



# Øresundsbron

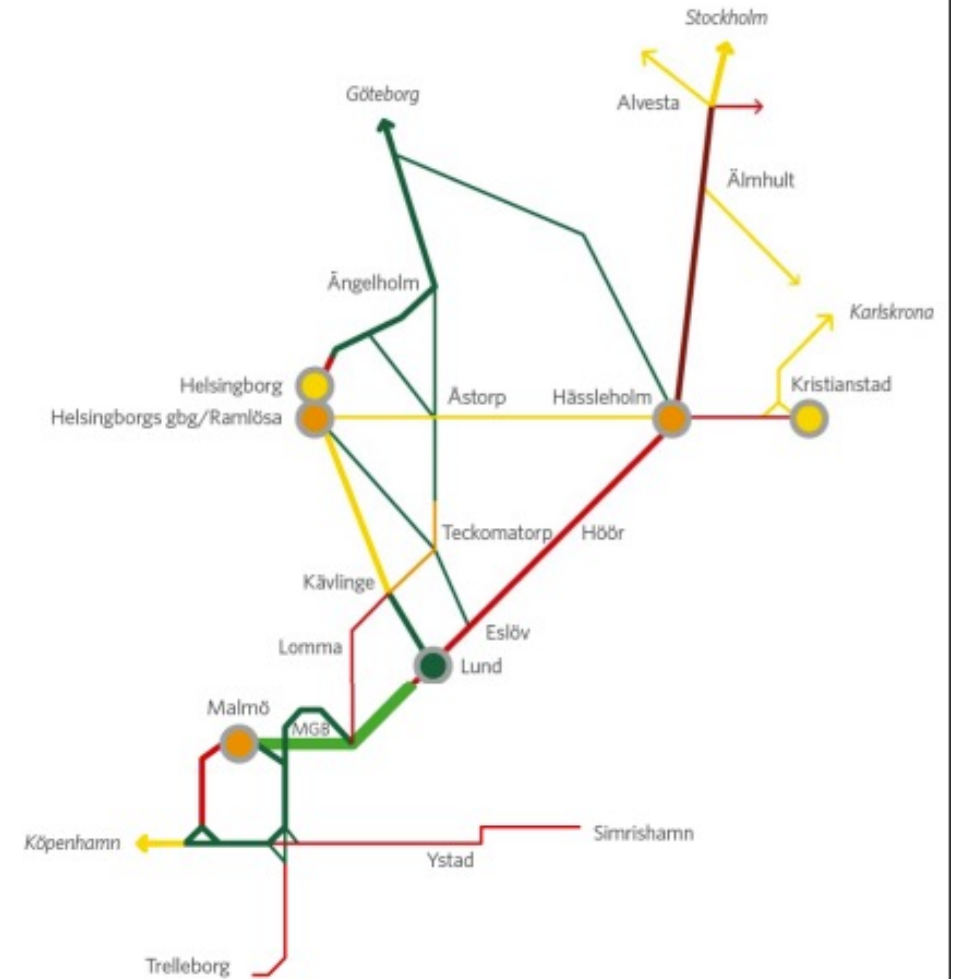
**Kapacitetsbehov och modell för finansiering**

Riksdagsseminarium 20 september 2023

**Vi är överens...**

# Trafik och kapacitet år 2030

- Fehmarn Bält-förbindelsen har öppnat
- Objekt i nationell plan (exkl Hässleholm–Lund) färdiga
- Godstrafiken har stora kapacitetsproblem Alvesta–Hässleholm då framkomligheten är låg större delen av dygnet
- Godstrafiken har kapacitetsproblem Kävlinge–Teckomatorp då framkomligheten är låg större delen av dygnet



Förklaring:

- inga kapacitetsproblem
- fyrspår med vissa kapacitetsproblem på två spår, inga kapacitetsproblem på övriga två spår
- begynnande kapacitetsproblem, kan bli problem att uppfylla trafikeringsönskemål, går att öka trafiken ytterligare
- kapacitetsproblem, godstågen har stora framkomlighetsproblem under högtrafiken

- omfattande trafik under hela dygnet i förhållande till banans tillgängliga kapacitet
- omfattande trafik under hela dygnet, godstågen har mycket stora framkomlighetsproblem stora delar av dygnet

