

Motion till riksdagen 2023/24:1285

av Joakim Sandell och Rose-Marie Carlsson (båda S)

Förverkligande av Öresundsmetron – för jobb och utveckling i södra Sverige

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige och Danmark gemensamt bör utreda förutsättningarna för att förverkliga Öresundsmetron och tillkännager detta för regeringen.

Behovet av fler fasta förbindelser över Öresund

Öresundsregionen är en tillväxtregion med nästan 4,2 miljoner invånare. I regionen produceras mer än en fjärdedel av Sveriges och Danmarks samlade BNP och många framgångsrika företag har sin hemvist här.

Öresundsbron som invigdes för drygt 23 år sedan har haft stor betydelse för den ekonomiska utvecklingen. Sedan den tillkom har arbetsmarknadsregionen vuxit och många kvalificerade jobb har skapats. Här finns också mer än 12 universitet, cirka 155 000 studenter, cirka 12 000 forskare och den största koncentrationen av högutbildade i norra Europa.

Under de senaste tio åren har befolkningen vuxit med nio procent, motsvarande drygt 344 000 nya invånare. Detta skapar behov av att bygga ut och förbättra kollektivtrafiken, även mellan länderna.

År 2029 förväntas Fehmarn Bält-tunneln mellan Tyskland och Danmark öppna, vilket kraftigt kommer att öka kapaciteten för tågtrafik mellan Danmark och den europeiska kontinenten. Även Sverige kan dra nytta av förbindelsen och öka transporterna med gods- och fjärrtåg ner till Tyskland, förutsatt att Öresund inte blir en flaskhals.

Vad Öresundsmetron innebär

Malmö stad och Köpenhamns kommun har i mer än tio år utrett Öresundsmetron, en tunnelbaneförbindelse mellan centrala Malmö och centrala Köpenhamn. Nu finns ett momentum för förslaget, då Köpenhamn beslutat att utreda anslutningen av Öresundsmetron till den nya metrolinjen, M5, som planeras i staden. Även på den svenska sidan finns konkreta planer för hur Öresundsmetron ska kopplas ihop med befintlig kollektivtrafik.

Blickar vi framåt kommer Öresundsbron, dess landanslutningar och centralstationerna i Malmö och Köpenhamn inte att räcka till för att tillgodose de växande behoven av regional kollektivtrafik, godståg och fjärrtåg. Därför bör Sverige ta tillfället i akt att på allvar utreda förslaget om en Öresundsmetro tillsammans med Danmark.

Öresundsbron var på sin tid en stor och politiskt kontroversiell investering. Så här i efterhand kan vi konstatera att bron blivit en succé och att de lån som togs inom en snar framtid kommer att vara återbetalade.

Tillgodoser flera behov

För att ytterligare fasta förbindelser över Öresund ska ge önskad effekt krävs att nödvändiga investeringar i hela det svenska järnvägssystemet säkras, exempelvis uppgraderingar av Öresundsbrons landanslutningar och kapacitetshöjningar på Södra och Västra stambanan. 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 hela Malmö-Lund-regionen och Köpenhamnsregionen. 1 miljon fler människor får tillgång till andra sidan sundet inom en timmes restid.

Den frigör utrymme på Öresundsbron som kan användas för ökad gods- och fjärrtågstrafik. Detta gör att Öresundsregionen inte behöver bli nästa stora flaskhals efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnat. Att öka kapaciteten för godståg över Öresund är viktigt för att underlätta Sveriges handel och utbyte med omvärlden.

Den stärker Malmö-Lund-regionens ställning som ett centrum för kunskap och forskning, genom att restiden till Köpenhamn kortas. Förutsättningarna för ökat utbildnings- och universitetssamarbete och utveckling av forskningsanläggningarna MAX IV-laboratoriet och European Spallation Source (ESS) stärks betydligt.

Den gynnar både Västsverige och Stockholmsregionen, genom att möjliggöra mer tågtransporter mellan Sverige och den europeiska kontinenten. Tungt trafikerade vägar som E6:an och E4:an kan avlastas, när transporter flyttar från väg till järnväg.

Öresundsmetron är en smart och kostnadseffektiv kollektivtrafiklösning. Den dockar in i befintlig eller planerad infrastruktur på både den danska och den svenska sidan, vilket minskar behovet av kringliggande dyra infrastrukturinvesteringar. Öresundsmetron blir en integrerad del av Köpenhamns metrosystem som just nu håller på att byggas ut.

Öresundsbron och Öresundsmetron samspelar både funktionellt och finansiellt. Därför bör Öresundsmetron kunna finansieras av biljettintäkter i kombination med

framtida intäkter från vägtrafiken på Öresundsbron. Detta på liknande sätt som trängsel-skatterna i Stockholm används till tunnelbanebygget i Nacka.

Sveriges ekonomiska framgång bygger på handel och utbyte mellan länder. Därför behöver integrationen mellan Sverige och Danmark öka, och förbindelserna till kontinenten förbättras. Öresundsmetron är en kostnadseffektiv och klimatsmart infra-strukturinvestering som bidrar till att stärka Öresundsregionen – och därmed hela Sverige.

Joakim Sandell (S)

Rose-Marie Carlsson (S)