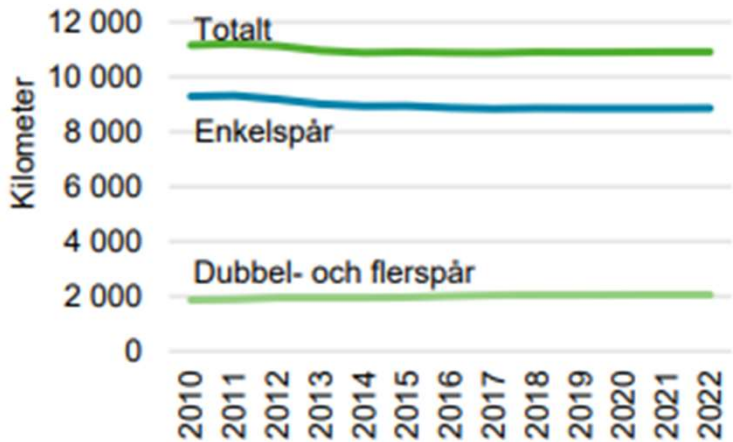




Øresundsbron

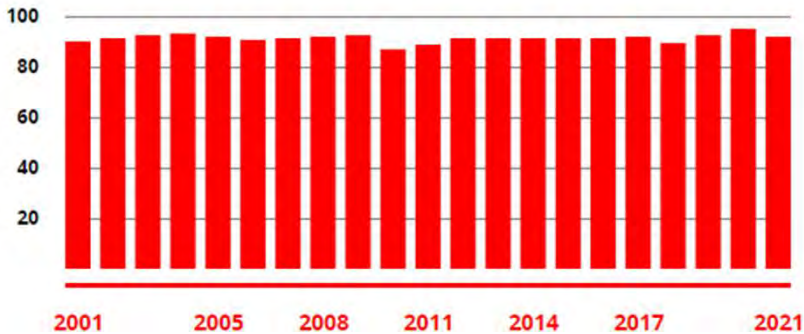
Genomförande och modell för finansiering

Stambanan.com nov 2023



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)

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.

Kapacitetsstudie Øresundsbron

2021-03-17



Är bron full?

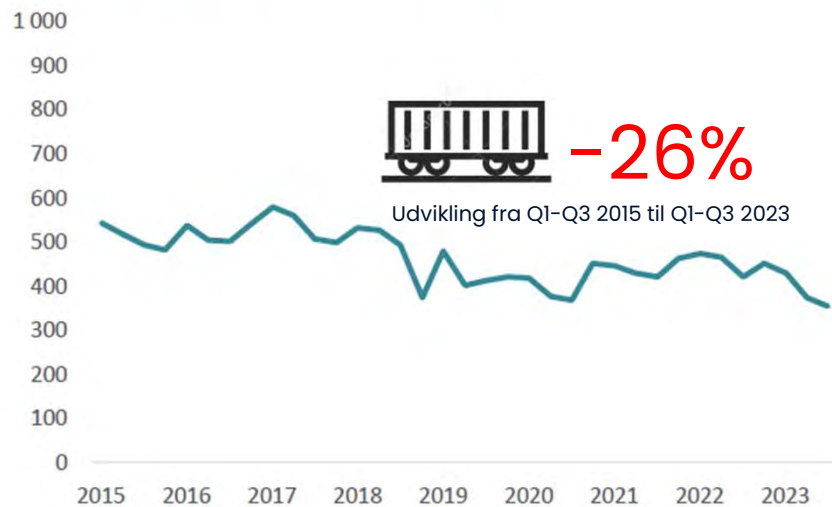
- Med dagen prognoser finns inget scenario där bron i sig når kapacitetstaket före 2050
- Däremot behöver landanslutningarna omgående byggas ut då bara 2/3 av bronns järnvägskapacitet idag kan nyttjas



Status:

