

## Motion till riksdagen 2010/11:T498

av Marie Granlund m.fl. (S)

# Infrastrukturen i Skåne

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättring av infrastrukturen i Skåne.

## Motivering

I Sverige står vi inför den stora utmaningen att ställa om transporterna till ett långsiktigt, hållbart system. Ett framtida transportsystem måste bidra till ekonomisk och social utveckling utan att tära på naturens resurser.

### Trafikinфраstrukturen

Skånes infrastruktur är av central betydelse inte bara för utvecklingen i regionen, utan för hela Sverige. En mycket stor andel av det gods och de personer som ska till och från Sverige passerar Skåne. Det är därför av ett nationellt intresse att Skånes vägar, järnvägar och hamnar har hög standard. Skåne får inte bli en flaskhals för gods- och persontrafiken. Redan i dag finns det trånga sektorer. Kapacitetstaket är nått och flaskhalsarna hindrar en sund utveckling. Detta drabbar Skåne men också i hög grad övriga Sveriges och Skandinavien invånare och näringsliv. Det är emellertid viktigt att påpeka att vid dragningar av nya kommunikationsleder så måste hårda miljökrav ställas. Natur- och skogsområden ska skyddas.

Goda kommunikationer är oerhört viktigt för Skånes och Sveriges tillväxt. Under senare år har mycket hänt när det gäller Skånes vägar och järnvägar. Byggandet av Citytunneln och standardhöjningen på delar av E22 är bara ett par exempel. Men mycket återstår. När det gäller vägförbindelser så måste E6 och E22 byggas färdiga, med mycket hög standard i alla sträckningar i Skåne

## Fel! Okänt namn på

och norrut. Regeringens satsning på E22 i den s.k. närtidssatsningen är otillräcklig. I vårt budgetalternativ avsatte vi för år 2010 820 miljoner kronor på att få motorvägsstandard på E22 i Skåne. Det är mer än fyra gånger så mycket som de 200 miljoner kronor som regeringen lade på detta vägprojekt. Socialdemokraterna föreslår att kapaciteten på E22 förstärks genom att vägen blir fyrfilig motorväg hela sträckan mellan Hurva och Linderöd.

Även järnvägsinvesteringarna måste få fortsätta på såväl Västkustbanan som Södra stambanan. Banverkets påbörjade arbete med snabbtågsanpassning och utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår på hela sträckningen måste fullföljas. När det gäller Södra stambanan, så är det möjligt att korta restiden mellan Malmö och Stockholm med ungefär 50 minuter till 3 timmar och 40 minuter. Vi vill att detta genomförs. Dessutom måste Öresundsområdet byggas ihop på allvar. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är därför mycket angeläget. Denna kan även vara en viktig del av Europabanan, vilken är ett betydelsefullt framtidsprojekt som kommer att flytta Sverige närmare kontinenten. När nu bron över Fehmarn bält kommit ett steg närmare förverkligande måste den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör in i planerna för att få ett fungerande trafikflöde i hela Öresundsregionen och till övriga Europa.

## Öresundsregionen

Öresundsregionen är inne i en kraftfull utveckling. Regionen är Nordens största och mest tätbefolkade storstadsområde med närmare 3,7 miljoner invånare. 2030 förväntas regionen ha ökat med 300 000–400 000 invånare och med 100 000–200 000 arbetsplatser. Regionen har mer än 12 universitet med 155 000 studenter och 12 000 forskare. De senaste fyra åren har trafiken över Öresundsbron ökat med 14–17 procent per år (källa: Öresundsbrokon-sortiet).

Med öppnande av Fehmarn bält-förbindelsen kommer den utvecklingen att förstärkas ytterligare. Redan nu har vi flaskhalsar över Öresund och det kommer bara att bli värre. Vi måste istället tänka långsiktigt och redan nu säkra järnvägsinvesteringarna för att förbereda för den trafikökning som Fehmarn bält-förbindelsen kommer att ge 2018.

I Skåne har även initiativ tagits till ett samarbete om ett integrerat transportsystem. Effektiva och mera miljövänliga transporter är viktiga för att skapa en konkurrenskraftig och hållbar Östersjöregion. Tillgänglighet och attraktionskraft är prioriterat i EU.

## Kommissionens förslag om Östersjöområdet

Skåne och Öresundsregionen har en nyckelposition mellan Skandinavien och kontinenten – som port till Östersjön. Region Skåne tog därför initiativet till ett gemensamt arbete för att bättre knyta samman Östersjöregionen och utveckla effektiva och hållbara transporter. Projektet fokuserar på hur regioner,

universitet och näringsliv kan komplettera nationernas och EU:s transportpolitiska arbete.

Sturup och Kastrup bör byggas ihop med tågpendeltrafik, via Malmö. På det sättet skulle man på mycket kort tid kunna ta sig från den ena flygplatsen till den andra, vilket skulle öppna helt nya möjligheter till samarbete och ömsesidig utveckling.

