

## Motion till riksdagen 2020/21:600

av **Patrick Reslow och Jörgen Grubb (båda SD)**

# Öresundsmetron – en klimatsmart investering

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att bygga Öresundsmetron och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

För den framtida utvecklingen i Öresundsregionen är det nödvändigt att intensifiera den gemensamma arbets- och bostadsmarknaden, då en sådan integration är en förutsättning för ökad ekonomisk tillväxt. Redan idag är det förvisso många människor som lever på den svenska sidan av sundet och arbetar på den danska, men mycket återstår att göra innan regionens fulla kapacitet kan nås. En förutsättning för att detta skall kunna bli verklighet är då att det finns transportsystem som snabbt kan ge människor möjlighet att pendla till attraktiva arbetstillfällen på båda sidor sundet.

Det pågående arbetet med Fehmarn bält-förbindelsen kommer att ställa ytterligare krav på Sverige att bejaka Öresundsregionens ekonomiska tillväxtpotential och förbättra kommunikationsvägarna till kontinenten. Undersökningar visar att antalet godståg mellan Skandinavien och Centraleuropa kan fördubblas när Fehmarn bält-tunneln står klar.<sup>1</sup> I det dansk-tyska samarbetet finns det även en önskan om att knyta samman Köpenhamn och Hamburg. I planerna finns ett starkt samarbete mellan universiteten, där forskningen skall stå i centrum, och förhoppningen är också att på sikt integrera arbetsmarknaderna. I detta perspektiv är det viktigt att även Öresundsregionen är med på banan.

Malmö är, tillsammans med kranskommunerna, en av Sveriges främsta storstadsregioner och ett naturligt dynamiskt centrum i Skåne. Skånes ekonomiska tillväxt är mer

<sup>1</sup> Ramböll (2018), *Unlocking the transnational potential in the Fehmarn Belt Region. The rapid transit railway line (S4) and the Öresund metro*, <https://oresundsmetro.com/sites/oresundsmetro.com/files/media/document/Unlocking%20the%20transnational%20potential%20in%20the%20Fehmern%20Belt%20Region.pdf>.

eller mindre beroende av den utveckling som sker i just Malmö med omnejd. I detta sammanhang vill vi gärna lyfta fram det intensifierade samarbete som pågår mellan Malmö och Lund vad gäller ESS och MAX-labb IV. I takt med att verksamheten här utvecklas krävs nya och snabbare förbindelser mellan Köpenhamn och Malmö.

Drygt 20 år har passerat sedan Öresundsbron invigdes den 1 juli 2000. Pendlings- trafikerna över sundet har vida överträffat förväntningarna.<sup>2</sup> Samtidigt pekar alla prognoser på att kapacitetstaket riskerar att nå inom snar framtid. Detta riskerar att vara hämmande för den ekonomiska tillväxten, inte bara i Malmö och Skåne utan i hela riket. En livskraftig Malmöregion är viktig för hela Sverige. Av denna anledning måste nya förbindelser mellan Malmö och Köpenhamn skapas, så att integrationen inte stannar av. Skulle inte kapaciteten för godståg och fjärrtåg över sundet öka riskerar Öresund att bli en flaskhals. En metroförbindelse skulle vidare kunna avlasta Öresundsbron från pendeltrafik.

Argumenten för att förverkliga Öresundsmetron är flera. Förutom rent ekonomiska aspekter, såsom att handeln med omvärlden underlättas med bättre kommunikationer samt att den ekonomiska tillväxten gynnas av kortare restider och därmed gör det lättare för människor att bo och arbeta på olika ställen i hela Öresundsregionen, så är Öresundsmetron även en klimatsmart investering. Kraven på mer kollektivtrafik och miljövänliga transporter stämmer väl in i tankegångarna på en metroförbindelse. Metron kan också bidra till minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp som motsvarar 1 700 lastbilstransporter per dygn över bron.<sup>3</sup>

I förlängningen innebär metron också att det blir möjligt att lätt kunna fortsätta resandet på kontinenten. Vidare kommer en metroförbindelse att länka samman Stockholm, Göteborg, Norrköping, Linköping, Jönköping och en rad andra orter med Köpenhamn. Malmö blir en integrerad del av Köpenhamns tunnelbana.

Öresundsmetron är det mest logiska, hållbara och kostnadseffektiva alternativet när det gäller en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark, eftersom den byggs i en redan befintlig infrastruktur på båda sidor sundet. Till skillnad från andra lösningar krävs inga nya vägbyggen eller andra projekt som påverkar befintlig bebyggelse.

Sverige har allt att vinna på att sammanlänka Öresund med en tunnelbana. Av denna anledning anser vi att regeringen snarast bör ta beslut om att utreda förutsättningarna för att förverkliga Öresundsmetron.

*Patrick Reslow (SD)*

*Jörgen Grubb (SD)*

<sup>2</sup> Öresundsinstitutet (2020), *20 år med Öresundsbron. En del av rapportserien Öresundsregionen 2020.*

<sup>3</sup> ÅF (2019), *Klimatpotentialer Öresundsmetro – Beräknings- och analysförutsättningar.*