

Motion till riksdagen 2025/26:965

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

Förverkligande av Öresundsmetron

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.

I år fyller Öresundsbron 25 år. 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 och högskolor, cirka 148 000 studenter, ungefär 12 000 forskare och den största koncentrationen av högutbildade 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 har slagit rekord i år med 44 000 dagliga tågresor och även det totala antalet resor över Öresund har slagits under 2025 med 112 000 dagliga resor.

År 2029 förväntas Fehmarn Bält-tunneln mellan Tyskland och Danmark öppna, som på sikt kommer att öka behovet av kapacitet för tågtrafik mellan Danmark och den europeiska kontinenten. Med Fehmarn Bält-tunneln kan Sverige dra nytta av förbindelsen i form av snabbare fjärrtåg och mera punktliga godståg ner till Tyskland, förutsatt att Öresund inte blir en flaskhals.

Det är bra att regeringen tillsatt en utredning för att ta fram ett förslag till uppdragsbeskrivning för en strategisk svensk-dansk utredning om transporter över Öresund. Det är viktigt att det fortsatta arbetet inkluderar förutsättningar för en fortsatt integration av arbetsmarknaden i Öresundsregionen. En stark och välmående arbetsmarknad i Öresundsregionen skapar tillväxt som gynnar hela Sverige.

Malmö stad och Köpenhamns kommun har sedan 2012 utrett Öresundsmetron, en tunnelbaneförbindelse mellan centrala Malmö och centrala Köpenhamn. Utredningarna visar att Öresundsmetron går att bygga, det blir en större och mer integrerad arbetsmarknadsregion och projektet kommer även gå med samhällsekonomiskt överskott med 1,23 kronor på varje satsad krona.

Nu fortsätter Köpenhamns kommun och Metroselskabet att utreda framtida tunnelbanelinjer i staden varav Öresundsmetron är en av dem.

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. Kommunstyrelsen i Malmö har i augusti 2025 beslutat om att skicka ut en fördjupad översiktsplan (FÖP) om Öresundsmetron på samråd. Den visar bl.a. var stationerna och en depå ska placeras. Intressenter och allmänhet har möjlighet att lämna synpunkter på samrådshandlingarna mellan september och november. De publiceras sedan på malmo.se.

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.

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 fjärrtågstrafik. 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 fler 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.
- Öresundsbron och Öresundsmetron samspelar både funktionellt och finansiellt. Därför bör Öresundsmetron kunna finansieras av egna biljettintäkter i kombination med framtida intäkter från vägtrafiken på Öresundsbron.
- 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)