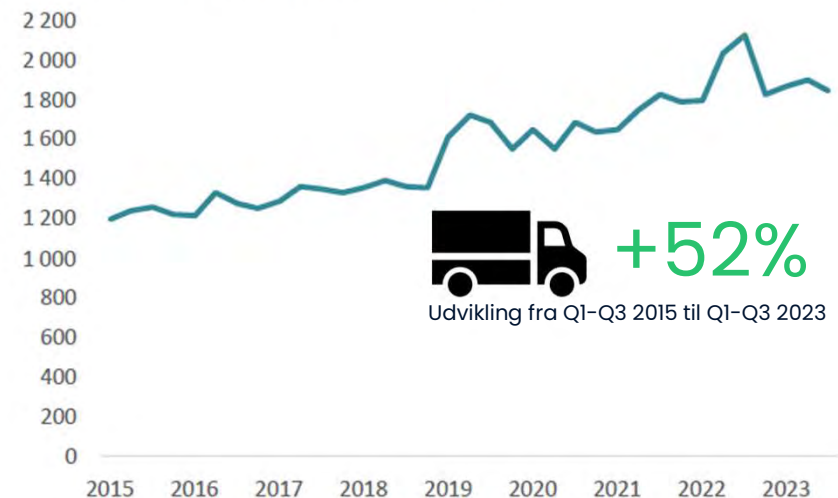
Er der en bæredygtig udvikling i godstransportsystemet?

Antal godstogsvoгне der krydser
Øresundsbron per døgn
(kvartalsvist 2015-2023)



Kilder: Øresundsbro Konsortiet, Øresundslinjen, Trafikverket

Antal vare- og lastbiler der krydser
Øresundsbron per døgn
(kvartalsvist 2015-2023)



Fodnote: For lastbiltrafikken over Øresundsbroen indgår varebiler mellem 6-9 meter i statistikken fra 2019 og frem.



In the scenarios in the report, rail freight volumes are expected to increase with about 20 % or less until 2040. It cannot be ruled out that volumes would even decrease. Meanwhile, road freight across the Fehmarn Belt is expected to increase at least by 50 % and it might double.

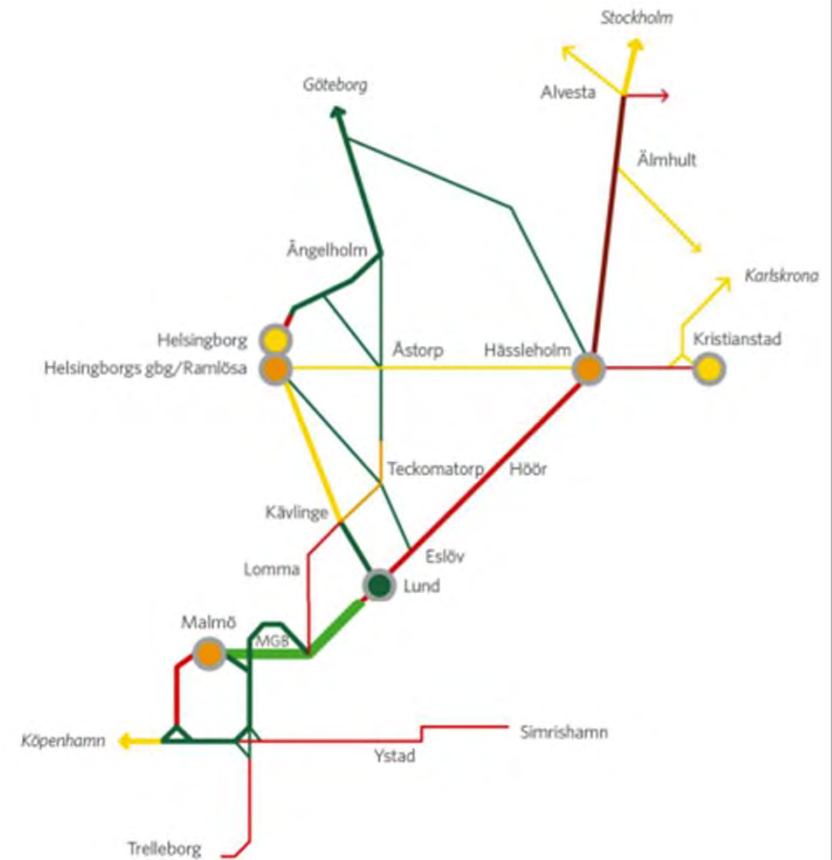
Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link
 Forecasts, Challenges and Solutions
 2023-03-31



