

Motion till riksdagen 2020/21:886

av **Niklas Karlsson (S)**

Ökad godstågskapacitet över Öresund

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

1 januari 2021 startar anläggningen av Fehmarn bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland. Förbindelsen förväntas öppna 2029 och inkluderar två 18 kilometer långa tunnlar – en för bilar och en för tåg. Fehmarn bält-förbindelsen kommer att skapa helt nya möjligheter för tågtrafiken och kommer knyta Sverige närmare kontinenten. Till exempel kommer restiden mellan Malmö och Hamburg bli endast 3 timmar med Fehmarn bält-förbindelsen mot cirka 5 timmar idag. Fehmarn bält-förbindelsen förbättrar också möjligheten för svenskt näringsliv att exportera och importera gods på långa och tunga tåg, vilket är viktigt för att minska klimatutsläppen från transportererna.

Beräkningar visar att godstågstrafiken kommer att öka med 80 till 100 procent när Fehmarn bält-förbindelsen öppnar. Största delen av godstågen är svensk export och import och ska därför vidare till Sverige via Öresundsbron. Öresundsbron kommer inte ha kapacitet till denna ökning i godstågstrafik och systemet blir sårbart med bara en passage för godståg över Öresund. Kapaciteten för godståg över Öresund måste därför öka och det måste finnas alternativa passager över Öresund.

Samtidigt som Danmark och Tyskland förbereder för Fehmarn bält-förbindelsen pågår en förberedande studie av en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör hos Trafikverket och danska motsvarigheten Vejdirektoratet. Studien har pågått i tre år och ska vara färdig i slutet av 2020. Studien inkluderar en vägförbindelse och en järnvägsförbindelse för persontåg, men en förbindelse till godståg ingår inte i studien.

Godstågskapaciteten över Öresund behöver öka. En metro mellan Malmö och Köpenhamn kan frigöra kapacitet på Öresundsbron genom att hantera den omfattande

pendlingstrafiken mellan de två största städerna i Greater Copenhagen. Ett ytterligare alternativ är en järnvägsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn – kallad Europaspåret – för både regional-, fjärr- och godståg. En sådan lösning skulle öka järnvägskapaciteten över Öresund med 100 procent och minska koldioxidutsläppen med 28 miljoner ton genom att öka kapaciteten för godståg.

Förslag på Öresundsförbindelser som kan öka kapaciteten till godståg bör utredas av Trafikverket. Det är viktigt för både svenskt näringsliv och klimatomställningen att nya Öresundsförbindelser mellan Sverige och Danmark bidrar till att knyta ihop Sverige med kontinenten och ökar kapaciteten för både person- och godstransporter.

Niklas Karlsson (S)