

Øresundsbron

Nuläge och genomförande

Riksdagsseminarium 18 september 2024

Nuläge

Behovet

Persontåg



Godståg



Järnvägsgods

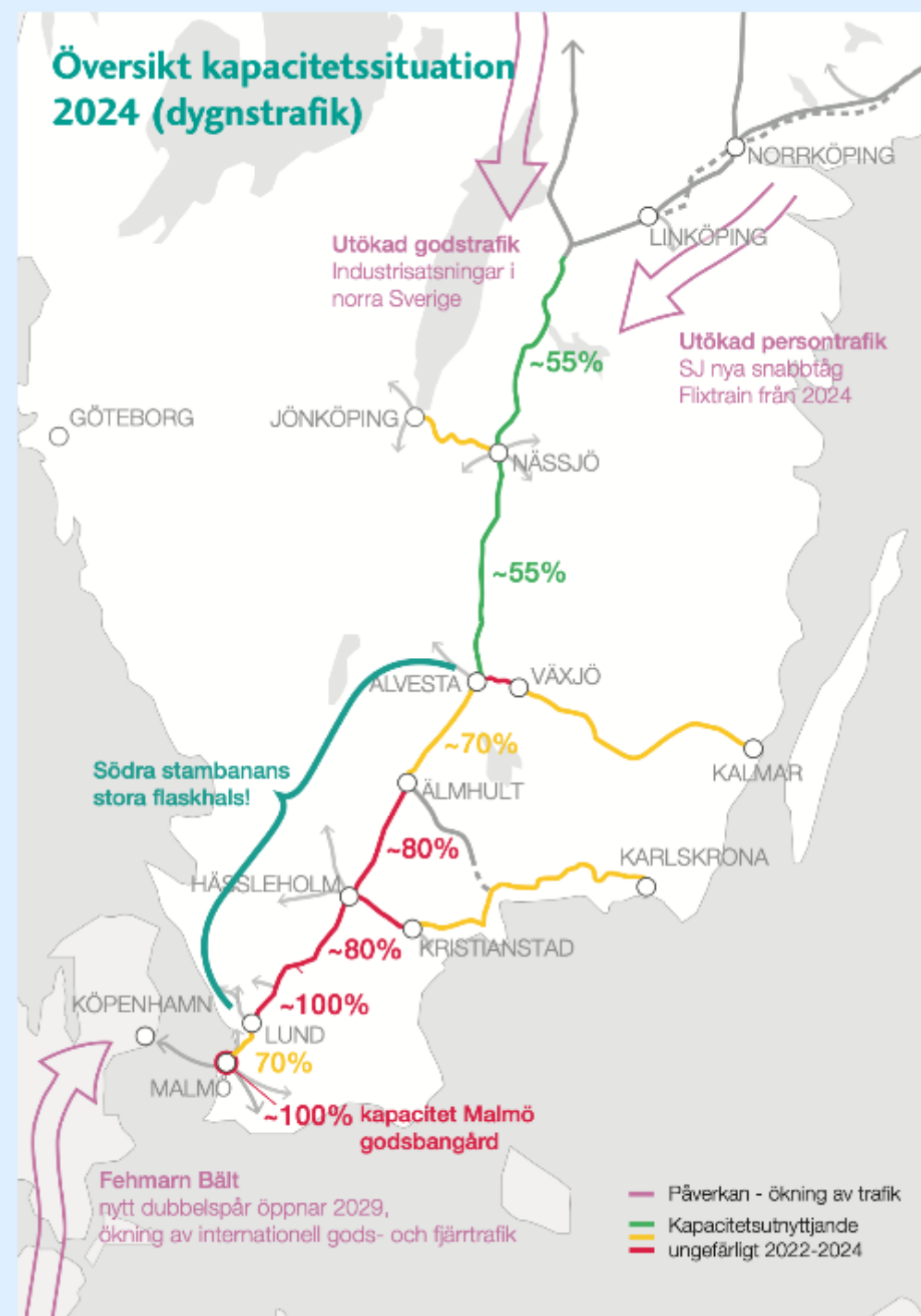
Volym och värde

Tjocklek symboliserar volym
och färgintensitet värde.