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
 — fyrspar 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



**Flera
flaskhalsar...**

Nyhed Infrastrukturplan 2035

Nyt overhalingsspor ved Kalvebod

Forligskredsen bag aftalen om Infrastrukturplan 2035 har besluttet, at der skal anlægges overhalingsspor ved Kalvebod. Forligskredsen har samtidig besluttet at udskyde beslutning om anlæg af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station.

26. okt. 2023



Publikati **Järnvägens framtid**

MINISTER

Regeringen ger klartecken för två nya spår Lund-Hässleholm

26 oktober 2023 14:07

Regeringen vill komplettera dubbelspåret längs Södra stambanan i Mellanskåne med ett nytt dubbelspår. Trafikverket ska nu planera för utbyggnaden. Ett nytt dubbelspår Lund-Hässleholm blir klart tidigast 2040 – elva år efter det att en fast förbindelse över Fehmarn Bält tas i bruk.



Erik Magnusson
Text





Mycket bra beslut, och...

- Tidplan för genomförande av åtgärderna SVEDAB-paketet och mötesspångs? 2029 måste vara kravbilden
- Trafikverket fått uppdraget, hamnar på Region Syd för genomförande?
- Bangårdskapacitet Malmö/Skåne? Inget uppdrag om utredning

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 GreenCargo 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.

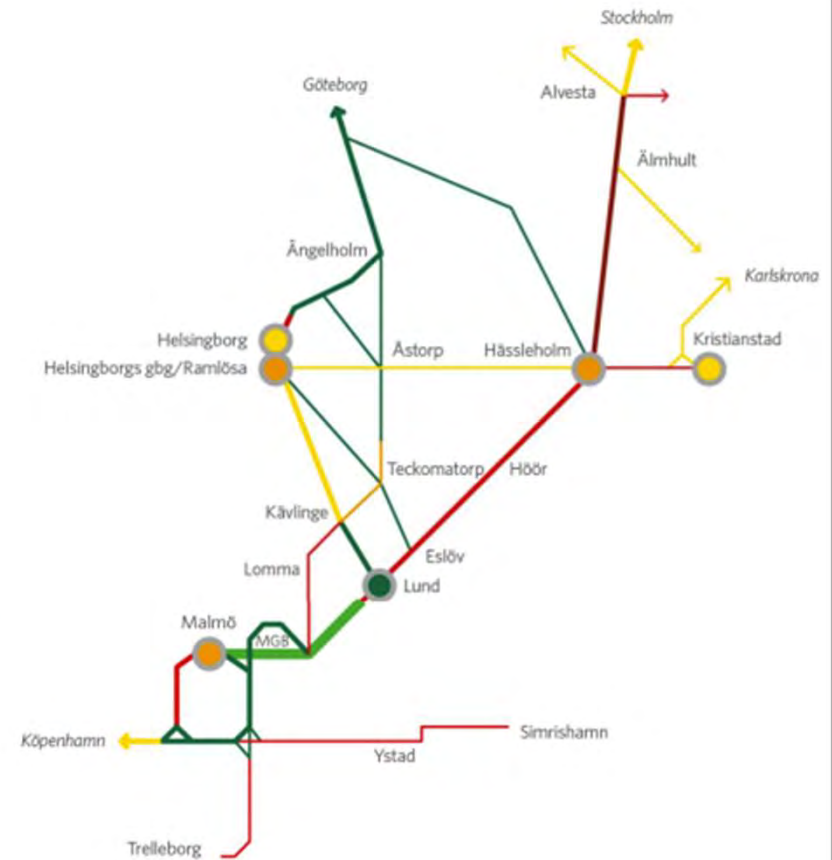


Mycket bra beslut, och...

