

Motion till riksdagen

1988/89:T220

av Håkan Hansson m.fl. (c)

Kommunikationer i Skåne

Skånes centrala läge i Europa innebär att kommunikationerna med omgivningen blir särskilt betydelsefulla för landskapets utveckling. Förbindelserna mellan Sverige och Danmark, Väst- och Östtyskland, Polen och resten av Europa går till stor del via Skåne. Detsamma gäller trafiken mellan Danmark och Norge.

En väl utvecklad infrastruktur i form av vägar, järnvägar och flygförbindelser har en avgörande betydelse för såväl regionens utvecklingsmöjligheter i stort som för näringslivet. Goda telekommunikationer och modern informationsteknik kommer att bli allt viktigare försörjningskanaler för en positiv utveckling. Det ankommer på staten men också på kommuner och landsting att se till att infrastrukturen utvecklas i alla delar av landet.

Skåne en del av Europa

Mot bakgrund av Skånes geografiska läge på en alltmer utvecklad Europamarknad både avseende industriutveckling, ekonomisk utveckling och kulturellt utbyte, är planeringen och utvecklingen av det skånska kommunikationsnätet av synnerligen central betydelse. Därför måste planeringen och utbyggnaden av såväl de regionala trafiksystemen, stamnäten som utvecklingen av de interkontinentala kommunikationsnäten från Skåne ses integrerade och planeras med hänsyn till varandra. Dimensioneringen av det inomregionala trafiksystemet är bl.a. beroende av byggandet av en fast förbindelse över Öresund och regionens betydelse i detta sammanhang. De avgörande faktorerna för utvecklandet av de framtida trafiksystemen i Skåne utgör självfallet snabba transporttider, turtäthet och fungerande tidtabeller. Förmodligen spelar prissättningen en mindre roll som konkurrensfaktor. Enligt vår uppfattning måste dessutom miljösituationen i Skåne vara avgörande för inriktningen av det framtida kommunikationsnätet.

De skånska hamnarna

De skånska hamnarna och färjetrafiken spelar idag en avgörande roll för såväl gods- som persontrafik till och från Sverige. De största hamnarna utgörs av Helsingborg, Landskrona och Malmö vid Öresund, Trelleborg och Ystad vid sydkusten och Simrishamn och Åhus vid östkusten. För att hamnarna över lag skall kunna hävda sig krävs en viss specialisering. Utbyggnaderna har de senaste åren varit störst i Malmö och Helsingborgs hamnar. Simrishamn är och måste förbli vår viktigaste fiskehamn och

exporthamn för fiskprodukter. Genom sitt geografiska läge kommer Ystad att stärka sin ställning som hamn för färjetrafik till och från Polen och för kustlastfartyg. Detsammagäller Trelleborg som har sin trafik till Sassnitz och Travemünde. Möjligheterna för Landskrona att utnyttja sina resurser som enda naturliga djuphamn vid Öresund har dock minskat genom utbyggnaderna i Helsingborg och Malmö. Vi anser dock att det vore fel att i nuvarande läge ytterligare minska underlaget för Landskronas hamn. Eri eventuell fast förbindelse över Öresund kommer självfallet i viss mån att påverka volymerna både avseende godstransporter och persontransporter i hamnarna Helsingborg och Malmö. Framför allt gäller detta om planerna på en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro blir verklighet.

För att rätt ta till vara de skånska hamnarnas utvecklingsmöjligheter bör för de båda Skånelänen ett gemensamt näringslivsorgan skapas som ska utgöra ett gemensamt samarbetsorgan mellan kommun, landsting och skånskt näringsliv i dessa frågor.

Bättre vägar i hela regionen

För kommunikationerna i Skåne är det viktigt att större resurser avsätts inom vägverket för underhåll och förbättringar av det skånska vägnätet. Under de senaste 40 åren har Skåne konsekvent missgynnats när det gäller medel för vägunderhåll. Detta förhållande måste ändras. Särskilt i norra och östra Skåne måste de mindre vägarna och även en del länsvägar förbättras. Speciellt viktigt är det att tvärförbindelserna mellan nordvästra och sydöstra Skåne avsevärt byggs ut.

En modern kollektivtrafik – en ryggrad i det skånska kommunikationsnätet

Även om den skånska kollektivtrafiken är starkt eftersatt, är den mycket viktig för såväl näringsliv som befolkning i Skåne. Tyvärr är ansvaret för kollektivtrafiken i Skåne uppsplittrat på många huvudmän. SJ ansvarar för tåg som ingår i stamlinjenätet, dvs. persontrafiken mellan Trelleborg, Malmö, Eslöv, Hässleholm till Stockholm och Göteborg, mellan Helsingborg och Göteborg, Helsingborg och Malmö, Helsingborg och Hässleholm-Kristianstad. Sydvästra och nordvästra Skånes kommunalförbund svarar för den s.k. Pågatågstrafiken. Malmöhus Länstrafik AB svarar för linjetrafik med bussar inom länet och för tågen Malmö-Ystad. De större kommunerna svarar för tätortstrafik med buss samt skolskjutsar och färdtjänst. På motsvarande sätt fungerar det i Kristianstads län. Rådande förhållande är ineffektivt, dyrt, komplicerat och leder till uppenbara svårigheter till samordning.

