna kostnader. I slutändan är det brukarna, trafikanterna, som betalar – precis som på Öresundsbron. En fast HH-förbindelse är prioriterad i Skånebildens och även i Greater Copenhagens Trafikcharter. Gällande restiden framgår av den dansk-svenska strategiska analysen en teoretisk restidsbesparing för vägförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör på 24 minuter jämfört med dagens färjetrafik. För kollektivresor med järnvägsförbindelsen uppskattar strategisk analys en motsvarande restidsbesparing på 16–17 minuter. HH-förbindelsen är ett välutrett förslag, som granskats på längden och tvären i närmare 70 rapporter under de senaste 20 åren. Nästa steg i planeringsprocessen av en fast HH-förbindelse är en lokaliseringsutredning, som är ett av de inledande stegen i framtagandet av en järnvägsplan.

## Järnvägstrafik

Stora delar av den statliga järnvägsinfrastrukturen i Skåne är eftersatta. Trots att Region Skåne och skånska kommuner har erbjudit en miljard i samfinansiering av bland annat Ystadbanan och Skånebanan har dessa inte inkluderats i den nationella planen 2022–2033.

## Södra stambanan

Södra stambanan är en av de allra viktigaste delarna i vårt järnvägsnät, och sträckan Malmö–Lund trafikeras av 450 tåg per dygn. När järnvägen mellan Malmö och Lund är utbyggd till fyra spår 2023 ökar kapaciteten till 650 tåg per dygn. Idag är inställda och försenade tåg ett stort problem som påverkar resenärer, företag, ekonomi, ja hela vårt samhälle. Samtidigt skjuts ständigt viktiga järnvägsinvesteringar upp. I slutet av oktober 2022 senarelade Trafikverket den fjärde samrådsperioden för ny stambana Hässleholm–Lund till i slutet av 2023 eller början av 2024. Vi välkomnar att projektet med höghastighetståg läggs ner och anser att utbyggnaden av stambanan ska ske i anslutning till befintlig järnväg, men det är bråttom. Än finns det inget beslut om korridor eller exakt vilken sträckning järnvägen ska ha, vilket troligtvis kommer att försena projektet.

Vi anser att 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 1992/1993. Idag, 30 år senare, består Västkustbanan till nära nio tiondedelar av dubbelspår, vilket betyder att de återstående kilometerna enkelspår sätter stopp för effektivt utnyttjande av redan gjorda kostsamma investeringar. Det är välkommet att dubbelspåret på sträckan Ängelholm–Maria (inklusive Romares väg) pågår och planeras bli klart i december 2023. När det gäller den sista dubbelspåretappen på Västkustbanan, mellan Maria station och Helsingborgs central, har den i nationella infrastrukturplanen tilldelats 1 miljard kronor i statliga medel. Vi förutsätter att Trafikverket återkommer med förnyad bedömning om byggstart så att sträckan skyndsamt kan färdigställas och Västkustbanan därmed kan användas ändamålsenligt med fler avgångar och ökad punktlighet.

## 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 där trafiken utgörs av godståg, Öresundståg och pågatåg. Det innebär stora begränsningar i möjligheten att bygga ut kollektivtrafiken och transporterna 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 olycks-

drabbad och behöver byggas ut till två-plus-två-väg, inte minst av trafiksäkerhetsskäl. E65 är i princip likadan idag som för 25 år sedan, trots att trafikflödena har ökat med mellan 80 och 100 procent och den har därigenom blivit en flaskhals. Genom att höja standarden på E65 kan man främja en positiv utveckling för näringslivet, turismen och sysselsättningen i sydöstra Skåne, men även på nationell nivå eftersom E65 är tillfartsväg till Ystads hamn.

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 vägnas nuvarande standard. 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.

Året innan pandemin 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.

Trafikverket utredde ett tredje körfält på E6/E22 mellan trafikplats Vellinge N och Petersborg, en hårt belastad sträcka som påverkar framkomligheten för kollektiv- och biltrafik samt tunga transporter. Ett tredje körfält skulle höja kapaciteten och ge en ökad trafiksäkerhet, färre störningar och bättre restider. Därför är Trafikverkets besked med ett förslag som innebär ett tredje körfält endast på sträckan Västra Klagstorp–Petersborg en mycket stor besvikelse. Ändringen gör att de mest kapacitetskritiska delarna lämnas oförändrade samtidigt som godstrafiken på väg ständigt ökar.

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 (Trelleborg–Hammenhög–Brösarp), 11 (Sjöbo–Tomelilla–Simrishamn), 13 (Ystad–Sjöbo–Höör), 23 (Malmö–Hässleholm–Osby), 24 (Örkelljunga–Hässleholm), 111 (Helsingborg–Mölle) 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.

## **Åhus hamn**

Åhus hamn är sydöstra Sveriges största containerhamn, och en av södra Sveriges mest betydande bulkhamnar. Inom hamnområdet verkar bland andra The Absolut Company och Knauf Danogips. Med större satsningar på hållbara sjötransporter skulle mer gods kunna flyttas över från väg till sjöfart, och därmed avlasta hårt trafikerade sträckor mot exempelvis Göteborg.

