

Motion till riksdagen 2025/26:1045

av **Jamal El-Haj (-)**

Öresundsmetron

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige och Danmark gemensamt bör fortsätta utreda och påbörja genomförandet av Öresundsmetron och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt ta initiativ till en gemensam svensk-dansk statlig förhandlingsgrupp med uppdrag att utarbeta en tidsplan, finansieringsmodell och förberedande avtal för Öresundsmetron, i syfte att säkerställa byggstart senast under 2030-talet, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Öresundsregionen, med sin unika geografiska och ekonomiska position, har länge lidit av begränsad infrastruktur mellan Danmark och Sverige. Den befintliga Öresundsbron, som öppnade år 2000, har förbättrat förbindelserna avsevärt, men behovet av fler fasta förbindelser har blivit alltmer påtagligt. För att stödja den växande befolkningen och det ökande ekonomiska samarbetet och för att undvika framtida flaskhalsar är det nödvändigt att fortsätta utreda och genomföra en Öresundsmetro.

Malmö stad och Köpenhamns kommun är överens om att utvidga Köpenhamns tunnelbana med metrolinjen M5, som kan möjliggöra en anslutning till en framtida Öresundsmetro. Malmö har redan pekat ut preliminära stationer och linjedragning i sin översiktsplan, och en öppning omkring år 2040 är möjlig om beslut fattas i tid.

En samhällsekonomisk analys från 2025 visar att projektet kan vara lönsamt med en avkastning på omkring 1,23 kronor per investerad krona. Kostnaden beräknas till cirka 72 miljarder kronor, beroende på tekniska lösningar. Finansiering föreslås ske genom en kombination av statliga och kommunala medel, dansk-svenskt samarbete, EU-bidrag samt eventuellt privat kapital.

Varför fler förbindelser?

Pendlingsbehovet ökar: Redan 2022 pendlade över 25 000 personer dagligen över Öresund. Den siffran väntas öka med fortsatt befolkningstillväxt. Med en metro kan restiden mellan Malmö och Köpenhamn halveras till cirka 23 minuter, med avgångar varannan minut i rusningstid.

Ekonomisk integration: De två ländernas ekonomier är mer sammanflätade än någonsin. En förbättrad infrastruktur stärker arbetsmarknaden, ökar sysselsättningen och gör regionen mer attraktiv för företag och investeringar.

Kapacitet och flaskhalsar: När Fehmarn Bält-tunneln öppnar 2029 kommer kapaciteten på kontinentförbindelser att öka markant. Då riskerar Öresund att bli en flaskhals om inte fler förbindelser byggs.

Miljö och hållbarhet: Öresundsmetron erbjuder ett miljövänligt alternativ för resor, avlastar Öresundsbron från persontrafik och frigör kapacitet för gods- och fjärrtåg.

Tillgänglighet: Med en Öresundsmetro får cirka 1 miljon fler människor tillgång till arbetsmarknaden på andra sidan sundet inom en timmes restid.

Tekniska och samhälleliga fördelar

Tunnelbana under Öresund: Kortare restider, hög turtäthet och kapacitet för ett stort antal resenärer.

Integration med befintliga nätverk: Metron kan kopplas till både Malmös och Köpenhamns kollektivtrafiksystem, vilket gör resandet smidigare.

Del av europeiskt nätverk: Projektet är en naturlig förlängning av EU:s TEN-T-nätverk och kan därmed kvalificera för EU-finansiering.

Behovet av fler fasta förbindelser över Öresund är tydligt. Med den växande befolkningen, det ökande ekonomiska samarbetet och Europas nya infrastrukturprojekt krävs innovativa lösningar för att säkerställa fortsatt tillväxt och integration.

Öresundsmetron är en kostnadseffektiv och hållbar infrastrukturinvestering som stärker både Öresundsregionen och hela Sverige. Genom att investera i detta projekt kan Sverige och Danmark gemensamt skapa en mer dynamisk, konkurrenskraftig och hållbar storstadsregion i norra Europa.

Jamal El-Haj (-)