Det är mycket trångt...

Källa: stambanan.com





EU har beslutat Fehmarn Bält förbindelsen för den så kallade länken i det trans-europeiska transportnätet. Men hanterar allt kommer den andra spelaren för tillgång och finansieringskälla när företag |



Skandinaviskan kommer närmare sina kunder i Europa. |



Gjutningen i Fehmarns Bält-tunneln inleds i juli följande år. |



Så här väntas havnen och tunneltvättning i Puttgarden se ut när projektet är färdigt. |

FEHMARN BÄLT-PROJEKTET

- Fehmarn-Bält är en 18-kilometer lång tunnel mellan Danmark och Tyskland. Den är världens största järnvägstunnel och kommer att förbinda de två länderna över Kattegat. Projektet omfattar även en 10-kilometer lång väg och en 10-kilometer lång järnväg.
- Första spadtaget togs på plats i juni 2023. Men planerna på en fast förbindelse har funnits sedan 2000-talet.
- Hela tunnelbygget kommer att kosta 55 miljarder svenska kronor, räknat i 2023 års prisnivå. Finansieringen
- blir mer uppdelad för finansieringen blir andra stora stötar för mellan genom en finansiering.
- Ansvaret för byggandet ligger på företaget Fehmarn A/S, som har lagt ut uppdraget på flera konsortier, till exempel tyska, franska och holländska byggföretag. Bland svenska företag finns även Skanska, som bland annat ansvarar för grundläggningen. För finansdelen har Fehmarn A/S valt att samarbeta med svenska företag som Skanska och Swedavia för att finansiera projektet med svenska medel.



Fehmarn Bält-tunneln blir 18 kilometer lång och kommer att ta 30 minuter för tågströmmarna och ett par minuter längre för de som kör bil. |

Ny tunnel i Danmark en "gamechanger"

Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland kommer dramatiskt att korta restiden till kontinenten och förändra resmönster och godstålloden i hela Skandinavien.

I Danmark investeras det för fullt i annan ny infrastruktur för att maximera potentialen när tunneln öppnar för fem år. Men i Sverige lyser satsningarna med sin frånvaro.

Förutom de danska Midtjylland och Tyskland Puttgarden har blivit en självklar stopp för svenska varor på väg till kontinenten. Bättre över landet tar 40 minuter och betydligt längre om man ska köra till och från. Men redan år 2026, har företaget kört sin första var. Då fungerar såväl de svenska länarna som för både bil och tåg. Fehmarn Bält-tunneln blir 18 kilometer lång och kom-

mer att ta 30 minuter för tågströmmarna och ett par minuter längre för de som kör bil. Svenska varor till Puttgarden kommer att minska från fem till tre timmar och jag vet att Hamburg har en bil till Hi Skandinavien så jag ser det. Skanska kommer förbindelsen att kosta omkring 55 miljarder för både tunnel och väg och järnväg i de här delarna av Europa", säger Morten Kramer Nielsen, kommunikationschef på Fehmarn A/S som ansvarar för projektet.

Skanska kommer förbindelsen att kosta omkring 55 miljarder för både tunnel och väg och järnväg i de här delarna av Europa", säger Morten Kramer Nielsen, kommunikationschef på Fehmarn A/S som ansvarar för projektet.



Skanska kommer förbindelsen att kosta omkring 55 miljarder för både tunnel och väg och järnväg i de här delarna av Europa", säger Morten Kramer Nielsen, kommunikationschef på Fehmarn A/S som ansvarar för projektet.

kommer framför allt järnvägstrafiken att öka kraftigt över landet när tunneln är klar. Det här påverkar naturligtvis även restiderna till kontinenten. Men det är också en utmaning för Danmark och Tyskland som ska hantera den ökade trafiken. Det är också en utmaning för Danmark och Tyskland som ska hantera den ökade trafiken. Det är också en utmaning för Danmark och Tyskland som ska hantera den ökade trafiken.

görs för lite, medan många bedömare inte minst i de nordiska länderna har skrivit regionala politiker som så långt som möjligt på beaktat av infrastrukturinvesteringar för att dra nytta av potentialen med tunneln som ett alternativ till andra vägar och järnvägar katar igen.