Planerna på ett förbifartsspår, som avlastar Lund, Lomma, Hjärup och Åkarp (samt i förlängningen Malmö) när det gäller godstrafik, måste förverkligas. För att knyta ihop Skåne måste de öst-väsliga tågförbindelserna utvecklas. Skånebanan, dvs. förbindelsen Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad, bör rustas upp och kapaciteten höjas. Simrishamnsbanan, dvs. tågförbindelse från Malmö till Simrishamn via Staffanstorp–Dalby–Veberöd–Sjöbo och Tomelilla bör förverkligas med hänsyn till att Simrishamn och Tomelilla är beroende av en positiv befolkningsutveckling.

## Kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken är en grundläggande samhällsservice och är för många det enda resealternativet. Dessutom minskar kollektivtrafiken skadliga utsläpp och medverkar till en bättre trafiksäkerhet. För en fortsatt bra utveckling av kollektivtrafiken krävs ökad samverkan mellan staten och övriga aktörer inom kollektivtrafikområdet. Behovet av samverkan gäller mellan flera trafikslag men särskilt viktig är den för kollektivtrafiken på väg och järnväg. Det här tog den socialdemokratiska regeringen upp våren 2006 i propositionen Moderna transporter för framtiden. Där framfördes även att Vägverket och Banverket gemensamt ska leda arbetet med att ta fram ett handlingsprogram för kollektivtrafikens utveckling på kort och lång sikt. Ett bra förslag som vi tycker ska fullföljas.

Skåne och Sverige behöver en välutvecklad kollektivtrafik. I Skåne är det en av förutsättningarna för regionens tillväxt och utveckling. Det gäller såväl ekonomiskt som befolkningsmässigt. Anledningen är lika enkel som självklar. Människor som bor och verkar i Skåne måste på ett enkelt, smidigt, miljövänligt och billigt sätt kunna resa från bostad till arbete eller utbildning. En förutsättning för att kunna bo utanför de större orterna är att det finns en bra och utbyggd kollektivtrafik. En mycket viktig uppgift är därför att aktivt arbeta för att göra Skåne rundare, dvs. att även landsbygden har rätt till en modern kollektivtrafik.

Också i de större städerna är kollektivtrafiken av avgörande betydelse. På så sätt minskar man trängsel, bilköer och utsläpp i städerna, och möjliggör för många att helt välja bort bilen som transportmedel. Under de senaste åren har kollektivtrafiken i Skåne varit en succé. Sedan 1999 har antalet resenärer ökat med 40 procent och reslängderna har ökat med 65 procent. Innevånarna reser inte bara mer utan också längre. Vår utgångspunkt är att sätta resenären i centrum. För att kollektivtrafiken ska vara ett tänkbart alternativ till bilen måste resan gå smidigt med inte allt för långa väntetider vare sig när man ska starta resan eller när byten sker mellan olika färdstätt.

#### Fel! Okänt namn på

Vi är starkt kritiska till huvuddragen i den s.k. Lundinska utredningen om kollektivtrafikens framtid. Utredarens förslag går i korthet ut på att marknaden helt öppnas för företag att köra de sträckor som är lönsamma. Därefter får regionen ta ansvar för den trafik som blir över. Resultatet blir dyrare resor. I dagsläget betalar resenären två tredjedelar av biljettpriset, resten subventioneras av Region Skåne. För att framgångsrikt binda ihop hela Skåne har överskottet från lönsamma linjer använts för att upprätthålla trafiken i mer glesbefolkade delar. Går förslaget igenom får företagen skörda frukterna av den lönsamma trafiken. Däremot får skattebetalarna finansiera de olönsamma sträckor som trots allt är nödvändiga för att människor ska kunna ta sig till jobb, familj och skola. Dessutom blir utbudet på alla sträckor utanför pendlarstråken sannolikt sämre. Förslaget hotar att krossa den fungerande kollektivtrafik Skåne mödosamt byggt upp. Den föreslagna modellen för marknadstillträde hotar förutsättningarna för en välfungerande kollektivtrafik – det sammanhållna trafiksystemet slås itu, priserna ökar och resandet minskar. Det är just samordningen och sammanslagningen till en trafikhuvudman som varit en stor framgångsfaktor för kollektivtrafiken i Skåne.

Med de nya förslagen försvinner regionens möjlighet att styra kollektivtrafiken mot hårdare miljömål än vad som antagits av riksdagen. Region Skånes satsning på biogasbussar kan läggas ned då det inte är särskilt troligt att trafikföretagen självmant kommer att göra dyra miljöinvesteringar. Ska bussen och tåget vara ett attraktivt alternativ till bilen krävs mer samordning, inte mindre. Krångligare och dyrare resor tvingar pendlarna tillbaka i bilen. Detta gynnar inte den framtida miljön.

Stockholm den 26 oktober 2010

*Marie Granlund (S)*

*Anders Karlsson (S)*

*Annelie Karlsson (S)*

*Christer Adelsbo (S)*

*Kent Härstedt (S)*

*Kerstin Nilsson (S)*

*Ann Arleklo (S)*

*Bo Bernhardsson (S)*

*Hillevi Larsson (S)*

*Morgan Johansson (S)*

*Kerstin Engle (S)*