**Streckens tjocklek** indikerar hur många spår sträckan har, ju tjockare streck desto fler spår

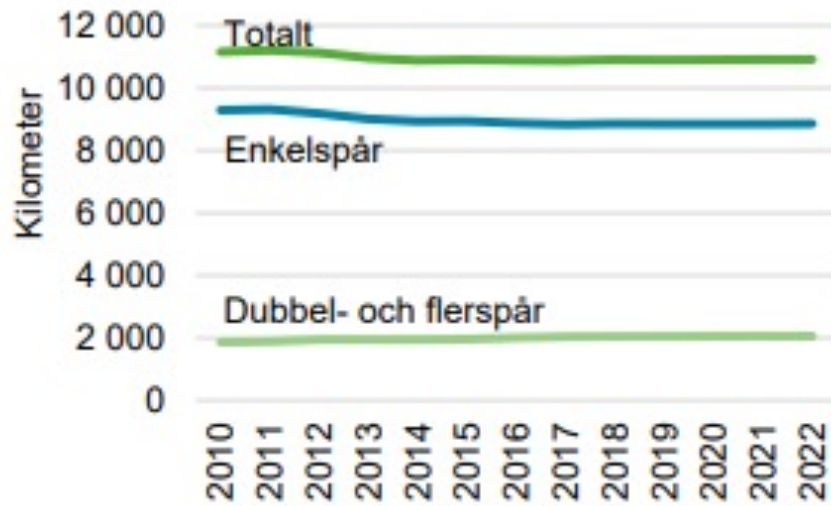
tt

# ”Tågproblemen kan lösas med fler spår”



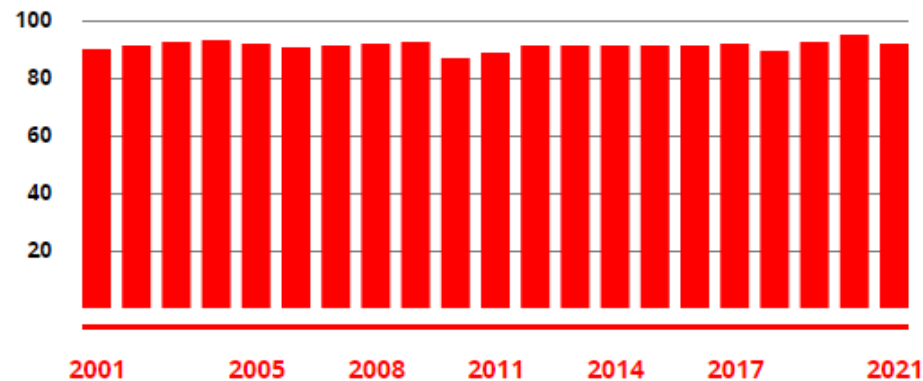
Arbete på sträckan Malmö–Lund år 2020 för bygge av fyra spår i stället för dubbelspår. Foto: Johan Nilsson/TT

Det räcker inte längre att underhålla järnvägen. Lösningen på Sveriges tågproblem stavas mer kapacitet, skriver företrädare för Tågföretagen och Öresundsbro Konsortiet.



Figur 5. Trafikerad banlängd i kilometer för järnvägar fördelad på antal spår. Åren 2010–2022.

## Punktlighet framförda tåg (RT+5) %



Källa: [Punktlighet på järnväg \(trafa.se\)](https://trafa.se)

# Större kapacitetsåtgärder

## Att besluta 2023

1. Två nya spår Hässleholm–Lund (22-41 Mdkr)
2. SVEDAB-paketet (Utbyggnad Malmö C), 1 290 Mkr\*, beslut krävs för SVEDAB-finansiering
  - Förlängning av förbigångsspår Svågertorp (pågår)
  - Ny planskild spårkorsning på Malmö bangård, 860 Mkr\*
  - Nya spår och plattformar Malmö C Övre, 200 Mkr\*
  - Dubbelspår Östervärns station–Malmö C, 230 Mkr\*
3. Utbyggnad Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa, 520 Mkr (370-680 Mkr \*\*)

## Förslag inför nästkommande nationella planer

4. Utbyggnad Hässleholm C
5. Dubbelspår Skånebanan, Hässleholm–Kristianstad samt fler plattformsspår Kristianstad C
6. Utredning av nya spår Hässleholm–Alvesta
7. Partiellt dubbelspår Ystadbanan, Rydsgård–Skurup

\* Kostnad +30 procents standardavvikelse

\*\* Medelvärde för slutkostnad enl Grov kostnadsindikation GKI



## Debatt

# Ohållbar bangårdskapacitet hotar hållbarhetsmål

Tågen behöver en bangård i Skåne utan kapacitetsbegränsningar. Vi vill att regeringen initierar en fördjupad analys av rangerkapaciteten i Sydsverige. Det skriver Barbara Scheel Agersnap vid Copenhagen Malmö Port, Ted Söderholm vid Green Cargo och Linus Eriksson vid Øresundsbro Konsortiet.



