

ÖRESUNDSMETRON

Katrin Stjernfeldt Jammeh, kommunstyrelsens ordförande Malmö stad

8 november 2021





En Metro är bra för hela Sverige och Danmark

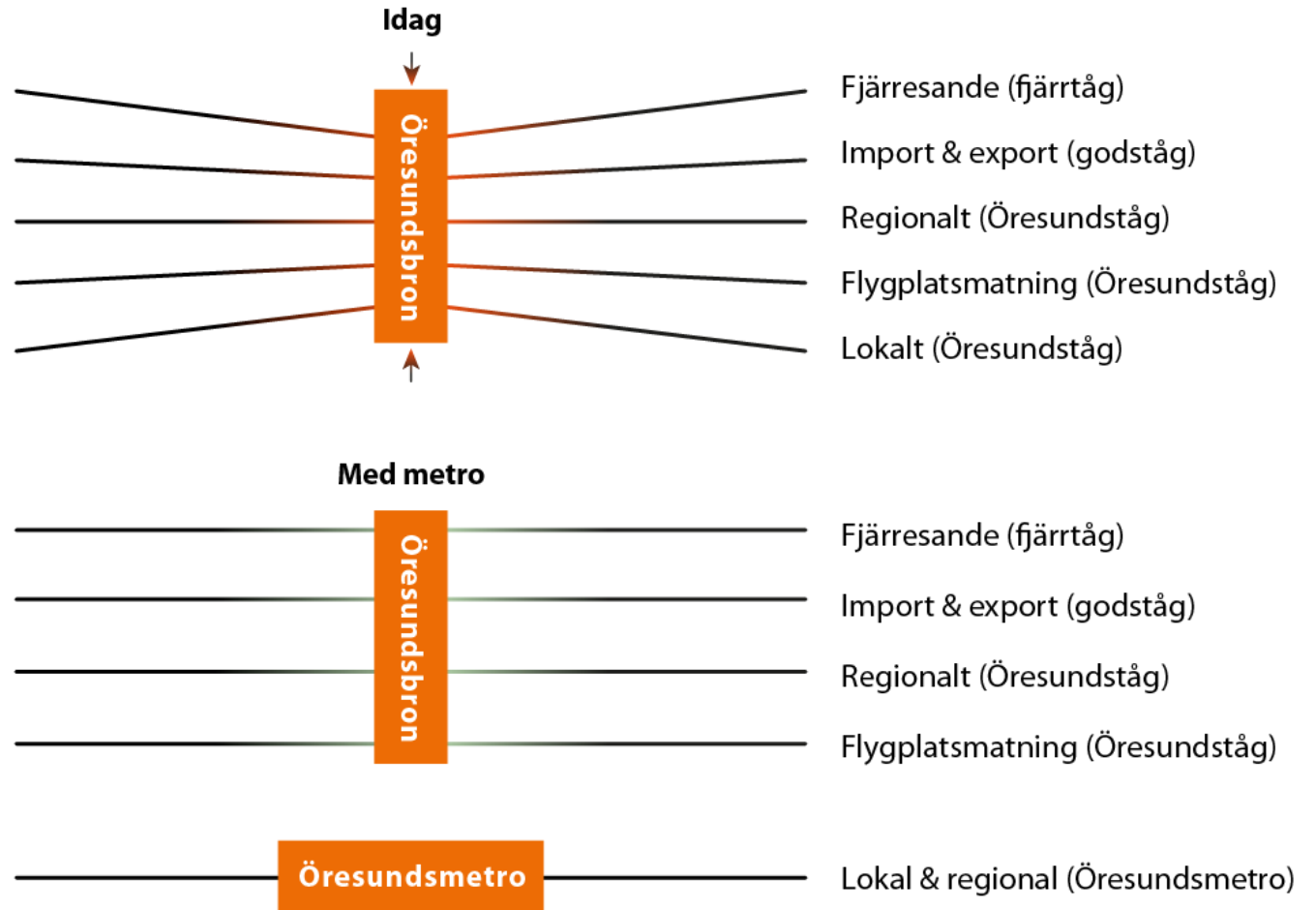


Öresundsmetron mer konkret

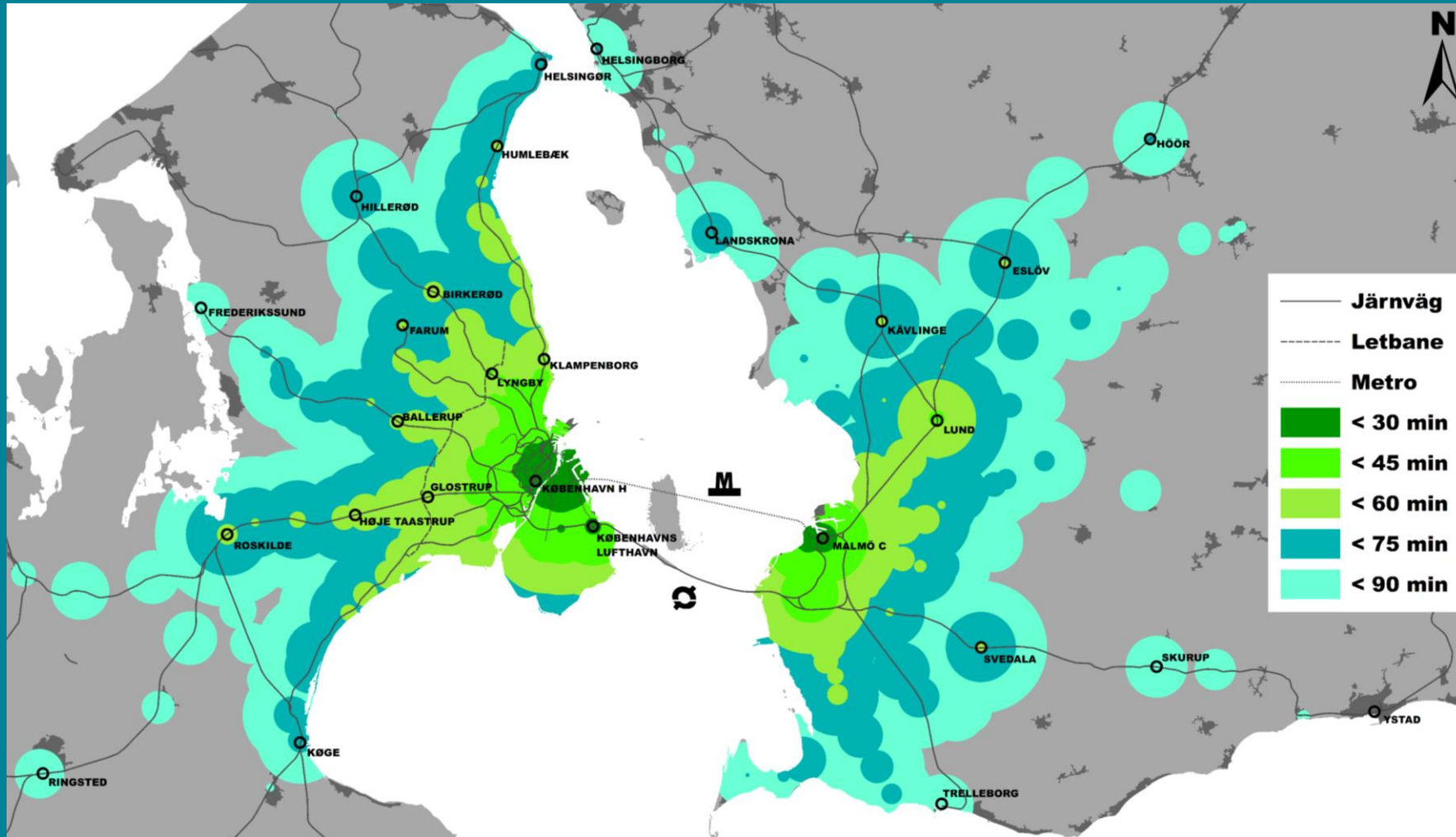
- En tunnelbana mellan centrala Malmö och centrala Köpenhamn
- Borrhad tunnel under Öresund
- Avsedd för pendlare och kollektivtrafikresenärer
- 20 min resa och avgångar var 90e sekund
- Leder rakt in i Köpenhamns metrosystem
- Kompletterar Öresundsbron, frigör spårkapacitet och erbjuder en alternativ färdväg tvärs Öresund
- Trafiköppning ca 2035
- tidplan kopplad till Köpenhamns metroutbyggnad

