

Motion till riksdagen 2024/25:1232

av **Lars Johnsson m.fl. (M)**

Bättre infrastruktur i Skåne

Förslag till riksdagsbeslut

- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intäkterna från Öresundsbron ska finansiera framtida infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Skånebanan samt Helsingborgs godsbangård och tillkännager detta för regeringen.
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägsatsningar såsom utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av infrastrukturen i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om varvet i Landskrona och inseglingrännan till Landskrona och tillkännager detta för regeringen.
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
- 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. Regionens attraktivitet är stor vilket bland annat tar sig uttryck i att Skåne 2023 hade den fjärde största procentuella folkökningen av Sveriges samtliga län.

Men utmaningarna är också stora. Trots många nya arbetstillfällen är fortfarande arbetslösheten hög, den högsta 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.

För att komma tillrätta med Skånes höga arbetslöshet är det helt centralt att arbetslinjen värnas. 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. Skåne måste därför prioriteras vid kommande infrastrukturplanering. Vägnätet 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 Lund–Hässleholm, Malmö–Ystad, Kristianstad–Hässleholm och Helsingborg–Ängelholm bland järnvägssträckorna med störst kapacitetsbrist i landet. Det är välkommet att sträckan Malmö–Lund förstärkts med två nya spår. Likaså välkomnas beslutet att sträckan Lund–Hässleholm skall byggas ut med två nya spår, men det är orimligt att trafikstart planeras först 2048. 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. 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 arbetstillfällen. Att tidigarelägga angelägna infrastrukturprojekt skulle dessutom få dubbel effekt, då själva byggandet kan vara ett sätt att skapa arbetstillfällen, 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. I detta

sammanhang kan Danmark tjäna som förebild med sitt ”infrastrukturpakke”, en bred politisk uppgörelse i dialog med näringslivets aktörer, inte sällan finansierad genom privat kapital. Det ger långsiktighet och tydlighet som får myndigheter och näringsliv att våga agera.

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, 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. Vinsten från Öresundsbron uppgick 2023 till mer än 2,2 miljarder SEK. I Sverige går intäkterna av Öresundsbron direkt till statskassan, medan de i Danmark är örönmärkta 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. När det pågående bygget av en fast förbindelse över Fehmarn Bält är klart 2029 kan det förväntas att godstransporterna över Öresund ökar markant varför en kapacitetsförstärkning är nödvändig. Dagens situation med enbart en fast förbindelse över Öresund är dessutom 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.

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. Även av detta skäl behövs ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.

Regeringen bör därför snarast, tillsammans med den danska regeringen, ta ett initiativ till en utredning som skall leda fram till ett gemensamt beslut om lokalisering och utformning av en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.

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. Vi välkomnar att sträckan Malmö–Lund är utbyggd till fyra spår vilket ökat kapaciteten till 650 tåg per dygn. Södra stambanan behöver dock förstärkas ytterligare. Trafikverket har i en utredning som presenterades i juni 2023 konstaterat att en utbyggnad av Södra stambanan med två nya spår på sträckan Hässleholm–Lund är den högst prioriterade åtgärden i Skåne. Vi instämmer i Trafikverkets bedömning och anser att utbyggnaden av stambanan ska ske i anslutning till befintlig järnväg, men det är bråttom. Vi anser därför att färdigställandet av ny stambana mellan Lund C och Hässleholm måste tidigareläggas.

För att öka kapaciteten i Skåne pekar Trafikverket i sin utredning också på att det krävs omfattande utbyggnader av såväl Malmö C som Hässleholms C.

På sikt kommer det också att krävas kapacitetsförstärkningar på Södra stambanan från Hässleholm vidare norrut upp genom Småland. Trafikverket menar att en utredning om en sådan kapacitetsförstärkning bör inledas snarast. Vid en sådan utredning bör man också titta på alternativet med en sträckning längs befintlig järnväg från Hässleholm till Markaryd för att därefter bygga ny dubbelspårig järnväg utmed E4:an till Jönköping för vidare anslutning till den s.k. Ostlänken i Linköping. För en sådan lösning talar att utbyggnaden kan ske utan störningar på den befintliga stambanan. En sådan utbyggnad ökar också redundansen i järnvägsnätet och är troligtvis också mer kostnadseffektiv än att bygga utmed befintlig stambana. Genom att bygga utmed befintlig infrastruktur skapas inte heller några nya ”bullerkorridorer” genom landskapet.

Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa

I mars 2023 beslutade regeringen om byggstart för dubbelspår på sträckan Maria–Helsingborgs C. Ett efterlängtat beslut som vi välkomnar. Redan idag utgör dock Ramlösa station (som är en del av Helsingborgs godsbangård) en flaskhals. Situationen förvärras när dubbelspåret på sträckan Maria–Helsingborgs C tas i bruk. Trafikverket har därför pekat på en utbyggnad av Ramlösa station samt nya spår Helsingborg–Ramlösa som prioriterad kapacitetsåtgärd i Skåne. Därtill skall beaktas att Helsingborgs nya sjukhus skall vara beläget vid Ramlösa station.

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 transportererna österut, och därmed hindras sammankopplingen av de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne. Därför bör den sträckan byggas ut med dubbelspår snarast

möjligt. Utbyggnaden har av Trafikverket pekats ut som en prioriterad kapacitetsåtgärd i Skåne.

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. E65 fungerar också som en dansk ”inrikesväg” då den är hårt belastad med transittrafik mellan Själland och Bornholm via färjorna som angör 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.

En stor del av den tunga trafiken genom Skåne utgörs av transittrafik som kommer till Skåne via Öresundsbron eller Trelleborgs hamn. Denna trafik går oftast längs vägarna E6 och E4 norrut via Helsingborg mot Markaryd. För att avlasta E6 mellan Malmö och Helsingborg från denna transittrafik bör man utreda möjligheten att bygga om vägarna 23 och 117 från Rolsberga alternativt Hörby upp till Markaryd till motorvägsstandard, vilket också hade förkortat körsträckan mellan brofästet och Markaryd jämfört med den nuvarande rutten via Helsingborg. Redan idag föreligger ett stort

behov av att uppgradera väg 23 på sträckan Rolsberga–Hässleholm för ökad trafik-säkerhet och framkomlighet.

Även vägarna 9 (Trelleborg–Hammenhög–Brösarp), 11 (Sjöbo–Tomelilla–Simris-hamn), 13 (Ystad–Sjöbo–Höör), 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 räcka 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 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. Utbyggnaden planeras vara klar 2025. 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 gods- trafik. 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 tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland har för en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Av redovisningen framkommer att transporterna med tågfärjorna 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 tågfärjeförbindelsen ska kunna upprätthållas. Vi välkomnar därför att regeringen gett Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att säkerställa upprätthållandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland.

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 att 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.

Varvet i Landskrona

Varvet i Landskrona är idag Sveriges största reparationsvarv, och det enda med facilitet och kapacitet att hantera stort tonnage. Farleden in till Landskrona utgör dock en begränsning för att ta emot än större tonnage än det som hanteras idag. Varvet i Landskrona är det enda i Sverige som kan ta emot samtliga fartyg i den svenska isbrytarflottan.

Behovet av större tonnage har ökat över tid i takt med ökade godsvolymer varför hamnarna i Sverige under den senaste 10- till 15-årsperioden har anpassat sig genom utbyggnader för att hantera större fartyg. Stora delar av fartygsflottan har bytts ut eller förlängts och ligger nu uppemot 240 meters längd.

Med rådande säkerhetsläge är det ur ett beredskapsperspektiv viktigt att utreda var framtidens fartyg ska repareras och få sitt underhåll för att säkerställa deras drift. Vid en sådan utredning bör man särskilt titta på möjligheterna att förbättra inseglingssäkerheten till Landskrona för att möjliggöra att varvet kan ta emot större tonnage än idag.

Flygtrafik

Tillgången till bra flygförbindelser är avgörande för tillväxten, något som måste beaktas vid planering av satsningar på infrastruktur. Vi välkomnar därför regeringens beslut om satsningar på de regionala flygplatserna.

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.

För att långsiktigt säkra flygplatsen och dess positiva utveckling instämmer vi i slutsatsen i den s.k. flygplatsutredningen (Statens ansvar för det svenska flygplats-systemet – för tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3) att Ängelholm Helsingborgs flygplats ska inkluderas i det nationella basutbudet samt att flygplatsen ska utgöra en beredskapsflygplats. Det är angeläget att detta kommer till stånd så snart som möjligt.

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. Under 2021 var Kristianstad Österlen Airport temporär beredskapsflygplats. Permanent status som beredskapsflygplats skulle ge Kristianstad Österlen Airport bättre möjlighet att överleva och att fortsätta bidra till Skånes utveckling.

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.

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.

Denna motion ställer sig samtliga skånska moderata riksdagsledamöter bakom.

Lars Johnsson (M)

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)

Boriana Åberg (M)

Noria Manouchi (M)

Ludvig Ceimertz (M)

Louise Meijer (M)

Peter Ollén (M)

Emma Ahlström Köster (M)

Mats Sander (M)