- För rangerbangårdar är ambitionen att upprätthålla dagens funktion i Hallsberg och Malmö samt att återställa funktionen på Sävenäs. För övriga rangerbangårdar avser Trafikverket att ta fram underlag inför kommande planrevidering.

# Kapacitetsstudie Øresundsbron

2021-03-17



## Är bron full?

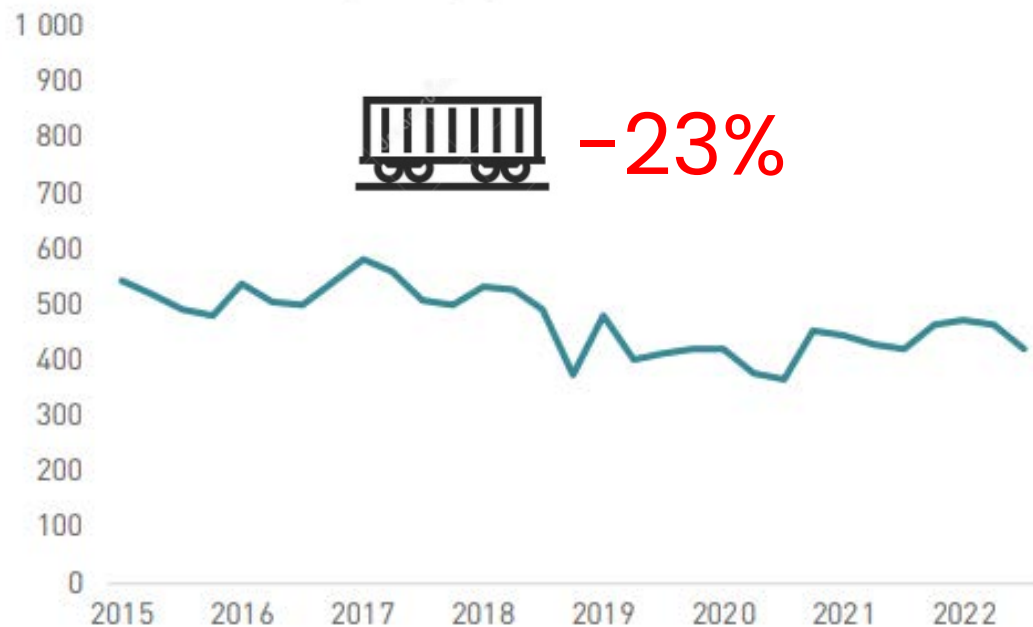
- Med dagen prognoser finns inget scenario där bron i sig når kapacitetstaket före 2050
- Däremot behöver landanslutningarna omgående byggas ut då bara 2/3 av bronns järnvägskapacitet idag kan nyttjas



# Nuläge:

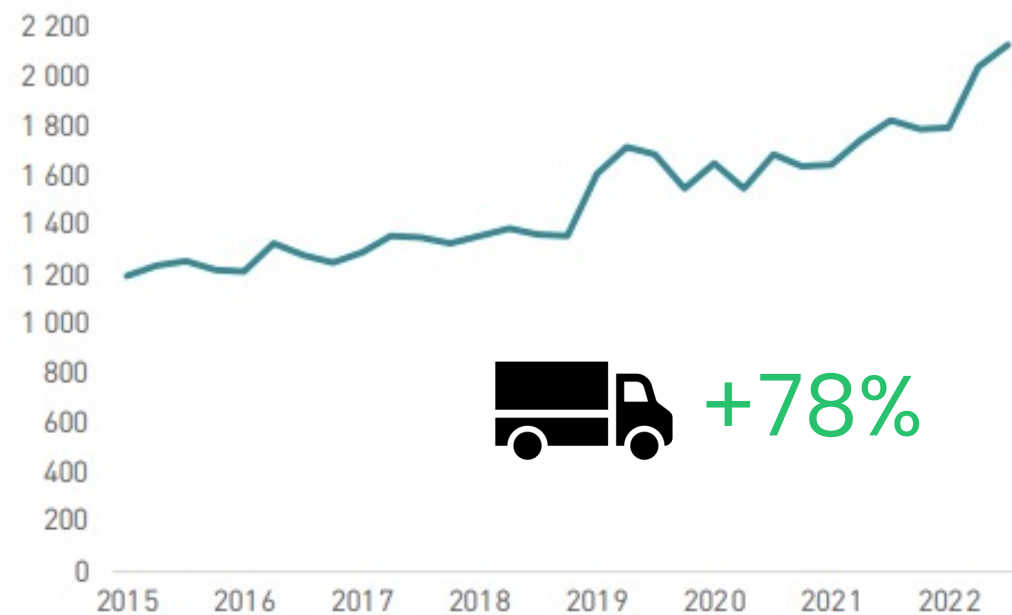
## Finns en hållbar omställning i godstransportsystemet?

