

## Motion till riksdagen 2022/23:384

av Joakim Sandell m.fl. (S)

# Bredda utredningen om fler fasta förbindelser över Öresund

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmana regeringen att utredningen om kapacitet och redundans för transporter över Öresund ska breddas och även ta hänsyn till andra samhällseffekter såsom regional tillväxt och tillkännager detta för regeringen.

## Behovet av fler fasta förbindelser över Öresund

Trots en orolig omvärld med kriget i Ukraina, skenande elpriser och inflation runt om i världen, måste vi blicka framåt och ta beslut som bäddar för en långsiktigt positiv utveckling av jobb, tillväxt och grön omställning.

En sådan åtgärd är en ny trafikförbindelse över Öresund, för att säkra Öresundsregionen som en tillväxtregion med stor betydelse för hela Sveriges ekonomi.

Regeringen har givit Trafikverket i uppdrag att genomföra en utredning för att se över kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning av förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Det är i sig positivt, men för att få ett helhetsperspektiv är det av största vikt att regeringen breddar utredningen så att den även tar hänsyn till de arbetsmarknads- och tillväxteffekter som de olika alternativen skapar samt vilka förutsättningar som finns för att genomföra projektet tillsammans med Danmark.

Öresundsmetron, som är ett av de alternativ som ligger på bordet, skulle bidra till ökad kapacitet för både godståg och fjärrtåg samt ökad redundans och kapacitet över den befintliga Öresundsförbindelsen. Men den skulle även underlätta pendling och besöks trafik över Öresund. Genom att bygga en snabb kollektivtrafikförbindelse mellan storstäderna Malmö och Köpenhamn skapas förutsättningar för ökad sysselsättning, handel och turism i hela regionen.

Utredningen bör även ta hänsyn till hur Köpenhamns kommun och 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.

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 snart kommer att vara återbetalade. Men bron behöver nu kompletteras med en tunnelbane-förbindelse.

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 Köpenhamn.
- Den frigör utrymme på Öresundsbron som kan användas för ökad godstågstrafik. Detta gör att när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar blir Öresund inte en flaskhals. Att öka kapaciteten för godståg över Öresund är viktigt för att underlätta handel med omvärlden.
- Den skapar förutsättningar för fjärrtågsresor till kontinenten, också genom att frigöra spårkapacitet på bron. Dessutom skapas redundans i passagerartrafiken mellan Sverige och Danmark, genom ytterligare en smidig resväg över sundet.
- Den bidrar till minskad klimatpåverkan, eftersom den uppmuntrar kollektivtrafik-åkning 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 2 till 4 per timme och riktning över Öresundsbron. Detta innebär minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp motsvarande 1 700 lastbilar per dygn.
- Den bidrar till redundans genom att erbjuda fler förbindelser för persontrafik. Ökad redundans skapar vi dessutom bäst genom att kombinera olika trafikslag. Den viktigaste åtgärden för att öka redundansen över Öresund är därför att säkerställa driften av tågfärjorna mellan Trelleborg och Tyskland. Tillsammans med den ökade kapacitet som Öresundsmetron bidrar med, skapas ett robust transportsystem över Öresund.
- 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 utvecklingen 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 och är således i linje med fyrstegsprincipen kring beslut om ny infrastruktur. Öresundsmetron blir en integrerad del av Köpenhamns metrosystem som just nu håller på att byggas ut.

- Öresundsbron och Öresundsmetron samspelar och kompletterar varandra både funktionellt och finansiellt. Därför bör Öresundsmetron kunna finansieras av biljettintäkter i kombination med framtida intäkter från vägtrafiken på Öresundsbron, på liknande sätt som trängselskatterna 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 infrastrukturinvestering som bidrar till att stärka Öresundsregionen – och därmed hela Sverige.

*Joakim Sandell (S)*

*Jamal El-Haj (S)*

*Rose-Marie Carlsson (S)*