

## Motion till riksdagen 2010/11:T269

av **Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M)**

# Fasts förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör.

## Motivering

Öresundsregionens utveckling och infrastruktur är av stort nationellt intresse för både Sverige och Danmark. Det ingångna avtalet mellan Danmark och Tyskland om Fehmarn bält-förbindelsen, med färdigställande 2018, aktualiserar behovet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Den 15 juni beslutade den svenska och danska regeringen att tillsätta en gemensam tjänstemannagrupp som ska följa den svenska utredningen om behovet och möjligheten till en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör om väg- och järnvägstrafik. Transportministeriet i Danmark har som ett led i den strategiska analysen för huvudstadsområdet, Köpenhamn, redogjort för potentialen med en Ring 5-förbindelse samtidigt som deras miljödepartement tillsätter en kommitté som har till uppgift att titta på den transportkorridor som Ring 5 placeras i enligt IBU (Infrastruktur og Byudvikling i Öresundsregionen, som är ett samarbete mellan bl.a. Region Skåne, Region Sjælland och Region Hovedstaden).

I Öresundskommittens projekt IBU-Öresund redovisas trafikprognoser för 2030 med en fast förbindelse Helsingborg–Helsingör. Enligt beräkningarna kommer det att passera 16 000 bilar och 20 000 tågresenärer varje dygn. Tidsbesparingen för bilister beräknas bli 30–40 minuter enkel resa. Här redovisas också en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och Ring 5 som nyckeln till att säkra ett för framtiden bärande trafiksystem i Öresundsregionen. I de analyser som är gjorda av Trafik- och ekonomiberedningen

## Fel! Okänt namn på

redovisas att såväl Ring 5 runt Köpenhamn som HH-förbindelsen har stor betydelse, och att HH-förbindelsen kan självfinansieras samtidigt som den kan betala en del av Ring 5-etableringen.

Både bron över Fehmarn bält och en förväntad ökad rörlighet av både människor och varor kommer att öka behovet av bättre förbindelser i Öresundsregionen. Det behövs en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör som en av knutpunkterna för trafiken i Nordeuropa. Det kommer aldrig att bli en effektiv helhetslösning för Öresundsregionens framtida trafiksystem om det inte finns möjlighet att förflytta sig över Öresund på två ställen.

Utan ytterligare en Öresundsförbindelse kommer Öresundsbron att bli en flaskhals i hela det sydsvenska transportsystemet på grund av sin kapacitet. Detta kommer delvis att ske redan från år 2011, då Citytunneln är klar och persontågen planeras köra i 10-minuterstrafik mellan Malmö och Köpenhamn. Kapacitetsbristen riskerar att bromsa integrationen och därmed skapas färre arbetstillfällen och en lägre sysselsättningsgrad än vad marknaden kan erbjuda.

En fast HH-förbindelse minskar också starkt sårbarheten i trafiksystemet i Norden. Vi är alla överens om att mer gods, av miljö- och säkerhetsskäl, behöver transporteras på räls. Mycket talar för att scenariot om 100 godståg dagligen över Öresund är verklighet år 2045. Med endast en förbindelse är detta inte möjligt.

Boende i nordvästra Skåne med arbete i Köpenhamn, och omvänt, får med en fast HH-förbindelse en ny värld av arbetsplats- och boendemöjligheter.

I takt med att vi går över till miljövänligt bränsle finns det dock skäl att även se på möjligheten med en fast förbindelse för bilar. Järnvägen klarar inte alla transporter – framför allt inte närtransporterna, vare sig det gäller gods eller personer.

För såväl det svenska som det skånska näringslivet är det av stor betydelse att förbindelsen kommer till stånd. Kortare transportsträckor i tid och avstånd sparar både miljö och ekonomiska resurser för företagen.

Regeringen har sagt sig tillmäta de regionala synpunkter som framförts till Näringsdepartementet beträffande infrastrukturplanen för perioden 2010–2021 stor betydelse. Region Skåne har i sitt yttrande till departementet betonat vikten av att utreda förutsättningarna för en andra fast förbindelse över Öresund tillsammans med den danska regeringen och regionala aktörer.

Alla prognoser visar på att behovet kommer att finnas framöver. Det är angeläget att vi från båda sidor av sundet påbörjar planeringsarbetet för en framtida förbindelse i norra Öresund. Med tanke på den expansion som pågår i nordvästra Skåne och inte minst i Helsingborgs stad är det viktigt att vi redan nu beaktar planförutsättningar för anslutningspunkter och eventuella korridorer ovan eller under mark. Vi utgår också ifrån att Sverige och Danmark tillsammans arbetar för att snarast få till stånd en gemensam utredning.

Skånetrafiken räknar i sin vision 2037 med att dagens 30 miljoner tågresor per år i Skåne ökar till 150–200 miljoner. Detta innebär till exempel att det kommer att gå tre gånger så många tåg mellan Helsingborg och Malmö som idag, vilket i sin tur innebär ett behov av fyra spår på sträckan.

**Fel! Okänt namn på**

Två Europavägar möts vid Helsingborg, nämligen E4 och E6. Väst kustbanan från Oslo och söderut går genom Helsingborg. Skånebanan från sydöstra Sverige går till och från Helsingborg. Dessutom finns det flera regionala järnvägsstråk och vägar som strålar samman i Helsingborg. Det är alltså fråga om ett stort logistikcentrum som i framtiden inte kan vara en stor "säckstation". Det måste finnas möjligheter att snabbt och smidigt lösa transportbehovet över sundet och då krävs det ytterligare en fast förbindelse.

Stockholm den 26 oktober 2010

*Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)*

*Cristina Husmark Pehrsson (M)*

*Margareta Pålsson (M)*

*Thomas Finnborg (M)*

*Hans Wallmark (M)*

*Jonas Jacobsson (M)*