

Motion till riksdagen

1989/90:T207

av Per Stenmarck m.fl. (m)

Kommunikationerna i Skåne, m.m.

Framtidens Europa kommer mindre att vara nationalstaternas, och mer regionernas, Europa. Områden som under de senaste decennierna utvecklats särskilt väl är de som har satsat på utbildning och forskning, kommunikationer, miljö, energi och kultur.

På många håll kan vi se sådana dynamiska regioner växa fram. De finns i London–Cambridge–Oxford-triangeln i England, runt Paris, kring Bonn–Düsseldorf–Köln i Västtyskland och på många andra håll. Under 1980-talets andra hälft har utvecklingen accelererat allt snabbare. I takt med detta har de områden, som inte hänger med i utvecklingen, obevekligen halkat efter.

Det område i Sverige, och Norden, som har den snabbaste ekonomiska tillväxten är Uppsala/Stockholmskorridoren, med två universitetsorter, en av Europas största flygplatser, en ständig satsning på moderna högteknologiska företag och ett tämligen väl utbyggt väg- och järnvägsnät.

Denna utveckling är positiv, inte enbart för Uppsala och Stockholm, och området närmast däromkring, utan för hela Sverige. Samtidigt är den dominans som detta område idag utgör också ett hot. Det bör därför ligga i allas intresse, att det parallellt sker en likartad utveckling på andra håll i landet.

Med riktiga satsningar inför framtiden är det fullt möjligt, att göra ett område bestående av Skåne/Själland till en av Europas fem viktigaste regioner. Som sådan skulle den komma att utgöra en balanserande, men också konkurrerande, motvikt till Stockholm–Uppsala-regionen. Detta vore en utomordentligt gynnsam utveckling för Skåne, men i grunden också för hela Sverige. Svenskt kunnande och kreativitet skulle därmed komma närmare den dynamiska utveckling, som idag kan skönjas i det nya Europa.

I detta Europa öppnar sig nya perspektiv för den del av Sverige, som ligger närmast de omvälvande händelsernas centrum.

En kombination av händelser har betydelse i sammanhanget. Det ena är socialismens kollaps i Östeuropa, det andra integrationsprocessen i Väst-europa. Detta ger Skåne en historisk chans som regionen inte haft tidigare.

Ett av skälen till att Skåne halkar efter är brist på infrastrukturella initiativ i form av vägar, järnvägar och förbättrade förbindelser över Öresund. Ett annat är att vetenskaplig forskning saknar komplement i ett kunskapsintensivt näringsliv. Med en alltför ålderdomlig industristruktur utgör Malmö

inget alternativ för ungdomar, som skaffat sig en utbildning vid universitetet i Lund.

Detta är en utveckling som kan brytas. Men det förutsätter aktiva insatser, både från näringsliv, stat och kommuner. Sådana insatser gäller framför allt satsningar i ny och utbyggd infrastruktur.

Inom ett område bestående av norra Västtyskland, Danmark och södra Sverige bor 12-15 miljoner människor. Inom detta område finns sex universitet, varav Malmö-Lund är det största.

Själland, med Köpenhamnsregionen, och Schleswig/Holstein i norra Västtyskland har idag likartade problem som Skåne. Den ekonomiska dynamiken är avtagande, i förhållande till de övriga delarna av dessa länder. Inom detta område borde det vara möjligt att utveckla ett nordeuropeiskt kretslopp. Ett nätverk kring Öresund och södra Östersjön.

Detta är en utveckling som också bör kopplas samman med förändringarna i Östtyskland. Med en nödvändig upprustning av infrastrukturen i norra Östtyskland skapas ökade möjligheter för SJ:s redan lönsamma linje mellan Trelleborg och Sassnitz att få en ur svensk synvinkel bättre sträckning till annan hamn på ön Rügen. Därmed skulle det skapas snabbare kontakter med mellersta Europa.

Under överskådlig framtid är ett utökat samarbete med Danmark och norra Västtyskland mest intressant, om ett kretslopp kring Östersjön skall kunna uppnås. Detta förutsätter ett antal framtidssatsningar:

1. *En fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn för väg och järnväg.*
De erfarenheter som finns från andra håll i världen visar, omsatt på svenska förhållanden, att en sådan förbindelse skulle få stor betydelse för trafiken mellan Skåne och Själland. En fast förbindelse är oöverträffad när det gäller trafikens turtäthet och regelbundenhet. Den långväga landsvägstrafiken söker sig däremot bort från tätbebyggda områden, och kommer därför även i framtiden att transporteras med båt från Helsingborg och Trelleborg/Ystad.
2. *Med en fast Öresundsförbindelse får vi betydligt kortare tidsavstånd till Kastrup.* Sturup och Kastrup kan härigenom fungera som komplement till varandra. Det växande fraktflyget kan, med en fast Öresundsförbindelse, avlasta Kastrup och istället lokaliseras till Sturup. Fungerande förbindelser på det internationella flygnätet är oundgängligen nödvändiga för en utveckling av högteknologiska företag. För att utveckla det korta regionalflyget är det nödvändigt att återigen få igång trafiken på Hamburg.
3. *Det kommer att bli nödvändigt med ett utbyggt järnvägssystem i Sydsvenska riktningen, så att järnvägens kombitrafik inte drabbas av flaskhalsar.* Av det skälet krävs bl.a en utbyggnad av Västkustbanan, så att denna får dubbelspår mellan Göteborg och Malmö. I ett långsiktigt perspektiv krävs investeringar som bl.a möjliggör en tunnel under Hallandsåsen. SJ har lagt fram förslag i denna riktning. De ekonomiska förutsättningarna blir klara. I ett kortsiktigt perspektiv borde det vara möjligt att söka en mindre kostnadskrävande lösning, som ändå kan tillgodose kraven på en acceptabel trafikstandard.

Mot. 1989/90
T207

Med den pågående utvecklingen i Östeuropa kommer färjesträckan mellan Ystad och Swinoujcie i Polen att få allt större betydelse. Det finns därför anledning förmoda, att effektivitetssatsningar på järnvägslinjen från Ystad är lönsammare, än vad tidigare utredningar gett vid handen. En elektrifiering av järnvägslinjen mellan Malmö och Ystad skulle också möjliggöra en utveckling av Skåne även i väst-östlig riktning. Förutsättningarna för en sådan bör därför åter undersökas.

Under första halvan av 1990-talet kommer SJ att starta snabbtågstrafik mellan Malmö och Stockholm. Detta kommer att innebära många fördelar. Men i det sammanhanget är det också viktigt med en väl fungerande matartrafik in till stambanan. I annat fall kommer trafiken att innebära en försämring för många passagerare.

4. *För en utveckling av hela Skåne är det nödvändigt med ökade väganslag.* Goda vägförbindelser har en stor betydelse för transportkostnaderna. Därför bör väginvesteringar som ger en jämn standard över längre sträckor prioriteras.

För Kristianstads län är behovet av goda förbindelser med Malmö–Lund-regionen, med universitet, teknisk högskola, regionsjukhus, ett differentierat näringsliv och ett kulturellt utbud mycket viktigt.

För att uppnå sådana förbindelser måste kommunikationerna med Malmö–Lund-regionen förbättras. Vägarna E4, E6 och E66 är i detta sammanhang utomordentligt viktiga. Riksväg 23 har stor betydelse för den interregionala trafiken.

1987 beslöt riksdagen om en flerårig upprustning av vägnätet i framför allt skogslänen i norra Sverige. Detta beräknas kosta ca sex miljarder kronor under en tioårsperiod. Södra Sverige får inte i någon större utsträckning del av dessa medel. De ordinarie väganlagen omfördelas, så att södra Sverige får en ökad andel i förhållande till nuläget.

5. *Det är viktigt att färjeförbindelsernas villkor förbättras.* Även med en fast förbindelse över Öresund kommer det att finnas underlag för färjeförbindelser mellan Skåne och Själland. Både med tanke på detta, och på den absolut nödvändiga färjetrafiken i avvaktan på en fast förbindelse, så måste färjetrafiken få nödvändiga utvecklingsmöjligheter.

De regler som skall gälla för denna trafik skall i princip ha samma utformning som för övrig färjetrafik till Danmark. Av den anledningen bör Sverige ta initiativ till förnyade diskussioner med den danska regeringen för att avskaffa "lex Öresund". För Öresundstrafiken kommer även i fortsättningen vissa restriktioner vad beträffar alkoholförsäljning att vara nödvändiga. Dessa kommer huvudsakligen att tillgodoses genom den s.k. 24-timmarsregeln. En utökning av den tullfria ransonen tobak, som får köpas ombord, bör snabbt kunna beslutas, samtidigt som de begränsningar i rätten att ordna underhållning, som fortfarande finns, slopas.

Färjelinjen mellan Ystad och Rönne på Bornholm har sedan något år omklassificerats till s.k. "lång rutt". Därmed har man alla de rättigheter som tillkommer sådan trafik. Det bör mot denna bakgrund vara självklart att även linjen Simrishamn–Allinge får samma klassificering.

6. *Det är också nödvändigt med långsiktiga satsningar på färjetrafik.* För det långväga godset kommer färjor även i framtiden att vara det naturliga transportalternativet. Detta gäller förmodligen oavsett om godset transporteras på lastbil eller tåg.