"Det som är utmaningen handlar om det faktum att det inte är en så enkel fråga som att bygga en tunnel. Det är en fråga om att bygga en tunnel som ska hålla i sig i 100 år. Det är en fråga om att bygga en tunnel som ska hålla i sig i 100 år. Det är en fråga om att bygga en tunnel som ska hålla i sig i 100 år.

Stina Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.

Morten Kramer Nielsen, kommunikationschef på Fehmarn A/S.

Stina Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.

Morten Kramer Nielsen, kommunikationschef på Fehmarn A/S.

Stina Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.

Morten Kramer Nielsen, kommunikationschef på Fehmarn A/S.

Stina Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.

Morten Kramer Nielsen, kommunikationschef på Fehmarn A/S.



När Øresundsbron inte längre räcker till

2029 blir järnvägen konkurrenskraftigare

Samtidigt flyttar den största flaskhalsen norr om Øresundsbron



Kapacitetsstudie Øresundsbron

2021-03-17



Bron är inte 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



Bra beslut 26 oktober 2023

Järnvägens framtid

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



Beslutet omfattar 2022–2033, 16.7 Miljarder SEK:

Hässleholm – Lund, två nya spår

"Svedab Paketet"

- Ny planskild spårkorsning på Malmö bangård
- Anläggande av fler plattformsspår i banhallen på Malmö C
- Utbyggnad till dubbelspår mellan Östervärns station och Malmö C

Godsätgärder

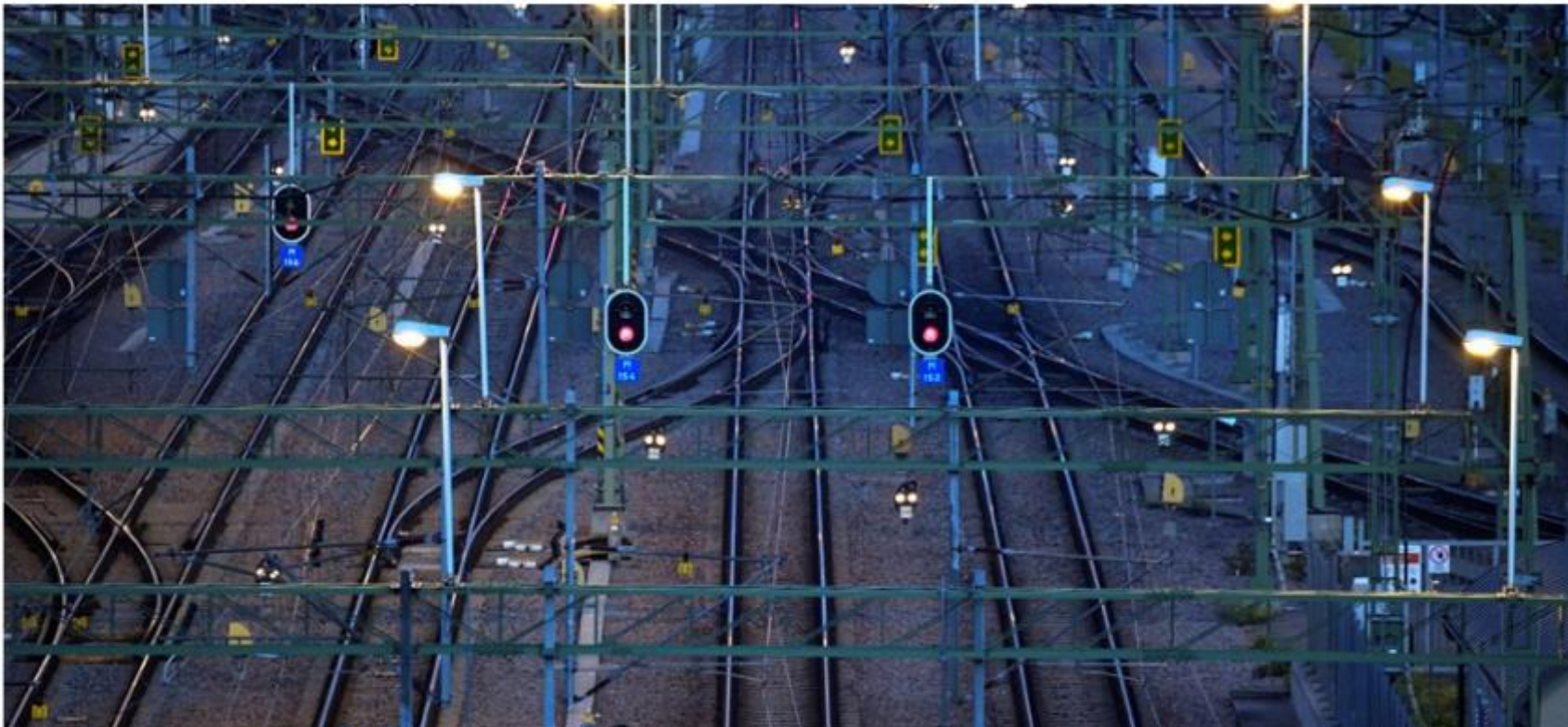
- Förbigångsspår Slätthult (Södra stambanan)
- Mötesspår på godsstråket genom Skåne
- Förbigångsspår Rättelöv och spår 21 i Hässleholm (Södra stambanan)



