



Øresundsbron

Nuläge och genomförande

Riksdagsseminarium 18 september 2024

Nuläge

Behovet

Persontåg

övriga sträckor
0-80 tåg/dag

300-1000
tåg/dag

150-300
tåg/dag

80-150
tåg/dag



Godståg

30-50
tåg/dag

50-150
tåg/dag

övriga sträckor
0-30 tåg/dag



Järnvägsgods

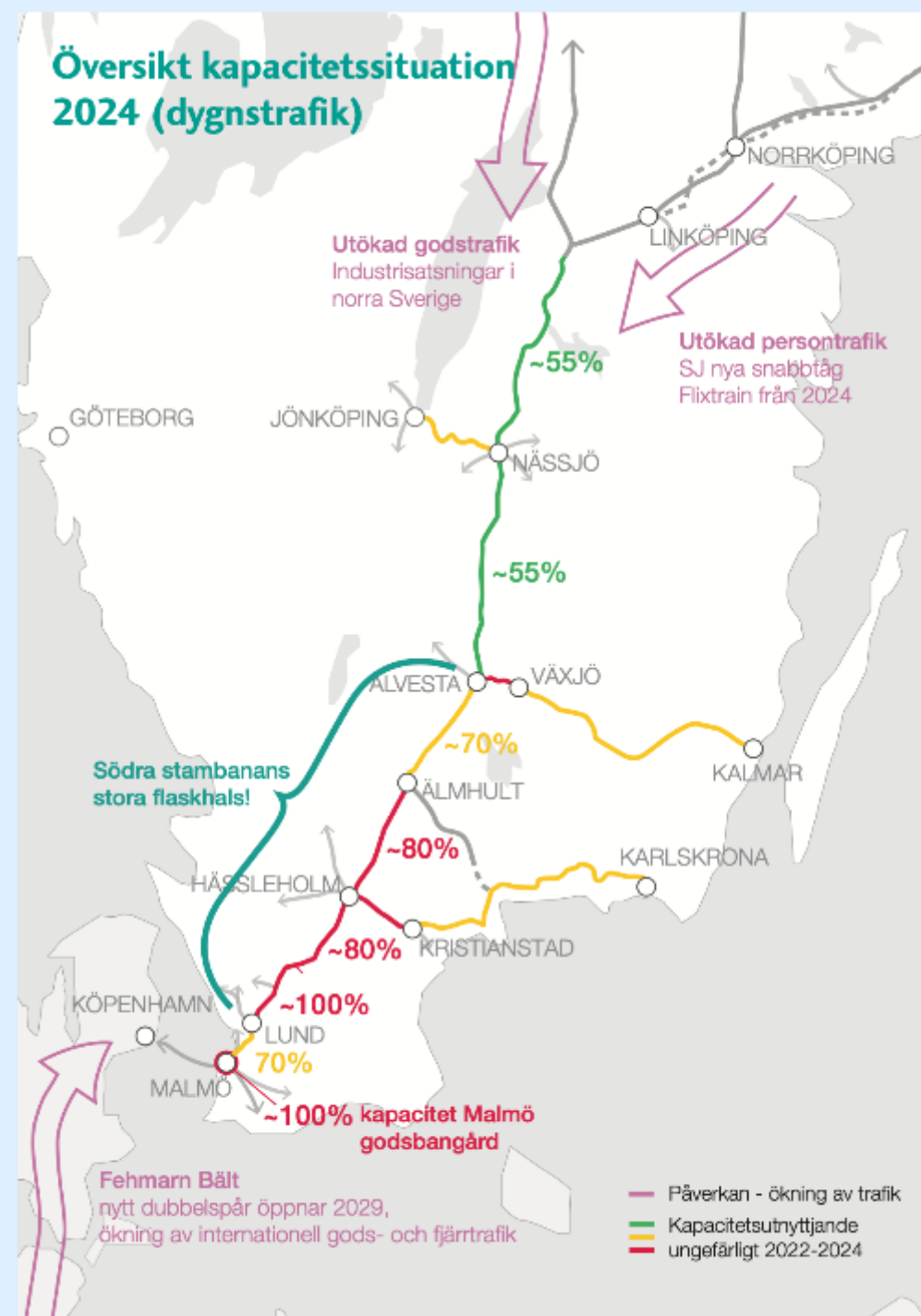
Volym och värde

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 hanterat allt kommer den andra spelaren för tillgång och finansieringskälla när företag i



Skandinaviska kommer närmare sina kunder i Europa.