- Tidplan för genomförande av åtgärderna SVEDAB-paketet och mötesspångs? 2029 måste vara kravbilden
- Trafikverket fått uppdraget, hamnar på Region Syd för genomförande?
- Bangårdskapacitet Malmö/Skåne? Inget uppdrag om utredning
- Lund C och Hässleholm C (Nya flaskhalsar?)
- De sydsvenska enkelspåren kommer fortfarande exportera opunktlighet till stambanan.

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
 — fyrspar 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

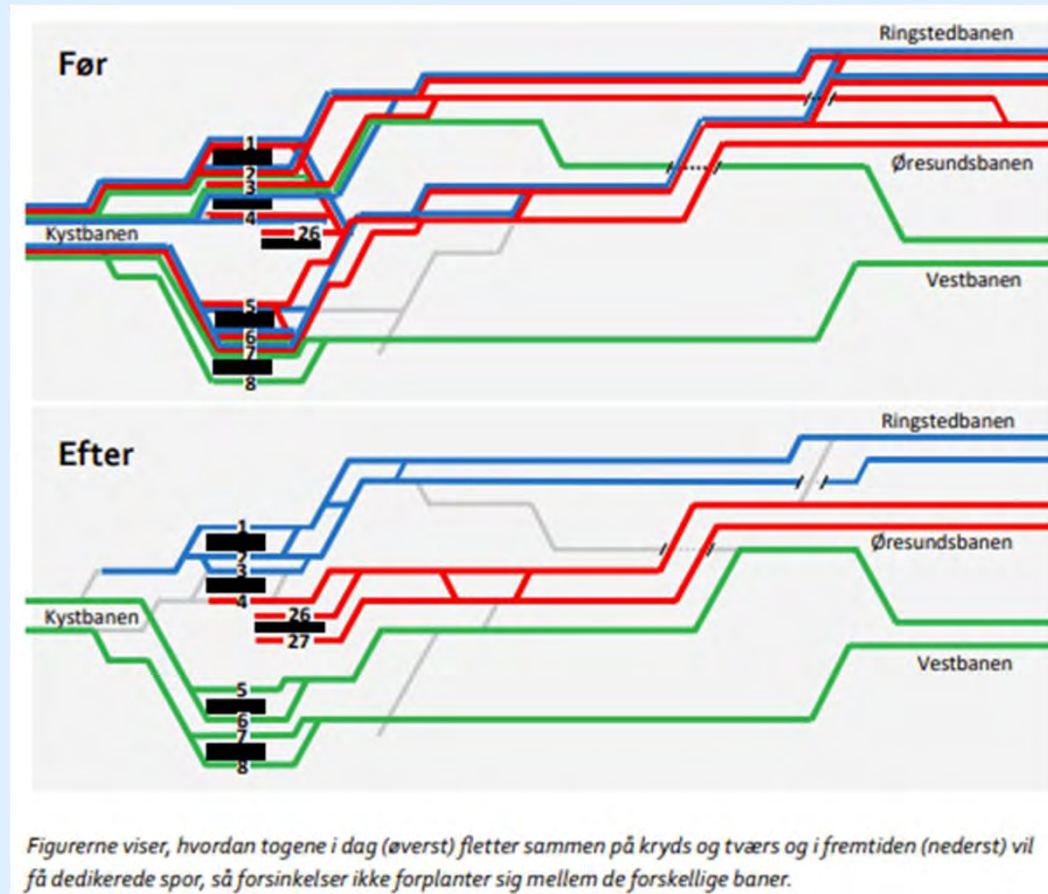
Streckens tjocklek indikerar hur många spår sträckan har, ju tjockare streck desto fler spår



Mycket bra beslut, och...