Färjetrafiken från Skåne till Europa går idag huvudsakligen längs tre stråk. Det ena går via Östeuropa, huvudsakligen till hamnarna i Sassnitz i Östtyskland och till Swinoujscie i Polen. Det andra går via Travemünde i Västtyskland, huvudsakligen från Malmö eller Trelleborg. Och det tredje transiteras genom Danmark, till allra största delen på Dan-Linkleden mellan Helsingborg och Köpenhamn.

Enligt beräkningar kommer godset på räls och färjor till och från EG-länderna och östra Europa fram till år 2000 att öka från 7,5 miljoner ton till 18 miljoner ton. Redan idag ligger SJ nära sin maxgräns på flera leder. Vid leden Trelleborg-Sassnitz har under 1989 4,4 miljoner ton transporterats över Östersjön. Utrymmet att öka detta är begränsat till 700 000 ton.

På Dan-Linkleden har SJ under 1989 transporterat 3 miljoner ton. Men på grund av bristande rälskapacitet från färjeläget i Puttgarden till Hamburg kan denna endast ökas med ytterligare 500 000 ton. Redan idag förlorar SJ cirka 500 kronor för varje godsvagn som transiteras genom Danmark till Västtyskland. Detta gör att SJ förmodligen kommer att försöka transportera godset andra vägar i framtiden.

Den tidigare planeringen har gått ut på att försöka öka direkttransporterna till Västtyskland. I så fall kommer detta att ske antingen från Trelleborg eller Malmö.

Efter händelseutvecklingen i Östeuropa finns det inte längre några säkra framtidsprognoser. Det som förefaller klart, är att trafiken på Polen, via Ystad, kommer att öka. Likartad blir sannolikt trafikutvecklingen till Östtyskland. Med en ny hamn norr om Sassnitz – på ön Rügen – så skulle transporttiden minska från fyra till tre timmar.

Det intressanta är om det går att öka godset avsett för Västeuropa via Polen och Östtyskland. Detta skulle kunna minska SJ:s förluster för transiteringstrafiken genom Danmark till kontinenten. Med en nödvändig upprustning av vägar och järnvägar genom Östtyskland skulle det vara möjligt att nå exempelvis München, Wien och Milano lika snabbt – eller snabbare – som genom Västtyskland.

Det torde vara ovedersägligt, att tillgängligheten till modern infrastruktur har en avgörande betydelse för regioners utveckling av ett modernt näringsliv med hög produktivitet.

För att kunna utveckla ett område bestående av Skåne och Själland krävs det att två länder binds samman av en fast förbindelse. Öresundsdelegationen har tidigare i år lagt fram sitt slutbetänkande (SOU 1989:4). Av detta framgår, att det enda realistiska alternativet är en kombinerad väg- och järnvägsbro mellan Malmö och Köpenhamn.

Skälen till detta är flera. Ett sådant alternativ kan självfinansieras, medan en järnvägsförbindelse – oavsett bro eller tunnel – kräver stora summor i skattemedel. För en kombinerad förbindelse kan dessutom finansieringen lösas genom att bilismen står för samtliga kostnader. Detta är med andra ord

ett effektivt sätt att bygga ut järnvägstrafiken. Till detta skall också läggas, att miljömässigt är skillnaderna, enligt Öresundsdelegationens beräkningar, mellan de olika alternativen marginella.

Det finns idag bara en anledning till den eviga segdragningen. Och det är att socialdemokraterna saknar initiativförmåga och handlingskraft att genomföra de förändringar som är nödvändiga. Den interna splittringen i denna fråga – såväl som i så många andra – är alldeles uppenbar. Det enda man kan ena sig kring är uppgiften, att bevara den vallgrav, som skiljer Sverige från det snabbt framväxande nya Europa.

Vid en frågedebatt i riksdagen den 28 november angav kommunikationsminister Georg Andersson sina förutsättningar för en fast förbindelse över Öresund:

Förbindelsen skall betalas av dem som trafikerar den. Subvention med skattemedel bör inte påräknas. De miljömässiga konsekvenserna måste tillmätas stor betydelse. Goda förutsättningar för järnvägstrafik bör skapas.

Eftersom en fast förbindelse över Öresund berör även Danmark, måste frågan diskuteras med den danska regeringen innan några beslut kan fattas i Sverige. Min ambition är att vi skall kunna ta ställning så snart som möjligt.

De tre krav som kommunikationsministern ställer upp, stämmer väl överens med vad vi moderater länge framfört. Om regeringen förelägger riksdagen ett förslag i denna riktning bör det därför ha klara möjligheter att få en bebyggande majoritet.