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



Så här ser ut hamnen och tunneltunnelningen i Puttgarden på utvärderingsprojektet i dagligt.

FEMHARN BÄLT-PROJEKTET

- Fehmarn Bält är en 18 kilometer lång tunnel mellan Danmark och Tyskland. Den är 17 kilometer lång och kommer att byggas i två etapper. Den första etappen kommer att byggas mellan 2024 och 2026. Den andra etappen kommer att byggas mellan 2026 och 2029.
- Fehmarn Bält är en 18 kilometer lång tunnel mellan Danmark och Tyskland. Den är 17 kilometer lång och kommer att byggas i två etapper. Den första etappen kommer att byggas mellan 2024 och 2026. Den andra etappen kommer att byggas mellan 2026 och 2029.
- Fehmarn Bält är en 18 kilometer lång tunnel mellan Danmark och Tyskland. Den är 17 kilometer lång och kommer att byggas i två etapper. Den första etappen kommer att byggas mellan 2024 och 2026. Den andra etappen kommer att byggas mellan 2026 och 2029.



Fehmarn Bält-tunneln blir 18 kilometer lång och kommer att ta 15 minuter för lastbilen 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 godströden 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 att Danmark och Tyskland har blivit en viktigare del av den europeiska godströden, kommer tunneln att förändra resmönstret i hela Skandinavien. Det är en viktig del av den europeiska godströden, och tunneln kommer att förändra resmönstret i hela Skandinavien. Det är en viktig del av den europeiska godströden, och tunneln kommer att förändra resmönstret i hela Skandinavien.

tjänst på Fehmarn A/S som byggare av tunneln.

Budgeten för projektet ligger på motsvarande 85 miljarder kronor vilket gör det till Danmarks största infrastrukturprojekt genom tiderna. I enlighet med den nya lagstiftningen kommer tunneln att byggas i två etapper. Den första etappen kommer att byggas mellan 2024 och 2026. Den andra etappen kommer att byggas mellan 2026 och 2029.

Det är en viktig del av den europeiska godströden, och tunneln kommer att förändra resmönstret i hela Skandinavien. Det är en viktig del av den europeiska godströden, och tunneln kommer att förändra resmönstret i hela Skandinavien.



Det är en viktig del av den europeiska godströden, och tunneln kommer att förändra resmönstret i hela Skandinavien. Det är en viktig del av den europeiska godströden, och tunneln kommer att förändra resmönstret i hela Skandinavien.

kommer framför allt järnvägstrafiken att öka kraftigt över området när tunneln är klar. Det här påverkar naturligtvis även resterna av järnvägstrafiken i hela regionen.

I Danmark och Tyskland har man sedan länge börjat förbereda sig för den nya spelplanen och driver stora projekt på land som ska binda ihop tunneln med annan infrastruktur. Totalt sammanlagt 1.200 miljoner kronor på järnvägen i Tyskland och Danmark det närmaste decenniet, enligt prognoserna från infrastrukturmyndigheterna.

På den danska sidan byggs bland annat en dubbelbana järnväg mellan Köpenhamn och Rødby. Även på Köpenhamns flygplats i Kastrup investeras det kraftigt för att klara av mer godstrafik. I Sverige däremot, har det

gjorts för lite, medan många bedömare inte minst i de nordiska länderna har skrivit regionala politiker som så långt som möjligt på bekvämt av infrastrukturinvesteringar för att dra nytta av potentialen med tunneln samt att stärka samhällets vägar och järnvägar kring igen.

"Det som är utmaningen handlar om det faktiska i och för sig är att man ska kunna bygga en tunnel som är 18 kilometer lång och som ska byggas i två etapper. Det är en utmaning som inte bara handlar om byggandet av tunneln, utan också om att bygga en infrastruktur som kan hantera den stora mängden godstrafik som kommer att passera genom tunneln."