- Tidplan för genomförande av åtgärderna SVEDAB-paketet och mötesspångs? 2029 måste vara kravbilden
- Trafikverket fått uppdraget, hamnar på Region Syd för genomförande?
- Bangårdskapacitet Malmö/Skåne? Inget uppdrag om utredning
- Lund C och Hässleholm C (Nya flaskhalsar?)
- De sydsvenska enkelspåren kommer fortfarande exportera opunktlighet till stambanan.
- Fyrspår Lund-Hässleholm är inte fullt finansierad. (fler beslut krävs)
- Huvudbangården Köpenhamn och Ellebjerg station

Kapacitet på Københavns Hovedbanegård



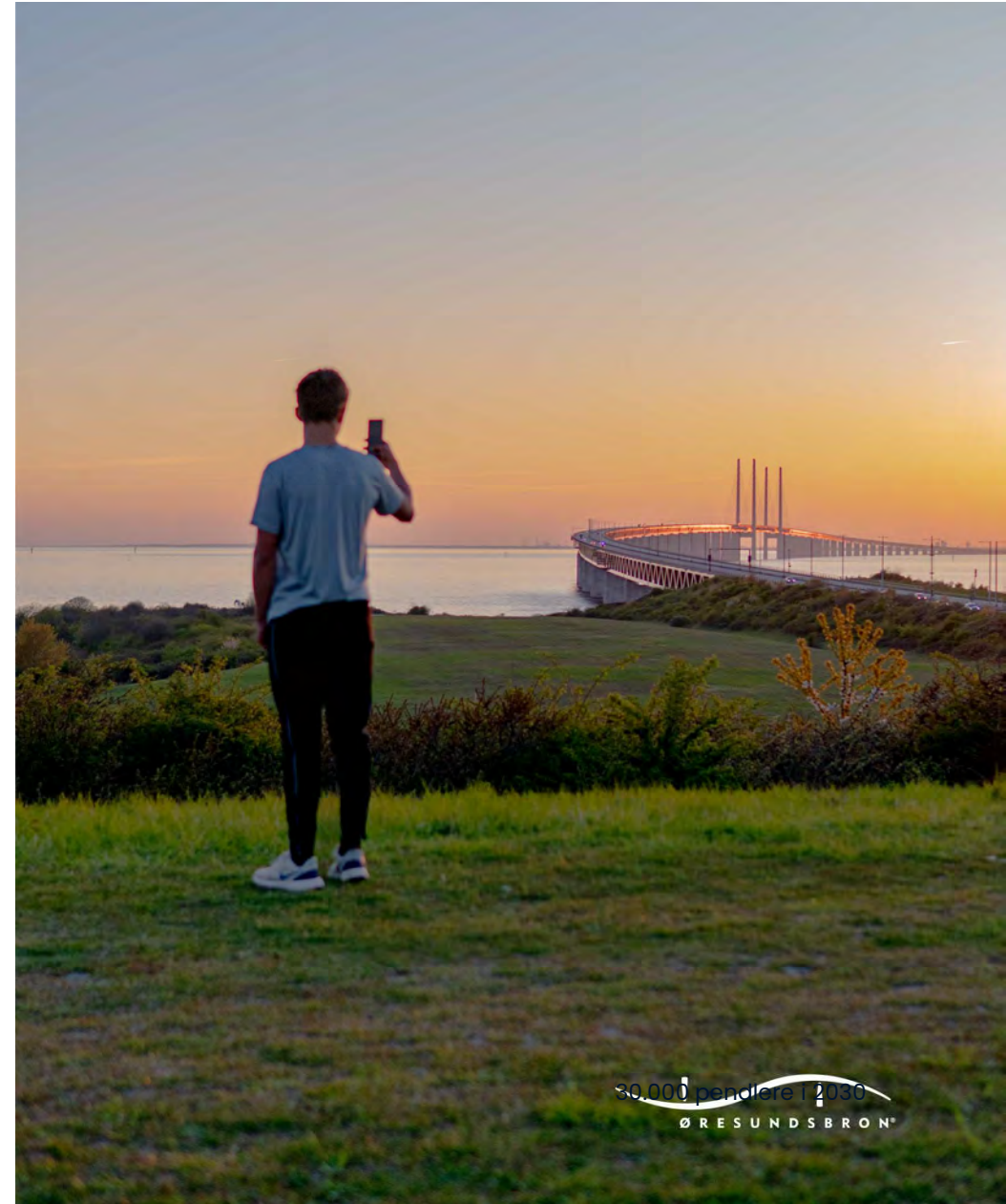
Kilde: Banedanmark (Rapport fra 2021) – "Forenkling af Københavns Hovedbanegård – en vej til bedre punktlighed"



