

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:1239

av Patrik Jönsson m.fl. (SD)

Skånska paketet – ett nödvändigt lyft för den skånska järnvägstrafiken

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det skånska paketet – ett nödvändigt lyft för den skånska järnvägstrafiken.

Motivering

Trafiksituationen är på stora delar av det skånska järnvägsnätet hårt ansträngd. Anledningen till detta har ett flertal olika orsaker, men en stor resandeökning det senaste decenniet är en av huvudanledningarna till den ökade belastningen på det skånska järnvägsnätet. Det hårt utnyttjade järnvägsnätet är också störningskänsligt. Det är en på många ställen sliten infrastruktur, där ett växelfel, en nedriven kontaktledning eller ett signalfel som inträffar med lätthet orsakar hundratals förseningsminuter, och i värsta fall tusentals förseningsminuter.

Ökar gör även trängseln på de skånska vägarna. Ett exempel på detta är E6. Ett exempel: sedan slutet av 1990-talet har trafiken på E6 i Nordvästskåne ökat med nästan 50 procent till drygt 21 000 passerande fordon per dygn, där lastbilar svarar för den största ökningen. Under rusningstid är trycket som hårdast. Trafikverket gör vart fjärde år mätningar av den tunga trafiken i båda riktningar på E6. Mellan Landskrona och Helsingborg finns en sådan mätpunkt.

Vid den senaste mätningen (2011) passerade i snitt per dygn drygt 21 000 fordon platsen och av dessa var 3 210 lastbilar (+ – 9 procents felmarginal). 1998 var det 13 500 fordon som passerade, vilket innebär en ökning med nästan 50 procent på 13 år.

För att minska trängseln på de stora skånska vägarna och minska de vägburna transporterna så skulle man behöva styra över person- och godstransporter i högre grad

till järnvägsnätet än vad som görs idag. Detta låter sig dock inte göras med mindre än att kapaciteten ökar på det skånska järnvägsnätet.

I Region Skånes antagna ”Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014–2025” står att läsa:

”I Skåne är behoven stora av satsningar på den statliga järnvägsinfrastrukturen och sammantaget utgör järnvägssatsningar ca 75 % av behovet. Samtidigt är Region Skånes inriktning att, följaktligen, kunna bedriva en än större persontrafik på järnväg.”

I RTI:n beskrivs även ”Tågstrategi 2037”, en planering från 2007 där man har tagit fram en plan för hur man kan sexdubbla tågresandet i Skåne mellan 2007 och 2037. Där framgår: ”Tågstrategi 2037 belyser hur potentialen bäst tas tillvara och visar på hur tågtrafiken kan byggas upp för att möta ett dubblat resande till 2020, ett fyrdubblat till 2030 och ett sexdubblat till 2037. Med denna kraftiga utveckling växer andelen kollektivtrafik av persontransportarbetet som helhet, till ca 30 - 35%, vilket är en befintlig nivå för flera storstadsområden i omvärlden. För att dit krävs dock en mycket mer omfattande trafik och stora investeringar i infrastruktur.”

Tilliten till att välja tåget som färdmedel minskar när man inte känner att man kan lita på att man kan komma i tid till möten, arbetet eller andra tidsbundna händelser. Likaså är det svårare att motivera företag att använda tåget som alternativ till godstransport framför lastbilstransport när en tågtransport oftast är både dyrare och sämre på att hålla tiden.

Vi sverigedemokrater ser behoven av att det tas fram en helhetslösning för det skånska järnvägsnätet. Upprustning och en kraftig kapacitetsförstärkning är nödvändig. Störningar i en del av nätet fortplantar sig lätt till en annan del av nätet, inte bara inom Skånes gränser utan även tåg som skall till övriga delar av riket eller utrikes drabbas. Vi ser också ett behov av att det läggs en större prioritet på det skånska järnvägsnätet i medelsfördelningen. I den nationella planen för transportsystemet 2014–2025 saknas viktiga satsningar som t.ex. dubbelspår Hässleholm–Kristianstad, vilket sannolikt är Sveriges hårdast trafikerade enkelspår. Det saknas också en satsning på dubbelspår Helsingborg–Maria. Inte heller har man tagit med en påbörjad fyrsparssatsning Lund–Hässleholm. Alla dessa åtgärder anses som nödvändiga för att uppnå målen i Tågstrategi 2037. I kommande nationella plan för transportsystemet bör med anledning av vad som anförts i motionen därför ett skånskt paket för järnvägsinfrastrukturen tas fram, där i motionen angivna satsningar medtages.

Patrik Jönsson (SD)

Mikael Eskilandersson (SD)

Jimmy Ståhl (SD)

Nina Kain (SD)

Tony Wiklander (SD)