

Motion till riksdagen 2005/06:T332

av Peter Danielsson m.fl. (m)

Skånsk infrastruktur

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne tillförs en större andel av landets samlade infrastrukturmedel så att medlen står i rimligare proportion till behovet av infrastruktursatsningar, antalet invånare och antalet olyckor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om Femer Bält-förbindelsens betydelse för Sverige.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att snarast behandla och tidigarelägga de infrastrukturinvesteringar som utgör felande länkar i väg- och järnvägsnätet i Skåne.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om Skånes hamnar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om betydelsen av att aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 utgår från en hastighetsstandard på 350 km/tim.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att en privatisering av Sturups flygplats bör utredas.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en tidtabell för byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Fel! Okänt namn på

Goda kommunikationer är en förutsättning för tillväxt

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.

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. 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 utkristalliseras 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 infrastruktuursatsningar, antal invånare och antal olyckor.

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

Kollektivtrafiken kan i många fall förbättras genom avreglering och genom att fler trafik tjänster 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. De fasta förbindelserna över Öresund och Stora Bält öppnar nya möjligheter för samverkan och effektiva transportlösningar till och från Europa. I framtiden kan fasta förbindelser över Femer Bält samt Helsingborg–Helsingör ytterligare förstärka den utvecklingen.

Femer Bält-förbindelsen är strategiskt viktig för att Sverige skall få en fast järnvägsförbindelse till Europa. Därför är det angeläget att Sverige i EU och i andra sammanhang aktivt arbetar för att påskynda och bereda väg för projektet.

Potentialen för ökad handel med länderna i Central- och Östeuropa är också stor, inte minst i samband med att många av dem blir medlemsländer i samband med den nära förestående utvidgningen av EU. 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 Europa betydelsefulla, men Skånes förbindelser med övriga Sverige är också viktiga.

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. Det är vår uppfattning att betydelsen av de prioriteringar som görs på regional nivå inom ramen för RTI-planen bör öka i samband med fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.

Skånes hamnar är viktiga för Sverige

Skånes närhet till de stora marknaderna i Europa medför att stora delar av den svenska exporten och importen går via skånska hamnar. EU:s utvidgning österut talar för fortsatt växande handelsutbyte, större godstransportvolym 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.

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. Hamnarna i Malmö, 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. I Trelleborg har under de senaste åren genomförts stora investeringar och en gemensam organisation har skapats för hamnarna i Malmö och Köpenhamn.

Genom Skåne transporteras en stor godsmängd via hamnarna och Öresundsbron varvid färje- och järnvägstransporter konkurrerar med

Fel! Okänt namn på

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 snedvriden 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 Hallandsås och Södra stambanan fullföljs snarast och att beslut om ett yttre godsspår tas. Citytunneln med den så kallade Lockarpsshunten skall också fullföljas. Vi vill emellertid understryka att Citytunneln inte löser alla problem med järnvägstransporterna i Skåne, allra minst för godstransporterna.

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 utredning bör snarast inledas så att beslut om utbyggnad kan fattas.

Europakorridoren är ett angeläget infrastrukturellt projekt som innebär utbyggnad av två järnvägssträckor för höghastighetståg. Den första är Europabanan, som följer E 4:an och sträcker sig mellan Stockholm, Jönköping, Köpenhamn och Hamburg, via en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Den andra är Götalandsbanan, som följer ett öst-västligt stråk utmed riksväg 40, mellan Göteborg, Borås, Jönköping och vidare mot Stockholm. Banverket arbetar nu med de inledande studierna av Ostlänken, som är den nordligaste delen av Europakorridoren, från Järna till Linköping. Dessutom skall Banverket inleda förstudierna för järnvägen från Göteborg till Borås och eventuellt vidare till Jönköping. Arbetet med den så kallade Götalandsbanan är alltså igång och finns med i Banverkets framtidsplan. Därmed blir också de norra och västra länkarna i Europakorridoren förverkligade. Efter det återstår endast den södra länken från Jönköping till Helsingborg samt en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Dessa sträckor bör snarast tidtabelläggas.

När dessa järnvägssträckor planeras och byggs är det viktigt att som hastighetsstandard välja samma standard som övriga Europa använder för höghastighetståg (350 km/tim). Särskilt viktigt är det för Sverige som har ett avståndshandikapp gentemot övriga Europa.