Antal godstågsvagnar som kör över Öresundsbron per dygn (kvartalsvis 2015-2022)



Källa: Öresundsbro Konsortiet, Forsea, Trafikverket

Antal varu- och lastbilar som kör över Öresundsbron per dygn (kvartalsvis 2015-2022)



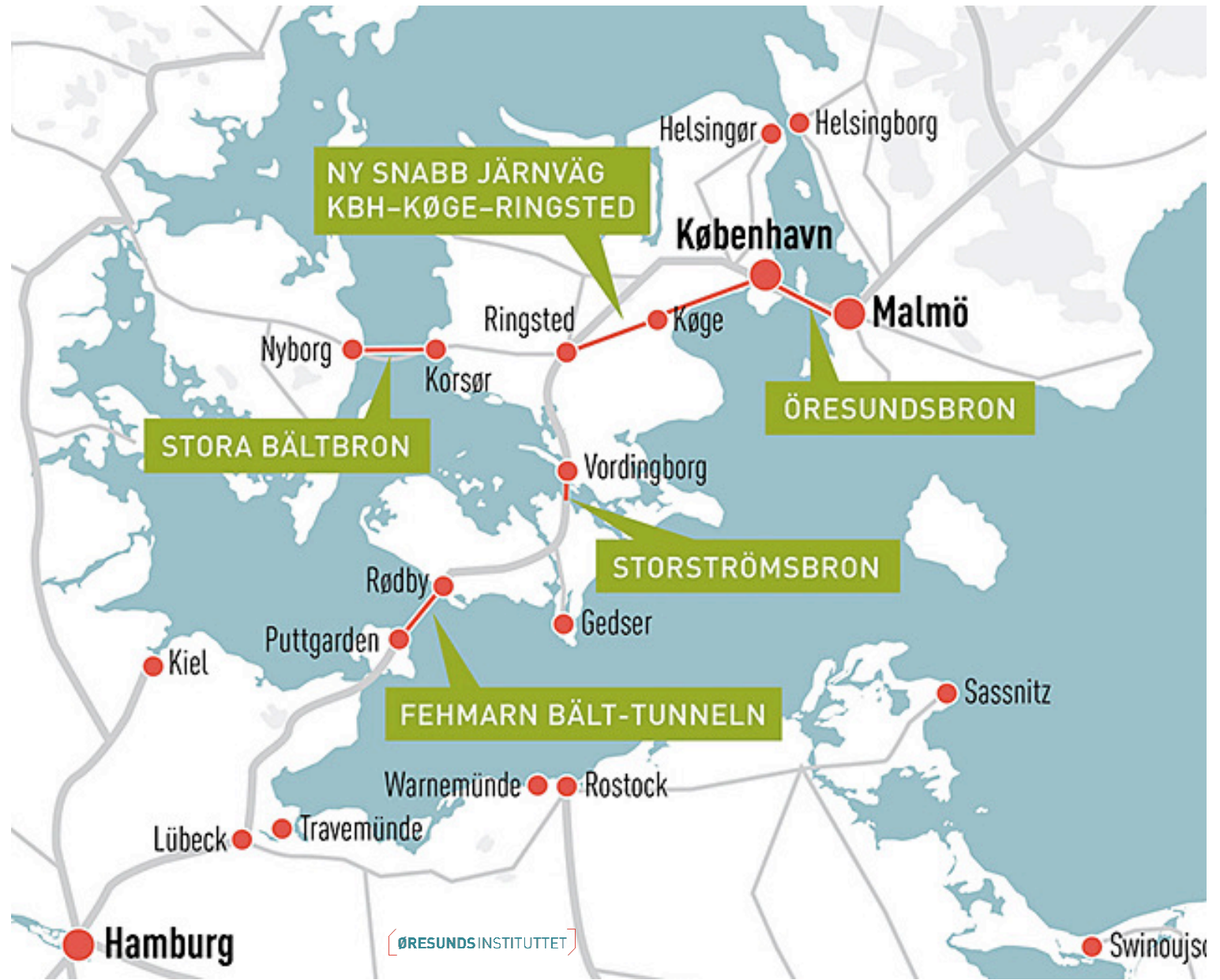


# Hur gör Danmark?



**Danmark investerar 100 miljarder DKK**

**Tyskland - Köpenhamn**





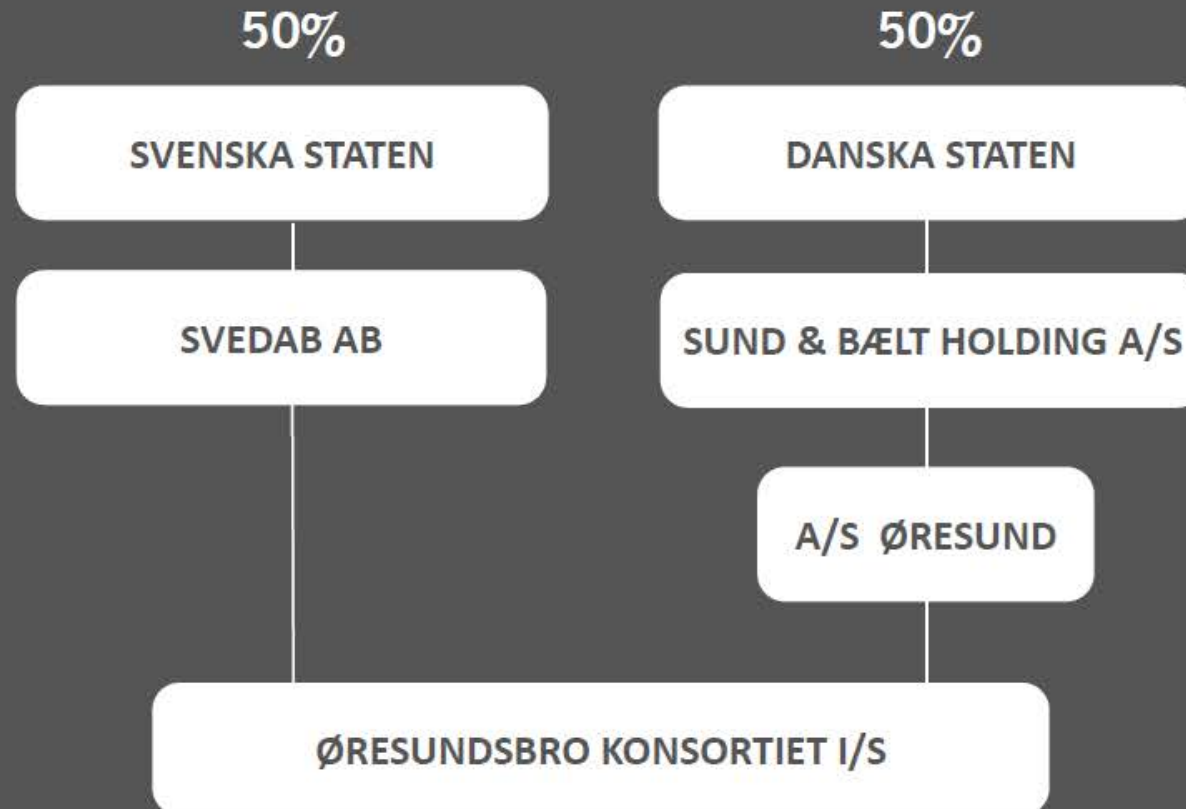
2029

Järnvägsflaskhalsen i EUs transportkorridor 5 flyttas norr om Øresundsbron

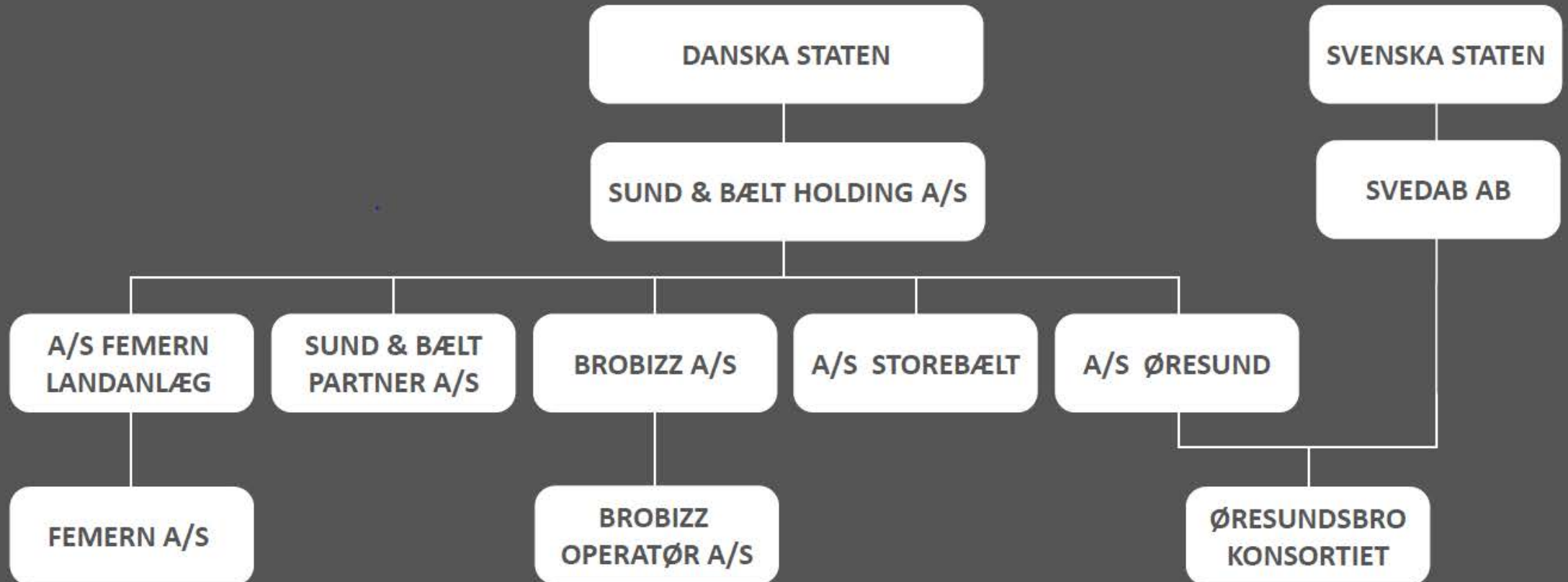