Öresundsmetron avlastar bron

- Öresundsbron fyller idag många trafikbehov.
- Öresundsmetron kan avlasta bron från minst 50 % av den regionala passagerartrafiken år 2035+
- Avlastningen medför ett robustare system med bättre punktlighet och mindre risk för trafikstörningar.



Arbetsmarknadsregionen växer



Tillgänglighet med

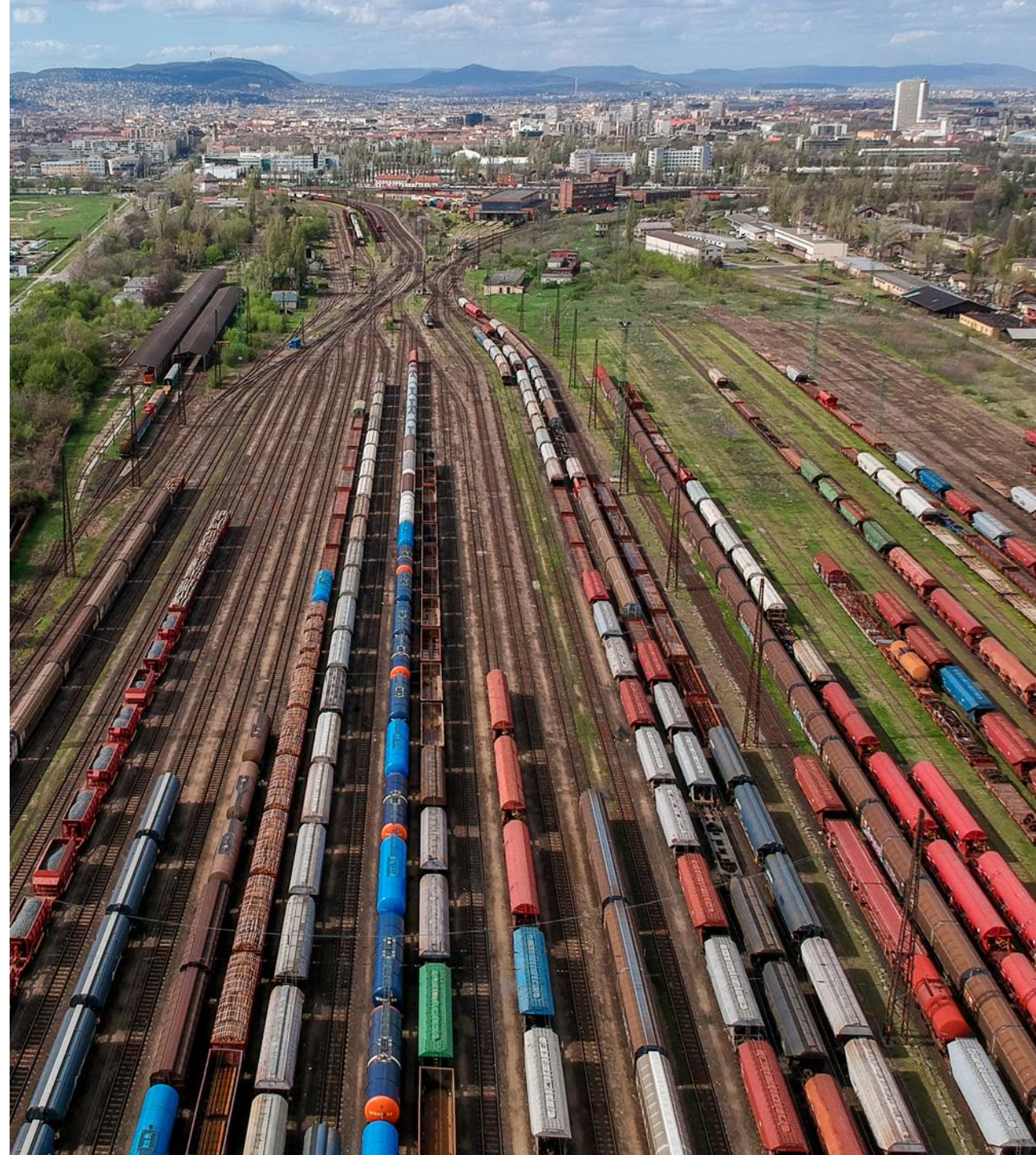
1) Öresundståg 2018, och 2) Öresundståg + Ö-metro 2035 från Köpenhamn H eller Malmö C till andra sidan Öresund.