Finansiering och genomförande

Så vad behövs nu?

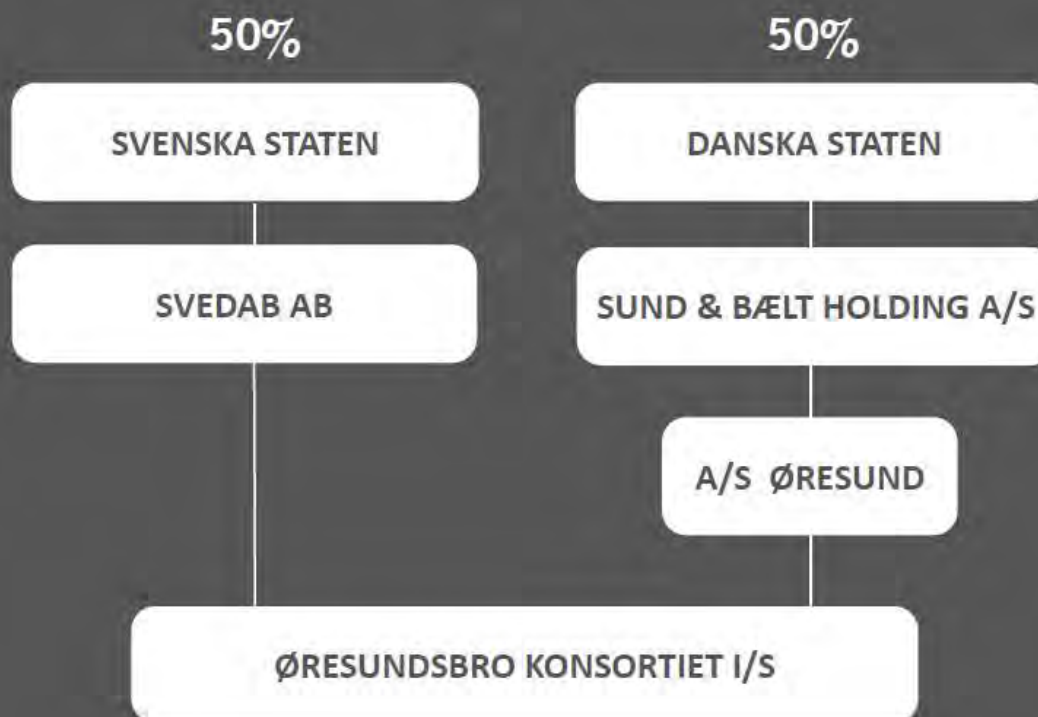
1. Utse en förhandlingsperson att koordinera och hitta överenskommelser med berörda kommuner, länsstyrelse mfl (Lund-Hässleholm)?
2. Tillsätt en task force med bygg och järnvägsbransch i syfte att effektivisera och korta ledtider för byggnation?
3. Konsortium för genomförande?



