

Motion till riksdagen 2024/25:120

av **Nima Gholam Ali Pour och Jörgen Grubb (båda SD)**

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.

Motivering

Öresundsregionen är en tillväxtregion med 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.

Nästa år är det 25 år sedan Öresundsbron invigdes. Den har haft stor betydelse för den ekonomiska utvecklingen i regionen och Sverige. Sedan den tillkom har arbetsmarknadsregionen vuxit och många kvalificerade jobb har skapats. Här finns också mer än 12 universitet, cirka 155 000 studenter, ungefär 12 000 forskare och den största koncentrationen av högtbildade 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. Antalet personresor med Öresundståg över bron passerade för första gången fyra miljoner under ett enskilt kvartal (kvartal 2 2024).

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 transportererna med gods- och fjärrtåg ner till Tyskland, förutsatt att Öresund inte blir en flaskhals.

Malmö stad och Köpenhamns kommun har sedan 2012 utrett Öresundsmetron, en tunnelbaneförbindelse mellan centrala Malmö och centrala Köpenhamn. Nu finns ett momentum för förslaget, då Köpenhamn och Metroselskabet (som ansvarar för

tunnelbanan i Köpenhamn) har utrett att en anslutning till Öresundsmetron kan göras till den nya metrolinjen M5, som planeras i staden.

Trafikverkets ”Kapacitets- och redundansutredning”, som blev klar sommaren 2024, rekommenderar att genomföra en bilateral utredning mellan Sverige och Danmark om behovet av nya förbindelser över Öresund. Därför måste Infrastrukturdepartementet planera in detta snarast för att komma framåt.

Även på den svenska sidan finns konkreta planer för hur Öresundsmetron ska kopplas ihop med befintlig kollektivtrafik och lösa de kollektivtrafikproblem som uppstår i regionen efter 2040.

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 behovet av nya Öresundsförbindelser 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.

Malmö stad har uppdaterat tidigare gjorda passagerarprognoser för Öresundsmetron utifrån de senast tillgängliga antagandena. Detta gäller befolkningsutveckling, förväntade framtida större infrastrukturprojekt, linjedragning och stationer med mera i Malmö och Köpenhamn för tidshorizonten från år 2040 till år 2065–2070. Öresundsmetron förväntas under öppningsåret att generera cirka 9 000 fler dagliga resenärer över Öresund med kollektivtrafik än utan Öresundsmetron, om öppningsåret är 2040.

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 går 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 fjärrtågtrafik. 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 flyttas 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.

- 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 infrastrukturinvestering som bidrar till att stärka Öresundsregionen – och därmed hela Sverige.

Nima Gholam Ali Pour (SD)

Jörgen Grubb (SD)