# Finansiering och genomförande

# Ägande



# Dansk ägarmodell – Infrastruktur finansierar infrastruktur



# Finansiering

## Räntebärande nettoskuld 2021

Konsortiet 7.4 miljarder DKK (2022)

Danska landanslutningar ca 11 miljarder DKK

Svenska landanslutningar 4.8 miljarder SEK

## Øresundsbro Konsortiet 2022

EBIT 1.5 miljarder DKK

Resultat 1.1 miljarder DKK

<b>Construction costs</b> (at opening)	<b>DKK</b> <b>(bn)</b>	<b>EUR</b> <b>(bn)</b>
The Øresund fixed link*	19,5	2,7
Danish land-connections	7,9	1,0
Swedish land-connections	2,6	0,4
<b>Total investment</b>	<b>30</b>	<b>4</b>

\*EU TNT support of 5% of the construction cost

# Slutsats





## Nationellt infrastrukturbehov baserat på dagens och framtidens trafik över Öresundsbron:

- 1) Besluta nu om Trafikverkets förslag för beslut under 2023!** (SVEDAB paket, fyspår Lund-Hässleholm, Utbyggnad Ramlösa station samt föreslagna godsåtgärder).
- 2) Tillsätt en "task force" med branchen för snabbare och effektivare genomförande!**
- 3) Utred bangårdskapaciteten Malmö/Syd nu**
- 4) Bygg ut hårt belastade enkelspår till dubbelspår för bättre systempunktlighet**
- 5) Möjliggör 830m långa godståg till Hallsberg**
- 6) Ta beslut som omfattar hela stråk så att flaskhalsarna inte bara flyttas i systemet.**



[lin@oresundsbron.com](mailto:lin@oresundsbron.com)