SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1437

av Joakim Sandell och Zinaida Kajevic (båda S)

Förverkligande av en bilateral utredning enligt betänkandet Öresundsförbindelser 2050

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att Sverige och Danmark gemensamt utreder kommande Öresundsförbindelse, helst med start 2027, och en närmare granskning av de förslag till nya Öresundsförbindelser som Region Skåne och Greater Copenhagen har pekat ut som möjliga alternativ, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Våren 2026 överlämnade, av regeringen utsedd utredare, Allan Widman betänkandet ”Öresundsförbindelser 2050 – behov av kapacitet, redundans och svenskt-danskt samarbete” till infrastrukturministern. Betänkandet är en grund för en ny bilateral utredning mellan Sverige och Danmark med start 2027.

Även Trafikverkets ”Kapacitets- och redundansutredning”, från sommaren 2024, rekommenderade en bilateral utredning om behovet av nya förbindelser över Öresund. Därför bör Infrastrukturdepartementet snarast ta initiativ till en bilateral utredning om nya fasta Öresundsförbindelser för att driva frågan framåt.

Öresundsbron, landanslutningar och centralstationerna i Malmö och Köpenhamn riskerar att inte att räcka till för den ökande trafiken med regionaltåg, godståg och fjärrtåg. Enligt Trafikverket bedöms Öresundsbron ha tillräcklig kapacitet till 2050, därefter finns behov av ytterligare kapacitet över Öresund.

Sverige och Danmark bör därför tillsammans utreda behovet av nya Öresundsförbindelser. Utredningen bör lägga särskild vikt vid samhällsekonomiska nyttor som arbetsmarknadsförstoring samt kapacitet och redundans i trafiksystemet i Öresundsregionen.

Behovet av fler fasta förbindelser över Öresund

Öresundsregionen är en tillväxtregion med 4,6 miljoner invånare och står för över en fjärdedel av Sveriges och Danmarks samlade BNP. Regionen har många framgångsrika företag, 12 universitet och en stor andel högutbildade invånare.

Sedan Öresundsbron invigdes år 2000 har arbetsmarknadsregionen vuxit och många kvalificerade jobb har skapats. Antalet personresor med Öresundståg över bron slår nya rekord varje kvartal. Befolkningen har vuxit med 9 procent på 10 år, vilket ökar behovet av utbyggd och förbättrad kollektivtrafik över nationsgränsen.

När Fehmarn Bält-tunneln mellan Tyskland och Danmark öppnar, omkring 2032, ökar kapaciteten för tågtrafik mellan Danmark och den europeiska kontinenten. För att Sverige ska dra nytta av detta behöver även kapaciteten över Öresund att öka så att det inte blir en flaskhals för gods- och fjärrtåg. En Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn ger även ökad kapacitet och bättre robusthet i järnvägskorridoren mellan Öresund och Fehmarn.

Öresundsmetron tillgodoser flera behov

Öresundsmetron är en tunnelbaneförbindelse mellan centrala Malmö och Köpenhamn, som städerna har utrett sedan 2012.

I Danmark finns goda möjligheter att ansluta Öresundsmetron till Köpenhamns metrosystem. På den svenska sidan finns konkreta planer för hur Öresundsmetron ska kopplas ihop med befintlig kollektivtrafik i Malmö och lösa de kollektivtrafikproblem som uppstår i regionen efter 2040.

För att de fasta förbindelserna över Öresund ska ge önskad effekt behövs förbättrade landanslutningar till Öresundsbron och investeringar i det svenska järnvägsnätet med ökad kapacitet på Södra och Västra stambanan.

En Öresundsmetro utesluter inte investeringar i andra fasta förbindelser över Öresund, men den möter fler behov som andra förslag inte kan tillgodose.

Argumenten för att förverkliga Öresundsmetron är flera:

- Nya rapporter från Malmö universitet 2026 visar att den skapar förutsättningar för en mer integrerad arbetsmarknad, ökad sysselsättning och utvecklad handel och turism, genom att det går snabbare och smidigare att resa i hela Malmö–Lund-regionen samt Köpenhamnsregionen. Det betyder att 1 miljon fler människor får tillgång till arbetsplatser på andra sidan sundet inom en timmes restid.
- Den frigör kapacitet på Öresundsbron för fler gods- och fjärrtåg. Därmed minskar risken för att Öresundsregionen blir en flaskhals när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnat. Ökad kapaciteten för godståg över Öresund är viktigt för Sveriges handel 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 som ansluter till befintlig och planerad infrastruktur i både Sverige och Danmark. Den minskar behovet av dyra anslutande infrastrukturinvesteringar och blir en integrerad del av Köpenhamns metrosystem, som just nu byggs ut. Andra förslag på nya Öresundsförbindelser medför betydligt större följdinvesteringar för att ansluta till det övriga trafiksystemet, på båda sidor om sundet.
- Öresundsbron och Öresundsmetron samspelar både funktionellt och finansiellt. Därför bör Öresundsmetron kunna finansieras av biljettintäkter i kombination med framtida överskott från Öresundsbron, när den är återbetald.
- Sveriges ekonomi bygger på handel med andraländer. Integrationen mellan Sverige och Danmark behöver öka och förbindelserna till kontinenten förbättras. Öresundsmetron är en kostnadseffektiv investering som stärker Öresundsregionen och hela Sverige.

Joakim Sandell (S) *Zinaida Kajevic (S)*