

## Motion till riksdagen 2021/22:2126

av **Ulrika Heindorff m.fl. (M)**

# Fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en fast förbindelse och att resultatet av utredningen kring HH-förbindelse ska tas med i det fortsatta arbetet med en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Nu krävs en omstart efter pandemin. En omstart som inkluderar satsningar på infrastruktur. En omstart som på riktigt öppnar upp för en levande arbetsmarknad mellan Sverige och våra grannländer. Följderna av pandemin riskerar att få långsiktiga negativa konsekvenser inom ett par områden. Arbetsmarknaden väntas bli tuffare med fallande sysselsättning och stigande arbetslöshet. Särskilt ungdomar tros bli särskilt utsatta. Här kan ett beslut om en fast förbindelse mellan oss och vårt grannland Danmark göra stor skillnad i den framtidstro och arbetsmöjligheter som detta ger.<sup>1</sup> Öresundsregionen är Skandinaviens viktigaste tillväxtregion och infrastrukturen spelar en avgörande roll. Sedan Öresundsbron öppnade år 2000 har Sverige och Danmark växt sig starkare som en region där integrationen koncentrerats kring Köpenhamn och sydvästra Skåne. En fast förbindelse binder ihop det som kallas Greater Copenhagen och bidrar till ökad konkurrenskraft.

I Öresundsregionen bor 3,8 miljoner människor och regionen står för mer än 27 procent av Sveriges och Danmarks sammanlagda BNP. Sedan Öresundsbron invigdes har pendlingen över Öresund ökat med cirka 600 procent. Dagligen pendlar uppemot 20 000 personer över sundet 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.

<sup>1</sup> <https://hh-gruppen.org/om-projektet/#projektet>.

Med kortare restider mellan tätbefolkade områden följer en 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. Enligt beräkningar från Region Skåne skulle en fast HH-förbindelse ge cirka 110 000 fler personer i norra Skåne och södra Halland en utökad lättillgänglig arbetsmarknad och dessutom ha positiva effekter för de företag som verkar i området. En fast förbindelse mellan Helsingborg och danska Helsingör är därför nästa naturliga steg.

En fast HH-förbindelse blir en viktig del i ett robust och hållbart transportsystem. Coronapandemin har tydligt visat på behovet av stärkt nationell beredskap på en rad centrala områden. Det gäller även hur vi långsiktigt planerar vårt lands infrastruktur. Den fasta förbindelsen kommer bidra till att eliminera flaskhalsproblem 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 råder redan stor konsensus bland de berörda kommunerna och regionerna om att en fast förbindelse måste byggas. I en dansk-svensk viljeförklaring har tre regioner och 79 kommuner enats om att verka för att en fast HH-förbindelse ska byggas så snart som möjligt.

En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är en god och lönsam investering och ökar vårt lands beredskap. Förbindelsen kan finansieras med trafikavgifter. På samma sätt som Öresundsbron på relativt kort tid finansierat sig kommer HH-förbindelsen att bli en nettointäkt för staten.

Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör har utretts gemensamt på statlig nivå av Trafikverket i Sverige och Vejdirektoratet i Danmark sedan 2018. Utredningen, som benämns en strategisk analys, innehåller en järnvägsförbindelse för persontåg och en vägförbindelse. Den strategiska analysen blev klar i början av året.<sup>2</sup> I den strategiska analysen skriver man: ”En ny fast förbindelse under Öresund ökar tillgängligheten mellan Danmark och Sverige och innebär nya möjligheter för pendlare, fritidsresenärer och transporter av godstrafik på väg mellan de två länderna<sup>3</sup>.”

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. 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. I den strategiska analysen skrivs: ”Liksom för andra brukarfinansierade infrastrukturprojekt antas det att förbindelsen ska återbetalas inom 40 år efter öppnandet<sup>4</sup>.”

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

<sup>2</sup> <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1523339/FULLTEXT02.pdf>.

<sup>3</sup> <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1523339/FULLTEXT02.pdf>, sidan 14.

<sup>4</sup> <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1523339/FULLTEXT02.pdf>, sidan 28.

trafiken finns ny teknik, exempelvis elektrifiering i olika former, redo att implementeras, bland annat från de stora svenska aktörerna.

*Ulrika Heindorff (M)*

*Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)*

*Ulrika Jörgensen (M)*

*Lars Püss (M)*

*Helena Storckenfeldt (M)*