

Motion till riksdagen

1988/89:T242

av Kjell-Arne Welin m.fl. (fp)

De skånska kommunikationerna

Regionens s.k. infrastruktur är av stor betydelse. Här spelar kommunikationerna en viktig roll. Det måste råda en gemensam helhetssyn i denna fråga.

Vägnätet

Vägnätet i Skåne är av stor regionalpolitisk betydelse. Vägtrafiken inom regionen särskilt till och från Malmö-Lund-området spelar en viktig roll för utvecklingen. Vägförbättringar som stimulerar kontakterna inom regionen har därför hög prioritet. Detta gäller vägarna E 66, E 6 och E 4 samt riksvägarna 10, 12, 17, 21, 23, 108 och 109. Skåne är också en genomfartsregion för trafiken mellan kontinenten och landets övriga delar.

Även regionalpolitiskt viktiga vägprojekt i östra Skåne måste genomföras inom överskådlig framtid.

Av de skäl som ovan framförts är behovet av bra vägar i Skåne väsentligt större än på många andra håll i landet. Detta måste beaktas av vägverket.

Det är särskilt angeläget med vägförbättringar för att tillgodose EG:s bärighetsnormer.

Kollektivtrafiken i Skåne

Ett riksdagsbeslut 1978 slog fast att en huvudman i varje län skulle ha ansvar för kollektivtrafiken på landsvägarna.

Skåningar i Sveriges riksdag påpekade redan då att det var ett för regionen dåligt beslut, eftersom Skåne delas i två län och länsgränsen fungerar som en administrativ spär.

Dagens erfarenheter visar än tydligare att förändringar är nödvändiga.

Det går t. ex. inte att åka tåg mellan Malmö och Båstad. Hur förklarar man för en turist att Pågatågen går till Helsingborg (pågatågsbiljetter). I Helsingborg måste man byta tåg och köpa andra biljetter (SJ biljetter) för att ta sig till Båstad. Människor kan inte förstå eller acceptera när bussar och tåg kör ifrån varandra utan samordning i tidtabellerna. Länsgränserna syns ju inte!

Denna förvirrande och irrationella situation är ett hinder för att öka kollektivtrafikens användning.

Vi folkpartister vill inte acceptera dessa missförhållanden. Den lösning som borde vara enklast är att bilda ett kommunalförbund för hela Skåne som bl.a. kan bli huvudman för kollektivtrafiken.

För mindre än sex år sedan förordade statens järnvägar en total nedläggning av lokaltågtrafiken på de bandelar som de skånska Pågatågen i dag trafikerar. Persontrafiken är sedan många år borta på Malmö-Trelleborg! Trots att järnvägen bevisligen har möjlighet att utvecklas positivt om man ger den chansen, är stora delar av det kvarvarande skånska järnvägsnätet föremål för utredningar som ensidigt syftar till att få bort trafiken. Detta är mycket förvånande och beklagligt eftersom flertalet av dessa banor går mellan förhållandevis stora tätorter och genom tätbefolkade bygder.

Ovissheten och pessimismen vad beträffar den spårbundna kollektivtrafiken påverkar tyvärr utvecklingsmöjligheterna negativt i båda Skånelänen. ●sterlen är ett talande exempel. En tidigare blomstrande bygd har drabbats av "Norrländssjukan" till följd av flera järnvägsnedläggningar på senare år.

Sträckan Ystad-Tomelilla-Simrishamn har tillfälligt räddats genom insatser av berörda kommuner. Den framtida ovissheten betyder dock att företag tvekar att etablera sig i en bygd som kanske kan bli utan spårförbindelse med omvärlden. Lika självklart tvekar unga familjer att bygga och bo i ett område med otillfredsställande kollektivtrafik. Det är tragiskt att konstatera att vår förmåga att ta itu med dessa problem tycks avta trots ökat medvetande om miljöns betydelse för vår hälsa och natur och sist men inte minst betydande är de sysselsättningseffekter inom Sverige som en medveten satsning för med sig.

