

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2023-03-17
Besvaras senast
2023-03-31

Till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2022/23:270 Öresundsmetron

Öresundsbron var på sin tid en stor och politiskt kontroversiell investering. Så här i efterhand kan vi konstatera att bron har blivit en succé och att de lån som togs snart kommer att vara återbetalade. Men bron behöver nu kompletteras med en tunnelbaneförbindelse, Öresundsmetron.

Öresundsmetron kan avlasta den befintliga Öresundsbron från persontrafik, vilket skulle bidra till ökad kapacitet för både godståg och fjärrtåg över bron. Dessutom underlättar den pendling och besöks trafik över Öresund och skapar redundans och robusthet i systemet genom att tillföra en snabb, pålitlig och frekvent resväg. Genom att bygga en snabb kollektivtrafikförbindelse mellan storstäderna Malmö och Köpenhamn skapas förutsättningar för ökad sysselsättning, handel och turism i hela regionen och för Sverige.

Trafikverket har fått i uppdrag att utreda kapacitet och redundans över Öresund, vilket rimligen omfattar en analys av befintliga förslag till en ny fast förbindelse över Öresund. Utredningen bör ta hänsyn till hur Köpenhamns kommun och den danska regeringen ställer sig till de olika förbindelserna. Detta då en samsyn mellan den svenska och danska sidan kring en ny trafikförbindelse över Öresund är helt avgörande för projektets genomförbarhet.

En Öresundsmetro utesluter inte investeringar i andra fasta förbindelser över Öresund. Däremot tillgodoser den flera behov som de andra förslag som diskuteras inte kan tillgodose. Argumenten för att förverkliga Öresundsmetron är flera:

- Den skapar förutsättningar för en mer integrerad arbetsmarknad, ökad sysselsättning och utvecklad handel och turism genom att det blir snabbare och smidigare att resa inom Öresundsregionen. Med Öresundsmetron skulle 1 miljon fler människor kunna nå andra sidan Sundet inom en timme.
- Den frigör spårutrymme på Öresundsbron som kan användas för ökad gods- och fjärrtågtrafik. Detta gör att Öresund inte behöver bli en flaskhals efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029. Att öka kapaciteten för godståg över Öresund är viktigt för svensk basindustri och export och för att underlätta handel och utbyte med omvärlden.
- Den dockar direkt in i Köpenhamns befintliga metrosystem på den

danska sidan och ansluter till Malmö c som en viktig trafiknod i Sverige. Öresundsmetron bidrar därmed till ökad kapacitet och redundans utan att medföra några större kringinvesteringar i infrastrukturen.

- Den bidrar till minskad klimatpåverkan eftersom den främjar kollektivtrafikåkande och miljövänliga tågtransporter. Tunnelbanan är ett grönare alternativ än att köra bil. Godståg har mindre klimatpåverkan än lastbilar. Öresundsmetron kan bidra med en ökning av antalet godståg från två till fyra per timme och riktning över Öresundsbron. Detta innebär minskade CO₂-utsläpp motsvarande 1 700 lastbilar per dygn över bron.

Det finns gott om skäl för en svensk regering att tillsammans med sina danska kollegor arbeta för en tunnelbanelinje under Öresund. Nyligen fattade Köpenhamns kommun beslut om att ställa sig bakom en delutredning för hur en Öresundsmetro kan ansluta på dansk sida till den nya planerade tunnelbanelinjen M5. Öresundsmetron är också en del av den officiella planprocessen på den svenska sidan genom att Malmö stad har initierat en fördjupad översiktsplan för metron. Nu är det läge för staterna att ta vid och börja utreda frågan.

Med anledning av detta vill jag fråga statsrådet Andreas Carlson:

Avser statsrådet att ta initiativ för att tillsammans med sin danska motsvarighet gå vidare med en gemensam utredning av Öresundsmetron?

.....

Jamal El-Haj (S)

Överlämnas enligt uppdrag

Lena Lindbäck