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.



**Ingen vet om
rangerkapaciteten
räcker?!**

Problemet!

**Inga av Regeringens beslut
angående Södra stambanan finns
med i Trafikverkets
genomförandeplan 2024–2029!**

Trafikverkets genomförandeplan

för åren 2024–2029



Två nya spår Lund-Hässleholm

I plan 16.7 miljarder. Total kostnad 28 Miljarder

Tidplan

- 1 **Upstart och upphandling**
2024-2025
- 2 **Lokaliseringsutredning**
2026-2029
- 3 **Tillåtlighetsprövning**
2030-2031
- 4 **Järnvägsplaner (beroende på val av sträckning)**
2030-2036
- 5 **Projektering och produktion (beroende på val av sträckning)**
2034-2047
- 6 **Trafikstart (beroende på val av sträckning)**
2043-2048



21 maj 2024

Svenska Dagbladet

Nyheter Näringsliv Kultur Ledare Debatt Livet eSvD

”Södra stambanan får inte bli en flaskhals”



Underhållsarbete på Södra stambanan vid Hässleholm i mars i år. Foto: Johan Nilsson/TT

Det kommer att bli en ökad efterfrågan på järnvägstransporter när tunneln mellan Danmark och Tyskland står klar. Men Sverige har gjort för lite för att kunna möta upp dessa behov, skriver debattörer.

Vi ser behov av tre viktiga, konkreta åtgärder:

- För det första behöver Trafikverket genomföra redan fattade beslut.
- För det andra behöver ett beslut tas om det planerade fyrspåret Lund till Hässleholm och tiden för genomförandet måste kortas avsevärt. En kraftsamling bör göras med alla inblandade myndigheter och kommuner för att få ner tiden för färdigställande till under tio år med mål om färdigställande till 2033.
- För det tredje behöver en forcerad planering snarast påbörjas för fyrspar norrut från Hässleholm.

Per Amund Ruth

SSAB, Head of Supply Chain

Ted Lundström

Ovako, Head of Global Logistics, group purchasing

Christina Svensson Stenberg

vd Ikea Supply Chain Services

Linus Eriksson

vd, Öresundsbron

Tomas Arvidsson

Transportindustriförbundet, ordförande järnväg

Henrik Dahlin

vd, Green Cargo

Vi behöver öka genomförande förmågan



lin@oresundsbron.com