Folkpartiet anser därför att

- Järnvägen Malmö-Ystad snarast bör elektrifieras.
- Pendeltrafik bör inrättas på denna sträcka samt på Malmö-Arlöv-Lomma-Kävlinge samt Malmö-Trelleborg.
- Persontrafiken Malmö-Staffanstorps-Dalby bör återupptas.
- Sträckan Ystad-Tomelilla-Simrishamn måste säkerställas.

Riksdagen bör därför uttala att SJ vid förhandlingar med Pågatågens huvudman bör ställa sig positivt till ett utnyttjande av dessa bandelar för regional kollektivtrafik.

Järnvägstunnel genom Hallandsåsen

Det råder ganska stor enighet om att kapaciteten på västkustbanan måste ökas och standarden förbättras. Den främsta ambitionen måste vara att hela Västkustbanan blir dubbelspårig. Ett problem är sträckningen över Hallandsåsen, vars stigning är av sådan omfattning att den vid vissa årstider är svårframkomlig. Skarpa kurvor och stark lutning gör att tågens hastighet måste sänkas avsevärt under hela året.

Problemen har föranlett omläggningar i trafiken så att vissa förbindelser förläggs in i landet. Detta är naturligtvis negativt för resande utmed Västkustbanan, i all synnerhet under sommaren, när banan betyder mycket för turismen.

Förslag finns om att bygga en tunnel genom Hallandsåsen och en utredning är utförd av de tre berörda länsstyrelserna. Tillkomsten av en järnvägstunnel skulle innebära att restiderna förkortades betydligt, att 30

plankorsningar försvinner, och att dubbelspår kan anläggas. Av dessa skäl är det viktigt att järnvägstunneln byggs så snart det är möjligt. Den bör därför prioriteras inom ramen för de samlade resurser som står till förfogande för trafikinvesteringar.

Mot. 1988/89
T242

Flygplatser

Sturup är södra Sveriges internationella flygplats. Antalet resenärer per år är ca 1,3 miljoner och fördelar sig på följande sätt: Inrikes linjetrafik (65%), charter (34%) och utrikes linjetrafik (1%). Sturup har en stor outnyttjad trafikpotential omfattande utrikes linjetrafik till framför allt Västeuropa. Nyligen har direktförbindelse öppnats till London. Det är utmärkt men det torde också till en början vara möjligt att öppna en flyglinje direkt till Frankfurt. En strävan bör därför vara att tillgodose näringslivets ökade krav på snabba kommunikationer genom att Sverige ansluter sig till pågående avreglering av luftfarten som sker i EG-länderna. Det skulle med stor sannolikhet medföra att Sturup får fler direkta linjer till Europas knutpunkter som är viktiga för att underlätta handelsutbytet.

Trängselsituationen i Kastrups luftrum är redan idag belastande och medför onödigt långa transfertider för passagerare i anslutande trafik från södra Sverige. Genom att fullständigt öppna Sturup för utrikes linjetrafik skulle flygplatsen kunna avlasta Kastrup och även fungera som knutpunkt för den omfattande regionaltrafiken. Detta förutsätter också snabba förbindelser mellan Sturup och Kastrup. Till en början kan detta behov tillgodoses genom transitflyg från Sturup.

För inrikesflyget är det viktigt att både Sturup, Ängelholm och Everöd (Kristianstad) utvecklas. Stora investeringar har redan genomförts i Ängelholm vilket medför möjlighet att ta emot större flygplanstyper. Det är värdefullt att ett nära samarbete finns mellan de tre skånska flygplatserna t.ex. vid omdirigeringar av väderorsak. Betydelsefullt är också transportsystemet kring flygplatserna. Bra vägar och goda allmänna kommunikationer är en förutsättning för att flygplatserna ska kunna utvecklas.

Fraktflygets nya förutsättningar är också intressanta. Sturups fördelaktiga geografiska läge gynnar flygplatsens utveckling i detta hänseende. Därför är det viktigt att flygföretagen bereds möjlighet att öppna trafik till Nordens knutpunkter, t.ex. Oslo och Helsingfors. Sturups läge invid fyra Europavägar gör flygplatsen till en idealisk central för distribution av frakt mellan Norden och kontinenten.

