

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:209

av Torkild Strandberg (FP)

Ny Öresundsförbindelse

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att integrera frågan om en ny Öresundsförbindelse i Sverigeförhandlingen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genomföra en jämförande utredning av framförda Öresundsförbindelsealternativ (Landskronaförbindelsen, Öresundsmetron och HH-förbindelsen) och ta ställning till vilken eller vilka av dessa som medför störst samhällsekonomisk nytta och bidrar till att uppnå de nationella hållbarhets- och energimålen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ange en tidsplan för färdigställandet av en ny förbindelse över Öresund.

Motivering

Landskrona stad har genomfört en inledande, översiktlig utredning kring möjligheterna i att anlägga en ny Öresundsförbindelse från Landskrona. Utredningen kring en förbindelse från Landskrona till Köpenhamn visar att alternativet skulle ge flera fördelar jämfört med de andra förslag som också föreligger avseende ytterligare Öresundsförbindelser (Öresundsmetron, Malmö till Köpenhamn samt HH-förbindelsen, Helsingborg till Helsingör). Landskronaförbindelsen är till exempel en väg till att klara restidsmålen om 2,5 timmar med höghastighetståg från Stockholm och Oslo/Göteborg till Köpenhamn och Malmö (SOU 2009:74; Den Skandinaviska 8 miljonersstaden – Slutrapport). Landskronaförbindelsen innebär också stora restidsvinster för den regionala tågtrafiken till Köpenhamn jämfört med andra alternativ för resenärer från de nordvästskånska kommunerna och västkusten. Även resenärer från Lund skulle få en

kortare resväg till Köpenhamn. Landskronaförbindelsen skulle även kunna ge den nödvändiga avlastningen på Öresundsbron för att kunna öka kapaciteten att köra godståg på denna. Förbindelsen från Landskrona är därmed ett konkurrenskraftigt alternativ som har potential att ge stor samhällsekonomisk nytta för hela landet. Sedan Öresundsbron öppnade för trafik mellan Lernacken och Kastrup år 2000 har trafikökningen varit kraftig. Framst är det arbetspendlingen med Öresundståg som ökat från 2 000 pendlare år 2000 till närmare 20 000 år 2010. Den generella trafikökningen har varit cirka 126 % mellan 2001 och 2011. Tiden efter Öresundsbrons öppnande har vida överträffat de prognosticerade förväntningarna. I samband med Öresundsbrons tillkomst gjordes prognoser vilka, med facit i hand, underskattat den faktiska utvecklingen.

Detta faktum har lett till att kapacitetstaket på bron, främst på järnvägssidan, snart är nådd. Att kapacitetstaket för den spårbundna trafiken når sin gräns sätter naturligtvis hämsko på den framtida utvecklingen i regionen, och i förlängningen utvecklingen i hela Sverige. Framst då våra länder och stadsregioner är beroende av ett effektivt och tillgängligt transportsystem, både på person- och på godstrafiksidan. Den regionala förtätningen är nödvändig för att uppnå de stordriftsfördelar som genererar en tillräckligt stor efterfrågan på och tillgänglighet till varor och tjänster, arbetskraft, ekonomiska aktörer och potentiella marknader.

Ett mått på Öresundsregionens ekonomiska potential är att regionen svarar för omkring 27 procent av Danmarks och Sveriges sammanlagda BNP och regionen är hem för 3,8 miljoner människor. Söder om Öresundsregionen ligger Hamburg och kontinenten som nu kommer att integreras i allt högre grad genom anläggandet av Fehmarn Bält-förbindelsen (tunnel mellan Danmark och Tyskland) som ska stå färdig år 2021. På samma gång består regionen av högt världsrankade universitet och just nu pågår arbetet med att färdigställa två nya forskningsanläggningar i världsklass, ESS och Max IV.

I Sverige har den så kallade Sverigeförhandlingen inletts (DIR. 2014:106; DIR. 2014:113). Denna syftar till att ta fram förslag till principer för finansiering samt också ett förslag till utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Sverigeförhandlingen innebär ett helhetsperspektiv på utbyggnad av bostäder och infrastruktur. Inom ramen för EUs arbete har EU-kommissionen antagit en infrastrukturpolicy, TEN-T. Denna handlar om att integrera EUs länder genom höghastighets- samt godstågsstråk och på detta sätt skapa förutsättningar för ökad mobilitet, avlägsna större barriärer, nå EUs ambitiösa klimatmål samt verka för en fortsatt god tillväxt och arbetsmarknad inom EU. Därmed är ett av målen av att knyta samman EU med höghastighetståg och för Sveriges del är det därför av största vikt att se bortom de egna gränserna.

Mot denna bakgrund är det nu nödvändigt att integrera frågan om en ny Öresundsförbindelse i det fortsatta arbetet med Sverigeförhandlingen. Det är också nödvändigt att genomföra en jämförande utredning av de alternativa Öresundsförbindelser som nu diskuteras, Landskronaförbindelsen, Öresundsmetron samt HH-förbindelsen, och därmed ta reda på vilken av dessa förbindelser som genererar störst samhällsekonomisk nytta, regionalt och nationellt. Men även vilket alternativ som skapar bäst förutsättningar för att nå de hållbarhets- och energimål som Sverige har satt. Med anledning av de långa besluts-, utrednings- samt genomförandeprocesser som föregår förbindelser av detta slag är det även av vikt att sätta en tidplan för när en ny Öresundsförbindelse kan stå färdig.

Torkild Strandberg (FP)