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. 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 utreda och snarast fatta beslut angående hur Sturup och Kastrup kan länkas samma med järnväg. Vi är också positiva till att privata initiativ ges möjlighet att ytterligare bidra till Sturups utveckling. Exempelvis bör möjligheterna till att privatisera Sturup utredas.

Regionens övriga flygplatser har också goda möjligheter att utvecklas. Exempelvis tilldelades Ängelholm-Helsingborg flygplats nyligen status som internationell gemenskapsflygplats, vilket skapar expensionsmöjligheter för såväl reguljärtrafik som charter. Ängelholm-Helsingborg flygplats är mycket betydelsefull för företag och människor i Nordvästskåne. På samma sätt är Kristianstad Airport betydelsefull för nordöstra Skåne.

Tyvärr kommer det faktum att den socialdemokratiska regeringen gett efter för Miljöpartiets krav om en miljöskatt på 70 kronor per enkel flygbiljett att påverka de skånska flygplatserna negativt. När färre människor har råd att flyga kommer flygbolagens möjligheter att hålla nere priserna och att flyga till många destinationer att minska. Varje år passerar ungefär 2,1 miljoner passagerare Sturup och Ängelholm-Helsingborg flygplats. Med 70 kronor flygskatt per biljett blir det 147 miljoner kronor i ökade resekostnader för företag, kommuner och privatpersoner i Skåne.

Till saken hör dessutom att regeringen i Danmark nyligen har aviserat att de skall ta bort sin flygplatsskatt på 75 kronor eftersom den motverkade sitt syfte. I Norge har man redan för några år sedan avskaffat en liknande skatt.

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. Dessvärre kan vi konstatera att regeringens infrastrukturpolitik tydligt har påverkats av Miljöpartiets och Vänsterpartiets utvecklings- och tillväxtfientliga inställning, vilket bland annat har inneburit att en rad viktiga projekt senarelagts.

I det sammanhanget är de nationella vägarna E 4 Helsingborg–Stockholm, E 6 Trelleborg–Malmö–Helsingborg–Göteborg och vidare mot Oslo, E 22 Trelleborg–Malmö–Kristianstad och vidare mot Blekinge och Kalmar betydelsefulla. Även E 65 mellan Ystad och Malmö är viktig. Dessa viktiga stråk

Fel! Okänt namn på

måste i sin helhet ges motorvägsstandard, så att de svarar mot nuvarande och framtida transportbehov.

Regeringens saktfärdighet avseende resurstilldelning för vägsatsningar har inneburit att flera angelägna vägutbyggnader har fått senareläggas. 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. För vissa projekt kan även finansiering genom vägavgifter komma ifråga.

Dags för tidtabell för HH-förbindelsen

Öresundsbron har blivit en succé. Den dynamik som skapades när Malmö och Köpenhamn bands samman har gett positiva effekter för hela Sydsverige. Under femårsperioden har antalet resenärer med tåg ökat från 11 900 per dag första halvåret 2001 till 15 700 per dag första halvåret 2005, en ökning med 32 procent. Sedan invigningen har över 19 miljoner fordon och över 28 miljoner tågresenärer passerat Öresundsbron.

I juli 2005 sattes nytt rekord för antalet fordon som trafikerade Öresundsbron. Totalt passerade 587 974 fordon bron. Arbetspendlingen ökar, cirka 7 500 personer pendlar mellan Köpenhamn och Skåne på vardagar jämfört med knappt 3 000 strax efter Öresundsbrons invigning. Två tredjedelar reser med tåg och en tredjedel med bil. Räknar man även in dem som pendlar ett par dagar i veckan stiger antalet pendlare till nästan 11 000.

Öresundsbrons framgångar kommer inom 10–15 år 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.

Från ord till handling

En väl utbyggd infrastruktur är en förutsättning för att Skåne och hela Sverige skall kunna växa och utvecklas. Regeringen måste ta sitt ansvar för Sveriges fortsatta utveckling och tillväxt på allvar. Det är dags att Göran Persson omsätter sina vackra ord om behovet av en väl utbyggd infrastruktur i handling och tillför mer resurser för infrastrukturutbyggnad i Skåne.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 29 september 2005

Peter Danielsson (m)

Tobias Billström (m)

Cristina Husmark Pehrsson (m)

Anne-Marie Pålsson (m)

Carl-Axel Roslund (m)

Maud Ekendahl (m)

Lars Lindblad (m)

Margareta Pålsson (m)

Ewa Thalén Finné (m)