Båtförbindelser

För Skåne betyder förbindelserna med Danmark mycket, men de är lika viktiga för resten av Sverige. Fast förbindelse över Öresund har diskuterats i flera decennier. Ovissheten om en sådan skall komma till stånd och var den i så fall skall lokaliseras har alltför länge bundit och försvårat kommunernas planering.

På längre sikt anser vi folkpartister att fasta förbindelser bör komma till stånd. Vi är beredda att acceptera de lösningar som byggnadstekniskt,

kommunikationstekniskt och inte minst miljömässigt visar sig vara bäst. Den framtida lösningen bör innefatta spårbunden trafik.

De senaste decenniernas diskussioner kring Öresundsförbindelserna har lärt oss att Öresunds- och kontinentförbindelserna måste få en helhetslösning. Privat finansiering och avgifter kan mycket väl tänkas. Det är av yttersta vikt att de pågående förhandlingarna med Danmark leder till snabbt beslut. Det är nödvändigt att förbättra färjeförbindelserna för såväl passagerare som gods- och järnvägstransporterna. Det är också angeläget att satsningar sker för direkta, billiga och tidsenliga båtförbindelser mellan Malmö och centrala Köpenhamn.

Staten har ett ansvar för att förbindelserna över Sundet styrs på ett rimligt sätt. I dag verkar det vara angelägnare att ordna fördelar för svävartrafik Malmö-Kastrup (affärsresor till högt pris) än att lätta på Lex Öresund, så att de vanliga båtarna kan klara konkurrensen och kan erbjuda rimliga biljettpriser. En förutsättning för goda färjeförbindelser över Öresund mellan svenska och danska hamnar är att rederierna kan finansiera verksamheten genom traditionella företagsekonomiska principer.

Folkpartiet i Skåne ser det därför som ytterst angeläget att åtgärder omgående vidtas för att förbättra färjetrafiken över Sundet. Vi har flera gånger påpekat den negativa betydelse som den s.k. Lex Öresund har på färjetrafiken. En översyn av Lex Öresund är nödvändig och åtgärder som krävs är

- förändringar i Lex Öresund
- beslut om den långsiktiga planeringen av Öresundstrafiken fattas under 1989 – en helhetslösning
- att eventuellt nödvändiga stödåtgärder i första hand inriktas på direkta förbindelser mellan Malmö och centrala Köpenhamn.
- att konkurrens och valmöjligheter främjas i Öresundstrafiken.

Färjeleden till Bornholm

Riksdagen bör uttala att färjelederna till Bornholm klassas som långa rutter. En sådan ändring innebär möjlighet till skattefri försäljning ombord. Därigenom stärks resandefrekvensen, som i sin tur kan innebära förbättrad vintertidtabell.

Regional godsterminal

Godshantering blir en allt viktigare fråga och regionala godsterminaler har en viktig uppgift. En sådan borde övervägas i Hässleholm.

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående järnvägarnas utnyttjande i Skåne.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om järnvägstunnel genom Hallandsåsen.
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om regional godsterminal i Hässleholm.
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen uttalas om färjeleder till Bornholm.
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att via länsstyrelserna i de båda Skånelänen starta en utredning med syfte att bilda ett kommunalförbund som ska vara huvudman för länets kollektivtrafik.
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om flygplatserna Sturup, Ängelholm och Everöd,
[att riksdagen hos regeringen begär en översyn av den s.k. lex
Öresund,¹]
7. att riksdagen hos regeringen begär att vägverket beaktar vad som i motionen anförts om vägnätet i Skåne vid prioriteringen av väginvesteringar.

Stockholm den 25 januari 1989

Kjell-Arne Welin (fp)

Karin Ahrland (fp)

Bengt Harding Olson (fp)

Siw Persson (fp)

¹ 1988/89:Sk421

