

Motion till riksdagen 2021/22:3425

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 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 att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Väst kustbanan och Skånebanan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. 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.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av alternativa järnvägsförbindelser till kontinenten via Trelleborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma flygplats ska finnas kvar fram till Arlanda byggts ut och tillkännager detta för regeringen.
10. 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 behöver startas om efter coronakrisen. Ett tidigareläggande av angelägna infrastrukturprojekt skulle skapa välbehövligen arbetstillfällen samt bidra till att minska arbetslösheten som annars riskerar att bita sig fast.

Förespråkarna för nolltillväxt uttrycker tillfredsställelse över att coronakrisen har orsakat en drastisk minskning av transporterna, och hävdar att det är ett tillstånd som måste upprätthållas. Inget kan vara mer fel. Behovet av omfattande satsningar på infrastrukturen i vårt land har aldrig tidigare varit så uppenbart som det är i dag. Men regeringen har valt att föra en politik som går ut på att lägga ned och avveckla i stället för att utveckla och skapa förutsättningar för en dynamisk ekonomi med fler jobb. Förutom avsaknad av beslut avseende väsentliga infrastrukturprojekt tas direkt kontraproduktiva och skadliga beslut. Flygplatser ska läggas ned, väl fungerande och klimatvänlig energiproduktion avvecklas och produktion av helt nödvändigt insatsmaterial till infrastrukturen förbjuds. Som en konsekvens råder såväl elkris som cementkris i Sverige, skapade genom aktiva och fullt medvetna politiska beslut.

Särskilt drabbat är i flera avseenden Skåne. En satsning på Skånes infrastruktur är en satsning på hela landet. Sverige, och övriga världen, håller nu på att hämta sig från coronakrisen. Denna infrastrukturmotion präglas av den optimistiska synen att transporterna, i den mån de inte redan gjort det, inom kort kommer att återgå till en nivå som rådde innan corona, och därefter fortsätta att öka. De befintliga kapacitetsbristerna i vår infrastruktur kommer då ånyo att bli tydliga. För att Sverige ska utvecklas, och för att vi ska kunna ha en fungerande välfärd, måste det finnas livskraftiga företag. Och livskraftiga företag är beroende av välfungerande transporter, såväl inom landet som till utlandet, med alla trafikslag – vägtrafik, sjöfart, järnväg och flyg.

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. 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 kapacitetssituationen 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.

Det övergripande målet med statens satsningar på väg och järnväg är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Enligt rapporten ”Hela kungariket och halva pengarna”, framtagen av Sydsvenska Handelskammaren, har Skåne förbisett vid fördelningen av nyinvesteringar i infrastruktur i de nationella planerna 2010–2029. Det är något som hindrar Skånes utveckling och leder till flaskhalsar som drabbar hela landet. Regioner som får stora satsningar förväntas få ökad tillgänglighet och tillväxt. Ökad tillväxt skapar bättre förutsättningar i Trafikverkets lönsamhetskalkyler och leder till nya infrastrukturinvesteringar. I regioner med begränsade satsningar saknas denna dynamik och effekterna blir de motsatta.

Skåne är en flerkärnig miljonstad där en ökad integration av arbetsmarknaderna ställer krav på investeringar i infrastruktur och bättre kollektivtrafik. Regionen står inför många utmaningar och möjligheter. Trots ett expansivt näringsliv, en stark befolkningstillväxt och satsningar på världsledande forskning har Skåne paradoxalt nog den lägsta sysselsättningsgraden i hela Sverige, och en tudelad arbetsmarknad. Samtidigt som många är arbetslösa är det kompetensbrist på företagen. Detta bland annat beroende på det stora nationella ansvar Skåne tagit för flyktingmottagningen, vilket inneburit en stor invandring av människor med låg utbildningsnivå och därmed mycket begränsade möjligheter att komma i arbete. Dessa problem har inte minskat, utan snarare ökat, under coronakrisen det gångna året.

Det viktigaste sättet att möta dessa utmaningar är att få fler i arbete, vilket skulle underlättas genom förbättrade pendlingsmöjligheter. 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 trafiksystemen även framgent ska klara av att möta ett ökat resande och hårdare krav på punktlighet och funktionalitet. 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.

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 komma skåningarna till gagn, och användas för behövliga infrastruktursatsningar i Skåne.

Trafiken över Öresund

Öresundsregionen är Skandinaviens viktigaste tillväxtregion, vilket gör att en fungerande infrastruktur spelar en avgörande roll. Trafiken över Öresund är av internationell, nationell och regional betydelse. Sedan Öresundsbron öppnades 2000 har samarbetet mellan Storköpenhamn och Skåne ökat markant, och persontrafiken har nästan fördubblats. 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 av stor vikt med en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.

Under tre år utredde svenska Trafikverket, danska Vejdirektoratet och Transport-, Bygge- och Boligstyrelsen tillsammans möjligheterna till en fast väg- och tåg tunnel 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.

Trafikverket ska mot denna bakgrund ges i uppdrag att gå vidare med planeringen av en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.

Järnvägstrafik

Stora delar av den statliga järnvägsinfrastrukturen i Skåne är eftersatta. Enligt en rapport från 2019 framtagen av konsultföretaget WSP var 110 000 förseningsminuter kopplade till fel i infrastrukturen som Region Skåne inte har någon kontroll över. Under samma tid minskade förseningarna i Stockholm och Göteborg. I Skåne sker 30 procent av alla kollektivtrafikresor med tåg på statliga järnvägsspår. De ideliga förseningarna leder till att tågresandet minskar, tvärt emot den uttalade ambitionen att det ska öka.

