

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:1772

av **Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M)**

Fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 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 det bör övervägas att den fasta HH-förbindelsen hanteras som ett separat projekt, exempelvis på motsvarande sätt som Öresundsbron, och detta tillkännager riksdagen 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 upp emot 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.

Med kortare restider mellan tätbefolkade områden 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. 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.

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

En fast HH-förbindelse blir en viktig del i ett robust och hållbart transportsystem. Förbindelsen bidrar 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.

I Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan för perioden 2018–2029 är en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör utpekad som en prioriterad brist i södra Sverige. Det innebär att ett färdigt åtgärdsförslag saknas och att projektet kräver stora insatser för att åtgärdas. För att Trafikverket ska prioritera att ta fram ett fördjupat underlag om HH-förbindelsen, måste regeringen ställa sig bakom förslagen till utpekade brister.

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.

Projektet omfattar en persontågförbindelse 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 implementeras, bland annat från de stora svenska aktörerna. Ett projekt som HH-förbindelsen vore utmärkt för att etablera sådana lösningar.

Det är angeläget att arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör inte stannar upp. En förbindelse som ska stå klar 2030 måste börja planeras nu.

Jonas Jacobsson Gjörtler (M)

Thomas Finnborg (M)

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)