

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:17

av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M)

Fast HH-förbindelse

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att fortsätta arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektets karaktär, inte minst möjligheten till egenfinansiering, gör att den fasta HH-förbindelsen bör hanteras som ett separat projekt, exempelvis på motsvarande sätt som Öresundsbron, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Öresundsregionen är en succé. Regionen, som är Nordens största, har 3,8 miljoner invånare och står för mer än 27 procent av Sveriges och Danmarks sammanlagda BNP. Öresundsbron, som förbinder Malmö och Köpenhamn, öppnades år 2000 och är en av framgångsfaktorerna. Sedan bron invigdes har pendlingen över Öresund ökat med cirka 600 procent. Dagligen pendlar mer än 20 000 personer över bron mellan bostad och arbetsplats. Samtidigt saknas inte utmaningar. Arbetslösheten i regionen är exempelvis högre än det nationella genomsnittet. Sverige är beroende av Öresundsregionen som stark tillväxtmotor, och tillväxten förutsätter bättre integration i hela regionen.

Öresundsregionen ingår samtidigt i en större region – Fehmarn Bält-regionen med 9 miljoner invånare. När Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland är klar i början av 2020-talet knyts denna region ihop tydligare. Då kommer trycket att öka ytterligare i samtliga transportslag och den ökande trafiken kommer inte att kunna hanteras av de befintliga anläggningarna i Öresundsregionen.

En fast förbindelse mellan Helsingborg och danska Helsingör är därför nästa naturliga steg. Förbindelsen eliminerar flaskhalsproblemen och förhindrar trafikproppar såväl inom regionen som till och från den. Den gynnar således både den regionala tillväxten och hela Sveriges handel med omvärlden.

Det finns fler fördelar. Med kortare restid följer ökad arbetsmarknadsintegration, större bostadsmarknad och bättre tillgång till såväl utbildning och forskning som kultur och nöjen. Framgångssagan i Öresundsregionen sprids till ett större geografiskt område när integrationen fördjupas även i de norra delarna av regionen och upp i Halland och Småland.

Utmaningen i stora infrastrukturprojekt är oftast kostnaderna, där många projekt konkurrerar om en begränsad mängd offentliga medel. Så är dock inte fallet med HH-förbindelsen. Flera studier visar att förbindelsen, vars kostnad beräknas till cirka 40 miljarder svenska kronor, kan finansiera sig själv via brukaravgifter, på samma sätt som Öresundsbron gör.¹ Redan det nu befintliga transportflödet är tillräckligt för att brukaravgifter ska täcka kostnaderna för förbindelsen, med god marginal. Med ökat resande blir kalkylen ännu bättre. Projektet bör därför hanteras i separat ordning. För- och nackdelar med alternativa finansieringslösningar bör analyseras och övervägas.

Projektet omfattar en persontågsförbindelse och en motorvägsförbindelse, där den sistnämnda bidrar till att finansiera den förstnämnda. Utsläppen från personbilsflottan minskar successivt när miljövänligare alternativ ökar i omfattning. För den tunga trafiken finns ny teknik, exempelvis elektrifiering i olika former, redo att implementera, bland annat från de stora svenska aktörerna. Ett projekt som HH-förbindelsen vore utmärkt för att etablera sådana lösningar.

Trafikverket har tidigare, på dåvarande alliansregerings uppdrag, gjort inledande undersökningar av behovet av och förutsättningarna för förbindelsen. Projektet nämns också i infrastrukturpropositionen och åtgärdsplanen. Dessutom ingår fortsatt arbete för att få till stånd HH-förbindelsen i Sverigeförhandlingens uppdrag. Nu är det angeläget att arbetet inte stannar upp. En förbindelse som ska stå klar 2030 måste börja planeras nu.

¹ Se till exempel <http://www.oresundskomiteen.org/wp-content/uploads/2011/04/IBU-update-NOV2014.pdf> och <http://nordiskinfra.helsingborg.se/wp-content/uploads/2013/12/Pierre-Olofsson.pdf>

Jonas Jacobsson Gjörtler (M)

Thomas Finnborg (M)

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)