Den 29 november, dvs. dagen efter Georg Anderssons uttalande i riksdagen, så förklarade den danske trafikministern Knud Östergaard:

Jag förväntar, att den svenska regeringen tar ställning till frågan omkring årsskiftet. Vi måste därefter på regeringsnivå dryfta saken.

Detta bör tas som ett uttryck för ett allt större intresse från dansk sida att bygga en bro över Öresund. Inte minst finns det idag en insikt bland politiker och näringsliv i Köpenhamn att en sådan förbindelse också ur dansk synvinkel har stora fördelar.

Den danska regeringen är allvarligt oroad över utvecklingen inom Köpenhamnsområdet och på Själland. Därför tillsattes i våras en kommitté, med namnet "Initiativgruppen om Hovedstadsregionen". Denna fick till uppgift att framlägga förslag om hur utvecklingen skulle kunna vändas. I första hand förordar gruppen en Öresundsbro, men också i övrigt förbättrade kommunikationer.

Vid en debatt i det danska folketinget den 11 januari i år framkom det klart, att det finns en bred opinion för en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Den danske trafikministern ansåg sig ha fått en klar uppmaning, att snarast möjligt börja förhandla med den svenska regeringen i frågan.

Vad kommunikationsminister Georg Andersson anser är fortfarande oklart. I ett uttalande den 16 januari förklarade han att, "en bro över Öresund blir intressant först när det också blir en broförbindelse mellan Rödby och Puttgarden". Det som i sammanhanget är viktigt att konstatera, är att den fasta förbindelsen mellan Danmark och Västtyskland sannolikt kan bli aktuell tämligen snart efter ett beslut om en förbindelse över Öresund.

Sverige behöver en fast förbindelselänk till kontinenten. I en tid när murar rivs för att folk skall kunna mötas borde broar byggas i samma syfte. För Sverige gäller som en bitter yttersta konsekvens, risken att det framtida Västeuropa kan komma att ha sin nordliga handelsgräns vid Öresund.

I förlängningen av en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn – som bör kunna vara klar före år 2000 – ligger en möjlighet till ett ökat samarbete mellan de norra delarna av Västtyskland, Danmark och södra Sverige. En bro över Öresund skulle öka attraktionskraften för hela regionen och stimulera fram en fast förbindelse över Fehmern Bält mellan Danmark och Västtyskland.

Det utvecklingsbara "frostbälte", som idag sträcker sig från Amsterdam till Jylland i Danmark, skulle i sin förlängning också kunna omfatta Skåne.

Sammankopplingen av Skandinavien och Västtyskland beräknas kosta cirka 34 miljarder kronor. Trots de höga kostnaderna finns ett stort intresse att genomföra de olika projekten. Med avgiftsfinansiering kommer förbindelserna att betala sig själva.

Den fråga som borde ställas är: Varför ifrågasätts överhuvudtaget byggandet av en väg mellan Malmö och Köpenhamn, mellan Skåne och Själland, mellan Sverige och Europa? Det sannolika svaret är, att beslutet fattas i Stockholm och inte i Skåne.

Genom nödvändiga satsningar skulle *det nordeuropeiska kretsloppet* för människor, varor, kapital och tjänster kunna bildas. Till att börja med som en länk mellan södra Sverige, Danmark och norra Västtyskland. Men i ett längre perspektiv också inkluderande östeuropeiska länder som Polen och Östtyskland. Därmed skulle vi se bildandet av ett nätverk runt Öresund och södra Östersjön, som vore positivt för alla.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om Skånes utvecklingsmöjligheter,¹]

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en fast förbindelse över Öresund,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att förhandlingar med den danska regeringen, i syfte att åstadkomma en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, omgående bör inledas,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en omfördelning av vägsnåren, i enlighet med vad i motionen anförts,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad av Väst kustbanan mellan Malmö och Göteborg,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en elektrifiering av järnvägslinjen mellan Malmö och Ystad,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i övrigt anförts beträffande järnvägstrafik i Skåne,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande "lex Öresund",¹]

Mot. 1989/90
T207

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en omklassificering av färjelinjen mellan Simrishamn och Allinge,²]

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiken på Sturups flygplats.

Stockholm den 19 januari 1990

Per Stenmarck (m)

Rolf Clarkson (m)

Ingrid Sundberg (m)

Knut Wachtmeister (m)

Rune Rydén (m)

Bertil Persson (m)

Bo Lundgren (m)

Wiggo Komstedt (m)

Margit Gennser (m)

Ingvar Eriksson (m)

Sten Andersson (m)
i Malmö

¹ 1989/90:A414

² 1989/90:Sk621