I samband med SJ:s pågående omorganisation som innebär att länshuvudmännen tar över ansvaret för en del av bannätet i regionen, är det viktigt att en gemensam huvudman för hela länstrafiken inom de respektive länen skapas vad gäller länstrafiken och tätortstrafiken. På sikt bör den samordnas mellan de båda skånelänen.

Järnvägsnätet i Skåne har glesats ut avsevärt under en lång period. Fortfarande är vissa järnvägslinjer i fara, t.ex. Ystad-Simrishamn och

Ystad-Malmö. Enligt centerns uppfattning måste dessa järnvägslinjer bevaras, moderniseras och även i framtiden ha persontrafik. Detta är nödvändigt av både miljöskäl och näringspolitiska skäl. Person- och godstrafiken på järnvägen mellan Helsingborg-Kristianstad och Blekinge måste aktivt stödjas så att den i framtiden kan utvecklas till en väst-östlig pulsåder för näringslivet. I samband med utvecklingen av en inomregional personpendlingstrafik mellan Skåne och Själland med en spårbunden järnvägstunnel i KM-leden bör också persontrafiken på sträckan Malmö-Veberöd kunna tas upp och knytas till trafiken Ystad-Simrishamn via Sjöbo. En målmedveten satsning på järnvägarna som ryggrad i den skånska kollektivtrafiken kompletterad med busstrafik är en ur både miljösynpunkt och samhällsekonomisk synpunkt nödvändig lösning.

För tätortstrafiken i de större orterna bör inom ramen för ett samordnat huvudmannaskap för hela länstrafiken en satsning ske på miljövänliga bussar drivna med vegetabiliska bränslen t.ex. etanol eller med el i form av trådbussar.

Pågatågstrafiken fungerar som snabb förbindelse inom regionen och sammanbinder busstrafiken både i fråga om turtäthet och avgifter. Först med en god samordning av kollektivtrafiken kan valfrihet skapas för den enskilde och en effektiv och bekväm trafik uppnås. På sikt borde tågtrafiken byggas ut så att Pågatågen trafikerar linjerna Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad-Malmö-Lund-Eslöv-Hässleholm. Tänkbara kompletteringar i framtiden är Malmö-Trelleborg, Malmö-Ystad och Lund-Dalby-Veberöd resp Malmö-Dalby. En satsning på tågtrafiken skulle minska belastningen på miljön från bil- och busstrafiken.

För en ny gemensam huvudman för länstrafiken blir den väsentligaste uppgiften att garantera en god kollektivtrafik i hela länet med en rimlig taxa även i gleset befolkade områden. Där inte några linjer med turlista kan upprätthållas, är det viktigt att kompletteringen med efterfrågestyrd trafik blir god.

Mot bakgrund av att denna region har ett av landets tre storstadsområden med de krav som detta ställer på ett samordnat och effektivt kommunikationssystem och en fungerande pendlingstrafik för att motverka inomregionala obalanser, är en satsning på den skånska kollektivtrafiken av riksintresse. Därför bör särskilt statsbidrag utgå i likhet med vad som skett för Stockholmsregionen för en rejäl satsning på en samordnad skånsk kollektivtrafik.

Fast förbindelse över Öresund

Nödvändigheten av en fast förbindelse över Öresund måste bedömas utifrån om nuvarande eller planerade investeringar i färjetrafik kommer att tillgodose de ökade kraven på person- och godstrafik till och från Danmark och kontinenten. Under senare år har Öresundstrafikens, via KM-leden, relativa betydelse för trafiken till kontinenten minskat. Detta hänger i första hand samman med en utbyggnad av färjetrafiken och direkttrafiken mellan Sverige och kontinenten. Framför allt har under senare år kapaciteten utökats på leden Trelleborg-Sassnitz och direkttrafiken Malmö-Travemün-

Mot. 1988/89
T220

de. Detsamma gäller en utökning av kapaciteten på färjelinjen Trelleborg–Travemünde. Den nya färjelinjen för järnvägs gods, Danlink, mellan Helsingborg–Köpenhamn har också bidragit till att utöka kapaciteten.