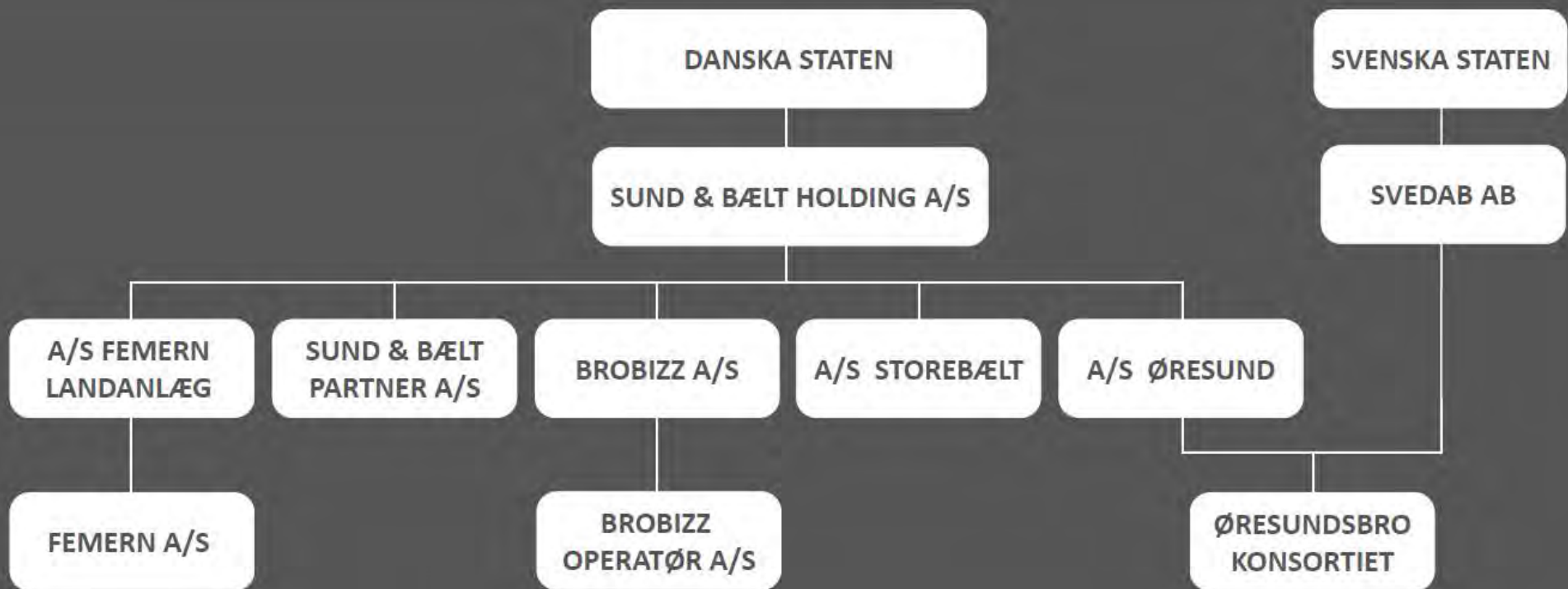


Hur gör Danmark?

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

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

*EU TNT support of 5% of the construction cost

Slutsats



Danmark investerar 100 miljarder DKK

Tyskland - Köpenhamn





2029

Järnvägsflaskhalsen i EUs transportkorridor 5 flyttas norr om Øresundsbron





Nationellt infrastrukturbehov baserat på dagens och framtidens trafik över Öresundsbron:

- 1) Bra beslut av Regeringen 26 oktober
- 2) Förhandla med berörda kommuner och tillsätt en "task force" med branschen för snabbare och effektivare genomförande!
- 3) Utred bangårdskapaciteten Malmö/Syd
- 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