Det är en viktig del av den europeiska godströden, och tunneln kommer att förändra resmönstret i hela Skandinavien. Det är en viktig del av den europeiska godströden, och tunneln kommer att förändra resmönstret i hela Skandinavien.

Stora Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.

Stora Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.

Stora Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.

Stora Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.

Stora Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.

Stora Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.

Stora Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.

Stora Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.

Stora Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket.



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

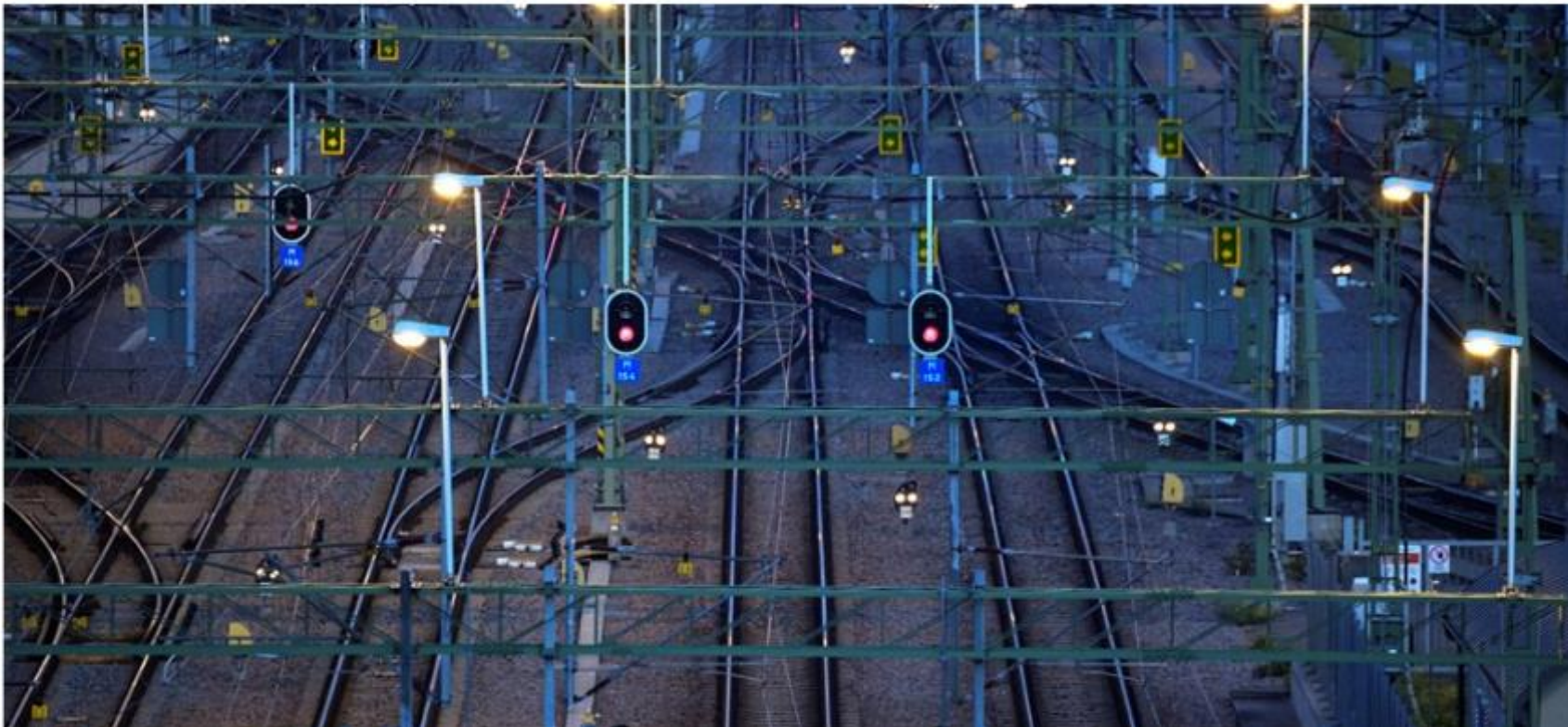
- Förbigångsspår Slätthult (Södra stambanan)
- Mötesspår på godsstråket genom Skåne
- Förbigångsspår Rättelöv och spår 21 i Hässleholm (Södra stambanan)



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

