

## Motion till riksdagen 2023/24:1534

av Daniel Helldén m.fl. (MP)

# Effekterna på Sveriges transportinfrastruktur av Fehmarn Bält- förbindelsen

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt utreda vilka konsekvenser Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 får för transportinfrastrukturen i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Tunneln under Fehmarn Bält mellan Tyskland och Danmark kommer att ha en betydande påverkan på svensk infrastruktur och svensk industri. Sträckan ner till Tyskland är en av Sveriges viktigaste avseende import och export av varor. Genom att världens längsta sänktunnel invigs år 2029 mellan Danmark och Tyskland kommer människor och gods att kunna ta en betydligt snabbare väg till och från Europa. En båtutture på 45 minuter, exklusive tid för incheckning, ersätts med en bilresa på 10 minuter. För tåget tar tunnelvägen sju minuter och den ersätter en sträcka som idag är 16 mil längre och med klart sämre standard. Det motsvarar i distans att sträckan Stockholm–Norrköping ersätts med Stockholm city–Älvsjö. Detta kommer att avsevärt öka godstransporterna på järnväg upp genom Danmark.

År 2022 importerade och exporterade Sverige varor för 516 miljarder kronor till Tyskland, vårt främsta handelsland. De länder vars handelsvägar påverkas av att tunneln öppnas utgör tillsammans 42 procent av Sveriges totala varuexport. Det går därför inte att nog understryka den logistiska betydelse som tunneln för med sig för svenska företag som handlar med den europeiska kontinenten.

Enligt uträkningar från organisationen String, där bland annat Västra Götaland, Halland och Skåne är med, ger vid handen att lastbilstrafiken kan öka med upp till 120 procent till följd av tunneln. Samtidigt kan andelen av gods på järnväg minska med 30

procent trots att tunneln har både vägfiler och järnvägsspår. Detta beror på att belastningen på dagens spår är hård. Det kommer inte att gå att få in den potentiella godstrafiken på spåren upp genom Sverige. I Danmark investerar man i nya spår mellan Fehmarn Bält-tunneln och Köpenhamn. Men på den svenska sidan ligger vi efter. I Danmark byggs nya omlastningscentraler för järnväg till lastbil för att klara övergången av transporter från spår till gummi upp till Sverige och Norge. Redan idag har vi på den svenska sidan nått kapacitetstaket på delar av Södra stambanan. Därför kan de svenska företagen gå miste om viktiga godstransportlösningar ut i Europa via spår, något de efterfrågar. Samtidigt kan den ökade lastbilstrafiken göra trafiksituationen avsevärt mer problematisk på svenska vägar.

Inom EU arbetar man med målet att flytta gods från väg till spår. Målet är i runda tal 50 procents ökning av godstransporternas andel på spår till 2030 och 100 procent till 2050. Men i Sverige befinner vi oss i ett läge där spåren upp genom Sverige redan är fulla och det saknas på många sträckor planer för ny infrastruktur. Om vi ska ställa om transportsektorn och följa EU:s målsättningar samtidigt som Fehmarn Bält-förbindelsen kommer till stånd krävs analyser och åtgärder.

För att kunna möta den effekt och ta vara på den potential som världens längsta sänktunnel har för svensk import och export, men även för resande och klimatarbete, behöver Sverige skyndsamt utreda vilka effekter och konsekvenser Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 får i Sverige. Därför yrkar vi på en skyndsamt utredning av vilka konsekvenser Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 får för transportinfrastrukturen i Sverige och att riksdagen tillkännager detta för regeringen.

*Daniel Helldén (MP)*

*Jan Riise (MP)*

*Emma Nohrén (MP)*

*Jacob Risberg (MP)*

*Katarina Luhr (MP)*

*Rasmus Ling (MP)*