SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2001

av Niklas Karlsson (S)

Godstågskapacitetet och redundans över Öresund

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för ökad godstågskapacitet och redundans över Öresund och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland är en 18 kilometer lång sänktunnel med både fyrfilig motorväg och dubbelspårig, elektrifierad järnväg. Förbindelsen är försenad och öppnar i två etapper; för vägtrafik tidigast 2032 och för tågtrafik först därefter. Förseningen ändrar inte förbindelsens betydelse. Den kommer att skapa helt nya möjligheter för tågtrafiken och knyta Sverige närmare kontinenten. Till exempel väntas restiden mellan Malmö och Hamburg bli omkring 3 timmar, mot cirka 5 timmar i dag. Förbindelsen ger ny järnvägskapacitet och ökad tillförlitlighet, vilket förbättrar möjligheterna för svenskt näringsliv att exportera och importera gods på långa och tunga tåg. Det är viktigt för svensk konkurrenskraft och för att minska transporternas klimatutsläpp.

Godstågstrafiken mellan Sverige och kontinenten väntas öka när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Trafikverket bedömer i en systemanalys från januari 2026 att godstrafiken över Öresund ökar med cirka 30–40 procent fram till 2045. Öresundsbron har kapacitet för detta under överskådlig tid, men inte på lång sikt, och systemet är sårbart med bara en passage för godståg över Öresund. Därför behöver kapaciteten för godståg över Öresund öka och en alternativ passage skapas, så att Sverige och svenskt näringsliv kan dra nytta av Fehmarn Bält-förbindelsens potential för effektivare och mer klimatvänliga transporter.

Den 1 juli 2024 redovisade Trafikverket sitt regeringsuppdrag om kapacitet och redundans för väg- och järnvägstransporter över Öresund. Trafikverket konstaterar att det är en betydande sårbarhet för godstrafiken att det i dag finns få alternativa transportvägar över Öresund och att ny järnvägskapacitet bedöms behövas från omkring 2050. Ny infrastruktur över Öresund bör enligt Trafikverket fungera för både person- och godståg så att den både ökar järnvägskapaciteten och skapar redundans.

I mars 2026 överlämnades betänkandet Öresundsförbindelser 2050 (SOU 2026:17) till regeringen. Utredningen föreslår att Sverige och Danmark inleder en gemensam strategisk utredning med start 2027 och att förberedelserna påbörjas omgående, bland annat med en gemensam dansk-svensk trafikprognos, en analys av redundans och beredskap samt en Öresundsdelegation. Öresundsregionen är dessutom central ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv vilket gör frågan om redundans än mer angelägen. I september 2026 fick Länsstyrelsen i Skåne i uppdrag att förhandla om vilka infrastrukturåtgärder i Öresundsregionen som ska finansieras med Öresundsbrons framtida överskott. Nya förbindelser över Öresund ingår dock inte i det uppdraget och betänkandet bereds fortfarande i Regeringskansliet.

Flera förslag på nya förbindelser finns. Åren 2018–2021 analyserade Trafikverket och danska myndigheter en ny fast förbindelse för väg- och järnvägstrafik mellan Helsingborg och Helsingör, men analysen omfattade inte godståg. Det finns också förslag om en metro mellan Malmö och Köpenhamn för att hantera den omfattande pendlingen mellan de två största städerna i Greater Copenhagen. Ett ytterligare alternativ är en järnvägsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn, kallad Europaspåret, för regional-, fjärr- och godståg. En sådan lösning skulle fördubbla järnvägskapaciteten över Öresund, skapa en alternativ passage för godståg och minska koldioxidutsläppen med 28 miljoner ton genom ökad kapacitet för godståg.

Den svensk-danska strategiska utredningen bör skyndsamt komma till stånd och den bör förutsättningslöst pröva förslag på Öresundsförbindelser som ökar kapaciteten för godståg. Det är viktigt för både svenskt näringsliv och klimatomställningen att nya förbindelser mellan Sverige och Danmark knyter ihop Sverige med kontinenten och ökar kapaciteten för både person- och godstransporter.

Niklas Karlsson (S)