

Motion till riksdagen 2024/25:2391

av Mats Sander 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 ny fast förbindelse mellan Danmark och Sverige samt att inom ramen för detta arbete överväga en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

I Öresundsregionen bor 4,1 miljoner människor¹, och regionen har vuxit med över 320 000 invånare på 10 år. Sverige är beroende av Öresundsregionen som stark tillväxtmotor, och tillväxten förutsätter bättre integration i hela regionen.

Öresundsregionen är en viktig tillväxtregion i Skandinavien 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.

Det finns starka argument för behovet av en ny fast förbindelse mellan oss och vårt grannland Danmark. Mellan Helsingborg och Helsingör är avståndet som kortast och där möts två av Sveriges viktigaste järnvägar, Väst kustbanan mellan Malmö och Göteborg och i förlängningen Oslo samt Skånebanan som knyter samman västra och östra Skåne, med anslutning till stambanan mot Stockholm–Malmö.

När man pratar om denna fasta förbindelse avses en väg- och tågtunnel mellan Helsingborg och Helsingör. HH-förbindelsen är ett välutrett förslag, som granskats på längden och tvären i närmare 70 rapporter under de senaste 20 åren.²

¹ <https://www.oresundsinstitutet.org/fakta-oresundsregionen-har-41-miljoner-invanare/>.

² <https://hh-gruppen.org/om-projektet/>.

Det råder enighet om HH-förbindelsen över nationsgränserna. Tre regioner och 79 kommuner har enats i en dansk-svensk viljeförklaring om att verka för att förbindelsen ska byggas så snart som möjligt.³

Det säkerhetspolitiska läget har under de senaste åren förändrats drastiskt. En rapport från STRING och Risk Intelligence från 2024 understryker vikten av en väg- och tåg tunnel mellan Helsingborg och Helsingör för att säkerställa redundans men även för att bidra till den sömlösa kopplingen mellan Sverige och den vidare Natoalliansen. Ytterligare en fast förbindelse över Öresund i form av just en Helsingör–Helsingborgstunnel skapar alternativa transportvägar för militär logistik, vilket förbättrar Natos defensiva kapacitet i norra Europa genom att säkerställa kontinuerliga försörjnings- och förstärkningskanaler under kriser. En fast HH-förbindelse förbättrar operativ tillförlitlighet och logistikstöd. Den erbjuder en väderoberoende och förutsägbart rutt som säkerställer beredskap och snabb utplaceringsförmåga för Natostyrkorna. Samtidigt som den civila försörjningskedjans motståndskraft under nödsituationer förstärks.⁴

En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kommer även att påverka människors vardagliga liv på ett positivt sätt. Enligt den dansk-svenska strategiska analysen från 2021 uppnås en teoretisk restidsbesparing för vägförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör på 24 minuter jämfört med dagens färjetrafik. För kollektivresor med järnvägsförbindelsen uppskattar den strategiska analysen en motsvarande restidsbesparing på 16–17 minuter.

Med kortare restider mellan tätbefolkade områden följer en ökad arbetsmarknadsintegration, större bostadsmarknad och bättre tillgång till såväl utbildning och forskning som kultur och nöjen. Detta har en positiv inverkan även på 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.

Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör har utretts gemensamt på statlig nivå av Trafikverket i Sverige och Vejdirektoratet i Danmark 2018–2021. Utredningen, som benämns en strategisk analys, innehåller en järnvägsförbindelse för persontåg och en vägförbindelse. Den strategiska analysen blev klar i början av 2021.⁵ I juni presenterade Trafikverket en rapport om det långsiktiga behovet av en ny fast förbindelse mellan Danmark och Sverige. Där konstaterades att det på sikt behövs en ny förbindelse och Trafikverket önskar att få ett bilateralt uppdrag där danska myndigheter involveras. Trafikverket understryker vidare att det viktigaste är att bygga ytterligare två spår mellan Hässleholm och Lund för att utöka kapaciteten på järnvägen i södra Sverige. Därefter bör järnvägens kapacitet norr om Hässleholm utökas. Trafikverket konstaterar att bortom 2050 behöver kapaciteten över Öresund öka, primärt för järnvägen. Trafikverket bedömer att det kan ta upp emot 20 år att utreda och bygga. Därför är det viktigt att den här processen börjar inom kort. Det är angeläget att fortsätta utreda transportbehovet över Öresund.

Med hänsyn till ovan sagda bör möjligheterna till ytterligare en fast förbindelse mellan Danmark och Sverige undersökas med redan genomförda utredningar kring tänkbara

³ <https://www.gretercph.com/sv/infrastruktur>.

⁴ <https://stringmegaregion.org/new-report-highlights-helsingor-helsingborg-tunnels-strategic-defense-importance/>.

⁵ <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1523339/FULLTEXT02.pdf>

förbindelser som grund. Regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att genomföra en lokaliseringsutredning för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Därtill bör regeringen överväga att tillsätta en nationell förhandlingsperson med särskilt mandat att med grund i ovan bidra till att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kommer till stånd.

Mats Sander (M)

Lars Püß (M)

Helena Storckenfeldt (M)