

Motion till riksdagen 2024/25:939

av **Niklas Karlsson (S)**

Godstågskapaciteten över Öresund

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

Om bara fem år, 2029, öppnar Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland som 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 skapar ny järnvägskapacitet och ökad tillförlitlighet vilket förbättrar möjligheten för svenskt näringsliv att exportera och importera gods på långa och tunga tåg. Detta är viktigt för svensk konkurrenskraft och för att minska klimatutsläppen från transporterna.

Godstågstrafiken mellan Sverige och kontinenten förväntas öka kraftigt när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar, men Öresundsbron kommer på sikt inte ha kapacitet till denna ökning och systemet är sårbart med bara en passage för godståg över Öresund. Därför måste kapaciteten för godståg över Öresund öka och det måste skapas en alternativ passage över Öresund för att Sverige och svenskt näringsliv ska kunna dra nytta av Fehmarn Bält-förbindelsens potential för mer effektiva och klimatvänliga transporter.

1 juli 2024 presenterade Trafikverket sitt regeringsuppdrag om kapacitet och redundans över Öresund för väg- och järnvägstransporter. Trafikverket konstaterar att det är en betydande sårbarhet för godstrafiken att det idag finns få alternativa transportvägar över Öresund samt att utökad järnvägskapacitet över Öresund behövs när Södra stambanan har byggts ut. Det tar lång tid att utreda, planera och bygga ny infrastruktur mellan två länder och det är viktigt att inleda arbetet redan nu. Trafikverket beskriver att utvecklad infrastruktur över Öresund bör vara funktionell för både person- och godståg för att öka järnvägskapaciteten och skapa redundans.

2018–2021 analyserade Trafikverket och danska motsvarigheten Vejdirektoratet en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör till väg- och järnvägstrafik. Men analysen inkluderade inte godståg. Det finns förslag om en metro mellan Malmö och Köpenhamn för 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, skapa en alternativ passage för godståg och spara 28 miljoner ton koldioxidutsläpp genom att öka kapaciteten för godståg.

Trafikverket skriver i sin utredning om kapacitet och redundans att det är angeläget att förutsättningslöst utreda transportsystemet över Öresund gemensamt med danska myndigheter.

Förslag på Öresundsförbindelser som kan öka kapaciteten till godståg bör skyndsamt utredas av svenska och danska myndigheter. 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)