Södra stambanan

Södra stambanan är en av de allra viktigaste delarna i vårt järnvägsnät, och sträckan Malmö–Lund trafikerades 2019 av 460 tåg per dygn. En 40-procentig ökning förutspås de kommande 15 åren. Idag är inställda och försenade tåg ett stort problem som påverkar resenärer, företag, ekonomi, ja, hela vårt samhälle. Samtidigt skjuts ständigt viktiga järnvägsinvesteringar upp. Förvisso innehöll regeringens infrastrukturplan 2020–2029 fyrsparig järnväg mellan Lund och Hässleholm, men med tanke på summan som har avsatts för spåren under planperioden betyder det att byggstart kan ske runt 2028, och att det inte kommer att finnas en färdig bana förrän tidigast 2035. Detta innebär fortsatt stora problem med svåra flaskhalsar i Skånes trafiksystem under minst 14 år till. Färdigställandet av ny stambana mellan Lund C och Hässleholm måste tidigareläggas. Däremot motsätter vi oss hela projektet med höghastighetståg över orörd åkermark och miljö- och kulturbygder. Vi vill att en utbyggnad i möjligaste mån ska ske i anslutning till befintlig järnväg så att fler skånska orter kan bindas samman i ett fungerande järnvägsnät.

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, 29 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 kostsamma investeringar. Det är välkommet att dubbelspåret på sträckan Ängelholm–Maria (inklusive Romares väg) pågår och planeras bli klart 2023. Den nationella infrastrukturplanen omfattar även dubbelspår på sträckan Maria–Helsingborgs central, men den är planerad att förverkligas först 2024–2029, vilket betyder att de verkliga nyttorna av dubbelsparig västkustbana fortsätter skjutas på framtiden. För att Västkustbanan ska kunna användas ändamålsenligt med fler avgångar och ökad punktlighet måste de sista sträckorna som saknar dubbelspår färdigställas skyndsamt.

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 olycksdrabbad 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 vägnars 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. Trafikverkets besked att E6 vid Lomma byggs ut till sex filer 2024 är välkommet, men inte tillräckligt.

Trafikverket utredde ett tredje körfält på E6/E22 mellan trafikplats Vellinge 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.

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. Rangeringsspårerna i Malmö uppfyller inte CEF-förordningens krav på spår som ska räckas för 740 meter långa tåg. Om inte spårerna 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 spårerna 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 rorohamn. 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 och längre fartyg möjliggörs. 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.

Tågförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland är väldigt viktig för både person- och godstrafiken. Om något skulle hända med Öresundsbron eller med Stora Bältförbindelsen kommer den export- och importberoende svenska industrin att försättas i en mycket besvärlig situation, utan alternativa transportvägar till kontinenten. Därför är nämnda tågförbindelse viktig för redundansen för godsförsörjningen till Sverige. Trafikverket har fått i uppdrag att analysera förbindelsens funktion och vår förhoppning är att järnvägsfärjorna ska finnas kvar i överskådlig framtid.

Ystads hamn

Ystads hamn är en av Sveriges största hamnar när det gäller trafik till Bornholm respektive Polen. Trafiken från Polen väntas 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 anlöp 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. Det behövs ett förhållningssätt hos regeringen som beaktar företagens behov som användare av flyg. En politik som inte tillgodoser dessa behov kommer osvikligen att leda till att affärsvolymerna försvinner till konkurrenter i utlandet. Coronakrisen har drastiskt förändrat förutsättningarna för flygtrafiken just nu, men inom ett par år kommer troligen och förhoppningsvis även situationen för flygtrafiken att ha normaliserats. Och efter återhämtningen kommer flygförbindelserna i vårt avlånga land, och till utlandet, åter att spela en alldeles avgörande roll.

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 fraktrafik, även är en stor arbetsplats.

Flygplatsen Helsingborg-Ängelholm var privatägd och utan behov av statliga subventioner innan coronakrisen. Med 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 Ängelholms flygplats.

Kristianstad Österlen Airport upplevde före coronakrisen en positiv utveckling med fler passagerare. Våren 2020 blev det också klart att Sjöfartsverkets sydsvenska helikopterbas stannar på flygplatsen under 20 år. Coronakrisen slog dock hårt mot även Kristianstad Österlen Airport och passagerartrafiken upphörde som en följd av flygbolaget Bras rekonstruktion. Detta har slagit hårt mot det lokala näringslivet som ser framemot att Skåneflyg AB börjar trafikera Kristianstad Österlen Airport–Stock-

holm/Bromma under första kvartalet 2022. Det vore högst rimligt att staten visade samma intresse och engagemang för flygplatserna Helsingborg-Ängelholm och Kristianstad Österlen Airport som den visar för andra regionala flygplatser. Det behövs stödinsatser för de icke-statliga flygplatserna som idag flyger regulärflyg. Dessa måste ges en möjlighet att överleva för 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.

Frågan om Bromma flygplats och dess framtid är därför inte ett enskilt ärende. Beslut om flygplatsens framtid måste kopplas till en rad andra beslut rörande Arlanda. Flyget står inför en utveckling där el, biodrivmedel och vätgas öppnar möjligheter för fossilfritt flygande. I det perspektivet blir flyget både snabbt, ekonomiskt och klimatsmart. För att denna utveckling skall kunna ske måste dock regeringen säkerställa en långsiktigt god infrastruktur avseende tillgången till flygplatser. Bromma flygplats måste finnas kvar fram tills Arlanda har byggts ut.

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 öppnar kommer trafiken till och genom Skåne att öka avsevärt. 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)

Tobias Billström (M)

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)

Anders Hansson (M)

Ulrika Heindorff (M)

Maria Malmer Stenergard (M)

Noria Manouchi (M)

Louise Meijer (M)

Hans Wallmark (M)