

Motion till riksdagen 2020/21:2037

av Joakim Sandell m.fl. (S)

Öresundsmetron

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

När Fehmarn bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland öppnar år 2029 visar prognoser att antalet godståg mellan Skandinavien och Centraleuropa kan fördubblas. Detta ligger väl i linje med ambitionen att mer godstransporter ska gå via järnväg, för att minska CO₂-utsläppen. Om kapaciteten för godståg och fjärrtåg över sundet inte ökar riskerar Öresund att bli en flaskhals. En tunnelbaneförbindelse kan avlasta Öresundsbron från pendeltrafik och därmed frigöra utrymme för ökad tågtrafik – regiontåg, fjärrtåg och godståg med pålitliga tidtabeller och färre förseningar.

Det har gått drygt 20 år sedan Öresundsbron invigdes. De förväntningar som fanns på bron har i många avseenden överträffats. Nu är tiden mogen att ta nästa steg och börja planera för fler fasta förbindelser, dels för att det vore bra för hela Sverige att öka integrationen med Danmark, dels för Skånes utveckling. Men också för att det finns ett växande behov av tågförbindelser för att klara transportbehoven mellan Sverige och övriga Europa.

Det finns flera starka skäl för att förverkliga Öresundsmetron:

1. Minskade klimatutsläpp. Syftet med Öresundsmetron är att tillgodose det växande behovet av kollektivtrafik och miljövänliga transporter. Tunnelbana är ett grönare alternativ än att köra bil. Ännu viktigare är att metron kan avlasta Öresundsbron och därmed skapa utrymme för mer tågtrafik. Genom att avlasta bron kan metron bidra till att realisera EU:s målsättning om mer hållbara godstransporter. Potentiellt kan metron bidra till minskade CO₂-utsläpp motsvarande 1 700 lastbilstransporter per

- dygn över bron, en och en halv gånger så mycket klimatpåverkande utsläpp som genererades i hela Malmö kommun under 2017.
2. Underlättar handel med omvärlden. Sverige är ett exportberoende land. Vår ekonomi står och faller med möjligheten att transportera varor främst till övriga Europa. När efterfrågan av transporter via godståg ökar vill vi inte riskera att Öresund blir en flaskhals. Bättre transportmöjligheter och fler alternativ stärker konkurrenskraften för svensk industri.
 3. Tillväxtmotor. Med Öresundsmetron kommer det bara att ta cirka 20 minuter att resa från centrala Malmö till centrala Köpenhamn. Från Lund kortas restiden till 40 minuter och tätorterna runtomkring Lund kommer att kunna nå Köpenhamn inom en timme. Sverige och Danmark kommer närmare varandra. Öresundsregionen kommer kunna mäta sig med andra europeiska storstadsregioner när det gäller arbetsmarknad och utbud. Lunds ställning som en ledande kunskapsstad och därmed Sveriges ställning som forskningsnation kan stärkas ytterligare. En dynamisk och växande storstadsregion i Sydsverige/Östdanmark kan bli en välbehövlig tillväxtmotor för hela Sverige.
 4. Tågförbindelser till kontinenten. För att få ett hållbart resande krävs att det blir lättare att resa med tåg från Sverige till olika städer i Europa. Genom att avlasta Öresundsbron kan Öresundsmetron möjliggöra ett ökat fjärrtågsresande till Tyskland och andra länder. För den som ska resa från Sverige till Köpenhamn blir det smidigare, och för den som ska resa längre blir det också bättre. Tåget blir på riktigt ett alternativ också för affärsresenärer.
 5. Hållbar och kostnadseffektiv lösning. Det som slutligen avgör om ett visionärt projekt som Öresundsmetron kan genomföras är förstås kostnaderna och vem som ska betala. Jämfört med när Öresundsbron byggdes på 1990-talet har den tekniska utvecklingen gått framåt. Tanken är att borra en tunnel i kalkberget under Öresund, där geologin är gynnsam. En miljöanalys visar att djurlivet i havet eller faunan på havsbotten inte behöver störas under byggperioden. De utborrade massorna kan sedan användas till utfyllnad i stadsutvecklingsprojekt och framtida skydd för havsnivåhöjningar.

Öresundsmetron är ett hållbart och kostnadseffektivt projekt, eftersom den lätt kan dockas in i befintlig och planerad infrastruktur på såväl den danska som den svenska sidan. Det krävs inga ytterligare vägbyggen eller andra stora projekt som stör befintlig bebyggelse. Kombinationen av Öresundsbron och Öresundsmetron kommer kunna bära sina egna kostnader. Metron avlastar bron och därför bör bron och metron betraktas som en helhet. När bron är avbetald är det rimligt att intäkterna från biltrafiken på bron används för att finansiera byggandet av metron – som ska göra det lättare att resa kollektivt framöver.

Ekonomiskt har Öresundsbron blivit en succé för både Sverige och Danmark. Intäkterna från trafikanterna uppgår redan till 2,8 miljarder kronor per år, ett belopp som förväntas stiga successivt i takt med att trafiken fortsätter öka.

Vi behöver blicka framåt och göra investeringar som lyfter svensk ekonomi och stärker samarbetet mellan länder inte bara kortsiktigt utan också på sikt. Därför bör regeringen snarast ta beslut om att utreda förutsättningarna för att förverkliga Öresundsmetron – en investering som har goda förutsättningar att bli klimatsmart, hållbar och kostnadseffektiv.

Joakim Sandell (S)

Hillevi Larsson (S)

Jamal El-Haj (S)