SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2143

av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C)

Öresundsmetro

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en Öresundsmetro och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsbrons överskott bör kunna användas till regionala infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Öresundsmetron bör ingå i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige har varit, är och kommer att förbli ett land beroende av samhandel och bra kommunikationer till våra grannländer. För virket, malmen och de högteknologiska industriprodukterna från Norrland såväl som för rågen, turistnäringarna och it-företagen i Skåne är vägarna och järnvägen som går över Öresund särskilt avgörande. Det är över Öresund som den svenska exporten flödar och över Öresund som människor reser för att ta sig till Sverige för att bidra till den svenska ekonomin.

Men denna avgörande farväg består idag av endast en enskild fast förbindelse, nämligen Öresundsbron. Ingen annanstans i Sverige är pendlare, varutransporter och resande i den omfattning som ses i Öresundsregionen bundna till en enskild förbindelse – en

förbindelse som redan nu spås nå sin kapacitetsgräns inom överskådlig tid när Fehmarn Bält-förbindelsen står klar 2029.

För att säkra framtidens transporter av människor och varor måste ytterligare en för bindelse skapas mellan Malmö och Köpenhamn som kan säkra effektiva persontransporter i den gemensamma storstadsregionen Köpenhamn–Malmö. En Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn som kopplas ihop med Köpenhamns metro är det naturliga och realistiska svaret.

Öresundsmetron skulle kunna ha en avgång varannan minut och ha en restid från Malmö central till Köpenhamns Hovedbanegård på bara ca 20 minuter, inklusive fem stopp på vägen. En Öresundsmetro skulle avlasta persontrafiken i regionen och skapa utrymme för fler gröna godstransporter på järnväg över Öresundsbron. Detta har en potential att minska CO2-utsläppen med motsvarande 1 700 lastbilstransporter per dygn över bron, samtidigt som det skulle leda till en mer integrerad arbetsmarknad och ökad tillväxt i Öresundsregionen.

Arbetskraftsområdet för det gemensamma storstadsområdet skulle med en Öresunds metro öka med 1 miljon personer. Antalet personer som kan nå ett arbete på andra sidan sundet inom en timme skulle öka från 1,3 miljoner till 2,3 miljoner. Det är en massiv för bättring av möjligheterna för sydsvenska företag, offentliga verksamheter och arbetstagare. Till exempel skulle samarbetet inom vården och tillhörande forskning kunna utökas kraftigt när det bara skulle ta lite mer än en halvtimme att åka från Skånes universitetssjukhus till Rigshospitalet i Danmark. Det skulle innebära ett närmast världsunikt kompetenscentrum inom en rad sjukdomsområden, som bland annat diabetes, IVF och kardiologi.

Niels Paarup-Petersen (C)

Magnus Haara (C) *Stina Larsson (C)*

Birte Sandberg (C)