## **Helsingborgs hamn**

Helsingborgs hamn är landets näst största containerhamn och 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. For Sea, 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 corehamnar, 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. Rangeringsspåren i Malmö uppfyller inte CEF-förordningens krav på spår som ska räckas för 740 meter långa tåg. Om inte spåren 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 spåren 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, också en av Sveriges fem corehamnar, är Skandinaviens största roro-hamn med cirka 30 ankomster och avgångar per dygn. I juni 2020 påbörjades en utbyggnad av nya färjelägen, vilket innebär att, förutom att färjetrafiken flyttas längre bort från bebyggelsen i centrala Trelleborg, också mottagandet av större, effektivare och modernare fartyg med den senaste miljötekniken möjliggörs. Sedan hamnutbyggnaden startade har Trelleborgs hamn förlängt Sverige med 550 meter söderut, byggt 3 km långa nya vågbrytare, använt 600 000 ton sten som har tagits sjövägen, muddrat 1,7 miljoner kubikmeter samt skapat 50 hektar nytt land där det tidigare var hav.

För att Trelleborgs hamn ska vara en välfungerande intermodal ”hubb” 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.

Tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland är väldigt viktig för 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. Därför är nämnda tågfärjeförbindelse viktig för redundansen för godsförsörjningen till Sverige.

2020 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att analysera funktionen som tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland har för en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Av redovisningen framkommer att transportererna med tåg färjorna måste öka betydligt för att det ska vara ekonomiskt rimligt att upprätthålla förbindelsen på lång sikt, men utvecklingen går i motsatt riktning. Med tanke på den rådande säkerhetspolitiska situationen är det ur beredskapsperspektiv viktigt att det finns olika transportvägar och transportlösningar till och från Sverige. Trafikverkets analys mynnade ut i slutsatsen att det kan krävas någon form av ekonomiskt stöd om tåg färjeförbindelsen ska kunna upprätthållas.

## **Ystads hamn**

Ystads hamn är Sveriges näst största hamn för personbilstrafik och tredje största färjepassagerarhamn med utmärkta förbindelser till Bornholm, Polen och Tyskland. Genom en utbyggnad har hamnen fått kraftigt utökad kapacitet med två nya färjelägen som kan ta emot upp till 240 meter långa fartyg. Muddringsarbeten har genomförts så djupet för inseglingen är minst 9,5 meter och den befintliga inseglingen har utvidgats till 150 meter vilket möjliggör besök av kryssningsfartyg. Att stora fartyg angör hamnen innebär extra intäkter för näringslivet, men kräver också förbättrad infrastruktur.

Bland annat väntas trafiken från Polen 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 att 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, något som måste beaktas vid planering av satsningar på infrastruktur. Coronakrisen påverkade drastiskt förutsättningarna för flygtrafiken, men återhämtningen har kommit i gång bra, och inom ett par år kommer troligen och förhoppningsvis situationen för flygtrafiken att ha normaliserats. Med Rysslands krig i Ukraina har den säkerhetspolitiska situationen för Europa och för Sverige radikalt förändrats. Detta ställer också helt nya krav på behovet av beredskapsflygplatser. Att vara beredskapsflygplats innebär att flygplatsen med en timmes varsel ska kunna ta emot och sända i väg samhällsnyttigt flyg, dygnet runt, året om.

Flygplatsen Ängelholm-Helsingborg 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 att bibehålla en fungerande flygtrafik i Nordvästskåne, och är sedan 1 september 2020 ägare till verksamheten vid Ängelholm -Helsingborgs flygplats. I somras föreslog Moderaterna att alla 33 regionala flygplatser i Sverige ska bli permanenta beredskapsflygplatser samt att statens ersättning för att upprätthålla beredskapen skulle höjas från 200 000 till 300 000 kronor i månaden. Att utse flygplatsen Ängelholm-Helsingborg till beredskapsflygplats skulle ha avgörande betydelse för att säkra tillförlitligheten när det gäller det stöd till samhället som flygplatsen ger förutsättningar för i form av ambulansflygningar, brandspaning, sjöövervakning m.m.

Kristianstad Österlen Airport upplevde före coronakrisen en positiv utveckling med fler passagerare. Våren 2020 blev det också klart att Sjöfartsverkets sydsvenska heli-



kopterbas stannar på flygplatsen under 20 år. Under 2021 var Kristianstad Österlen Airport temporär beredskapsflygplats och för 2022 har Trafikverket ingått ett ettårigt avtal för att säkra fortsatt tillgång till samhällsviktiga lufttransporter. Permanent status som beredskapsflygplats i enlighet med Moderaternas förslag skulle ge Kristianstad Österlen Airport bättre möjlighet att överleva och att fortsätta bidra till Skånes utveckling.

Bromma flygplats måste ses och behandlas som en viktig flygplats för hela landet och inte bara för Stockholmsregionen. I egenskap av cityflygplats är Bromma flygplats mycket viktig för att smidigt och snabbt kunna åka till och från Stockholm för möten över dagen. Det innebär att flygplatsen har en stor betydelse för näringslivet i bl.a. Skåne.

Flyget står inför en utveckling där el, biodrivmedel och vätgas öppnar möjligheter till fossilfritt flygande. I det perspektivet blir flyget både snabbt, ekonomiskt och klimatsmart. För att denna utveckling skall kunna ske måste regeringen säkerställa en långsiktigt god infrastruktur avseende tillgången till flygplatser. Vi välkomnar att det av Tidöavtalet framgår att Bromma flygplats ska bevaras.

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 frakttrafik även är en stor arbetsplats.

## 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 står färdig kommer trafiken till och genom såväl Skåne som Danmark att öka avsevärt. På den danska sidan pågår för fullt uppgraderingen av infrastrukturen för att anpassa sig till denna utveckling, men Skåne riskerar som vanligt att halka efter. 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)*

*Noria Manouchi (M)*

*Hans Wallmark (M)*

*Ulrika Heindorff (M)*

*Louise Meijer (M)*

*Peter Ollén (M)*

*Ann-Charlotte Hammar Johansson (M)*

*Lars Johansson (M)*

*Emma Ahlström Köster (M)*