Källa: ÅF (2018)

Metron underlättar handel och tågresor till kontinenten

- Idag hanterar Öresundsbron 80% av järnvägsgodset till och från den europeiska kontinenten.*
- Öresundsmetron frigör spårkapacitet på Öresundsbron, och möjliggör ökad gods- och fjärrtågstrafik.
- Och hindrar att Öresundsbron blir en flaskhals efter att Fehmarn Bält-tunneln öppnar om 8 år.
- Bidrar till EU:s mål om överflyttning av långväga gods från väg järnväg

* Källa: Trafikverket PM Förbindelse över Öresundprognoser för godstransporter, 2017



Bra för klimatet

- Öresundsmetron främjar **kollektivtrafik** och **klimatvänliga godstransporter på räls**.
- Att transportera gods på järnväg är ett **energi- och yteffektivt** transportsätt. Ett godståg motsvarar cirka 20 tunga lastbilar med släp.
- Öresundsmetron möjliggör en ökning **från 2 upp till 4 godståg** per timme och riktning. Det ger en potential att **minska koldioxidutsläpp motsvarande 1 700 lastbilar** som kör över Öresundsbron per dygn år 2050.





Kostnad och finansiering

De totala anläggningskostnaderna beräknas till cirka 40 miljarder svenska kronor, inklusive ett korrektionstillägg på 50%.

Varav Kust-Kust cirka 30 miljarder.

En kombination av tänkbara finansieringskällor:

- Framtida Öresundsbrointäkter från vägtrafikanter
- Biljettintäkter från Öresundsmetron
- Medfinansiering från EU

Öresund Metro Executive

Ett strategiskt svensk-danskt forum med företrädare från näringsliv, akademi, fackliga organisationer m.m.

Ordförande: Leif Jakobsson, fd. statssekreterare finansdepartementet och riksdagsledamot

- Lars Weiss, överborgmästare Köpenhamns kommun
- Torben Möger Pedersen, vd för PensionDanmark
- Betina Hagerup, Direktör Dansk Erhverv
- Thomas Woldbye, vd Københavns Lufthavn
- Claus Jensen, förbundsordförande i Dansk Metal
- Trine Winterø, prodekan sundhedsvidenskabelige fakultet, Københavns universitet
- Mads M. Nørgaard, ägare och skapare till Mads Nørgaard – Copenhagen
- Per Christensen, fackförbundsordförande 3F
- Katia Østergaard, direktör Horesta
- Stig Ørskov, vd, Jyllands Posten/Politikens Hus
- Katrin Stjernfeldt Jammeh, kommunstyrelsens ordförande Malmö stad
- Leif Jakobsson, f.d. statssekreterare finansdepartementet
- Lena Ek, styrelseordförande Södra skogsägarna
- Bert Nordberg, styrelseordförande Vestas och TDC
- Ulrika Hallengren, vd Wihlborgs Fastigheter AB
- Dan Olofsson, styrelseordförande Sigma
- Kerstin Tham, rektor Malmö Universitet
- Pia Kinhult, Head of Host States Relations ESS
- Anders Carlsson Jerndal, VD Pågen
- Peter Fellman, chefredaktör Dagens industri

Nästa steg