Framför allt är nödvändigheten av att effektivisera person- och godstrafiken mellan Sverige och Danmark av avgörande betydelse för beslut om en fast förbindelse över Öresund. Tidsvinsterna och de ekonomiska fördelarna med en utbyggnad av person- och godstrafiken mot kontinenten med en fast förbindelse via Danmark, är i förhållande till direkttrafiken med färjor av allt mer underordnad roll. Framför allt gäller det satsningen på en landsvägsbro över Öresund. Till detta skall också läggas de miljöpolitiska aspekterna på ett sådant projekt.

Från centrums sida har vi sedan länge bestämt sagt nej till en Öresundsbro. Såväl ur kommunikationsynpunkter, ekonomiska som miljömässiga synpunkter talar *mot* en Öresundsbro. Öresundsdelegationens trafikprognos visar också att landsvägs trafiken ökar med en landsvägsbro. Detta skulle ytterligare dramatiskt förvärra kväveoxidsituationen i sydvästra Skåne och därmed den totala miljösituationen. En nyligen genomförd undersökning av det danska naturvårdsverket i samband med projekteringen av en fast förbindelse över Stora Bält, visar att ett brobygge starkt riskerar att rubba vattenströmmarna i Östersjön. Eftersom Öresund ingår i samma sjösystem som Stora Bält tyder mycket på att samma negativa effekter skulle riskeras med en Öresundsbro. Sett utifrån ett kontinentalt trafiksammanhang ter sig en landsvägsbro synnerligen irrationell då person- och godstrafiken med en sådan skulle tvingas ledas över Själland via Stora Bält ned mot kontinenten. Tidsförlusterna för ett sådant alternativ skulle knappast göra en landsvägsbro konkurrenskraftig. Det redan miljömässigt hårt ansträngda Själland tål dessutom inte mer landsvägs trafik.

Med hänsyn till detta anser vi att en borrad järnvägstunnel i första hand bör övervägas i den s.k. KM-leden. Som tidigare nämnts bör en sådan järnvägstunnel så långt som möjligt integreras med den lokala och regionala järnvägs trafiken i såväl Skåne som på Själland. Persontrafiken mellan Skåne och Själland kommer att dominera trafiken i en tunnel Malmö–Köpenhamn. En fast förbindelse i form av en järnvägstunnel skulle skapa möjligheter för nära tre miljoner människor att inom denna region välja bostad, arbetsplats, utöka sitt fritids- och kulturliv samt skapa en grund för utbyte på högskole- och universitetsnivå över Öresund.

Bygandet av en borrad järnvägstunnel kan däremot också ses utifrån den interregionala fjärrtrafiken i Västeuropa kopplat till den regionala, lokala och nationella tågtrafiken i Sverige.

Ute i Europa satsas för närvarande mer på järnvägen än på landsvägs trafiken. I Västeuropa pågår uppbyggnaden av ett europeiskt samtrafiksystem med snabbtåg. I första hand gäller det snabbförbindelser mellan Västtyskland och Frankrike. I samband med färdigställandet av den s.k. Euro-tunneln i engelska kanalen kommer även England att integreras i detta system. Från svensk sida har SJ investerat i sin första generation snabbtåg för trafikering Stockholm–Göteborg och på sikt Stockholm–Malmö och Göteborg–Malmö via Helsingborg. Detta ger utomordentliga möjligheter för Sverige att knytas till det blivande europeiska snabbtågnätet. Speciella biltåg ska kunna komplettera bilfärjetrafiken.

För den lokala och regionala järnvägstrafiken kommer en järnvägstunnel att vara en viktig sammanbindningslänk till det danska järnvägsnätet och därigenom bidra till ett utökat inomregionalt trafiksystem. Trafik- och turlistor bör samordnas. En förbindelse med lokala snabbtåg som kan vara av betydelse är sträckan Sturup-Kastrup som kan bidra till ett utökat samarbete och integration mellan de båda flygplatserna. Som ett led i denna utveckling bör en elektrifierad utbyggnad av järnvägslinjen Malmö-Ystad snarast komma till stånd.

Mot. 1988/89
T220

Ett effektivare inrikesflyg

Genom byggandet av en järnvägstunnel under Öresund skapas också möjligheter att upprätta ett kommunikationsnät mellan de båda flygplatserna Kastrup och Sturup. Sturup bör i högre grad än hittills kunna bli en också internationell flygplats och ett viktigt komplement till Kastrup som storflygplats.

Stockholm–Arlandas ensamroll som matarflygplats för det regionala flyget är otillfredsställande. För att även skapa effektivare och snabbare kontakter med övriga landet måste fler direkta flyglinjer mellan Sturup och andra orter i landet skapas.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om nödvändigheten av en samordnad syn på kommunikationerna i Skåne,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fasta förbindelser över Öresund.

Stockholm den 23 januari 1989

Håkan Hansson (c)

Ulla Tillander (c)

Bertil Fiskesjö (c)

