

Motion till riksdagen 2013/14:T430

av **Ann Arleklo m.fl. (S)**

Fast förbindelse i norra Öresund

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en fast förbindelse i norra Öresund för att förbättra möjligheterna för ett hållbart och effektivt transportsystem.

Motivering

Öresundsbronns öppnande i juli 2000 innebar att en revolutionerande utveckling av Öresundsregionen tog sin början. Bron skapade helt nya möjligheter som tidigare varit stängda genom ett ökat flöde av människor, varor och tjänster över sundet. Öresundsintegrationen kunde börja på allvar. Under de 13 år som snart gått sedan bron stod klar har trafikflödet ökat kraftigt och idag överträffar verklighetens utveckling alla prognoser. Därmed är risken för att slå i det kapacitetstak som hastigt närmar sig högst påtaglig. Redan idag ser vi en konflikt mellan gods- och passagerartrafik över bron.

Genom att öppna för en fast förbindelse i norra delen av Öresund förbättras möjligheterna för ett effektivt transportsystem såväl regionalt, nationellt som för hela norra Europa.

Sverige bör involvera övriga nordiska länder i planeringen av en ny Öresundsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör i syfte att ytterligare knyta samman de nordiska ländernas transportsystem och förbättra förbindelserna till kontinenten.

En ny förbindelse över Öresund bör omfatta både gods- och persontrafik för att skapa ett stabilare samt mer tillförlitligt och hållbart transportsystem.

Öresundsregionen står för 26 procent av Sveriges och Danmarks samlade BNP. I regionen bor ca 3,8 miljoner människor, vilket gör regionen till den klart mest befolkade regionen i hela Norden. Ser man söderut ligger Hamburg och norra Tyskland inom tre timmars bilfärd ifrån Malmö när Fehmarn bält-

Fel! Okänt namn på

förbindelsen står klar 2020. Därtill byggs idag två forskningsanläggningar i absolut världsklass inom sina respektive områden. Dessa två anläggningar är ESS och Max 1V. Betydelsen av dessa anläggningar för de universitet och högskolor som ligger i regionen men även för våra två länder som helhet är svår att överdriva.

Med detta i åtanke blir frågan om en ytterligare fast förbindelse i norra Öresundsregionen högst relevant. Liknande regioner runt om i världen som t ex San Francisco har genom skapandet av en "ringlinje" kring ett sund fått dynamiska effekter i form av fler jobb, ökad tillväxt och större utbyte. En ringlinje ökar kapaciteten på övrig infrastruktur och ger avsevärt kortare res- och transporttider. Risken för s k trafikinfarkter minskar också betänkligt med tanke på att två möjliga resvägar öppnar sig istället för en.

Miljöfrågan är också av stor vikt när man ser på infrastrukturens uppbyggnad. En ytterligare fast förbindelse över sundet, vilket ökar spårkapaciteten avsevärt, skulle innebära att utvecklingen mot att gods förs över från järnväg till väg skulle kunna motverkas. Det är av största betydelse för att Sverige ska nå sina klimatmål att järnvägen förblir det mest attraktiva sättet att transportera såväl gods som människor långa sträckor.

Planeringen av gränsöverskridande infrastruktursatsningar som kan finansieras med brukaravgifter bör ges hög prioritet i syfte att stimulera tillväxt, jobb och ett mer hållbart transportsystem.

I likhet med Öresundsbron skulle en fast förbindelse i norra Öresundsregionen kunna vara självfinansierad genom brukaravgifter. Genom att dessutom satsa på en tunnelförbindelse skapas ett starkt komplement till Öresundsbron.

Stockholm den 3 oktober 2013

Ann Arleklo (S)

Anders Karlsson (S)

Kerstin Engle (S)

Kent Härstedt (S)