

**Välkomna**

**Trafikudvalg/Trafikudvalg**

**Det som binder os sammen**



### **Aftale mellem Sveriges regering og Danmarks regering om en fast forbindelse over Øresund**

Sveriges og Danmarks regeringer er enige om en fast forbindelse over Øresund,

i ønsket om at skabe forbedrede trafikforbindelser mellem de to lande og dermed tilvejebringe forudsætningerne for et forstærket og udbygget kulturelt og økonomisk samarbejde samt for udviklingen af et fælles arbejds- og boligmarked i Øresundsregionen til gavn for begge stater,

# Öresundsförbindelsen

## 9 år från beslut till trafik



1991 Beslut



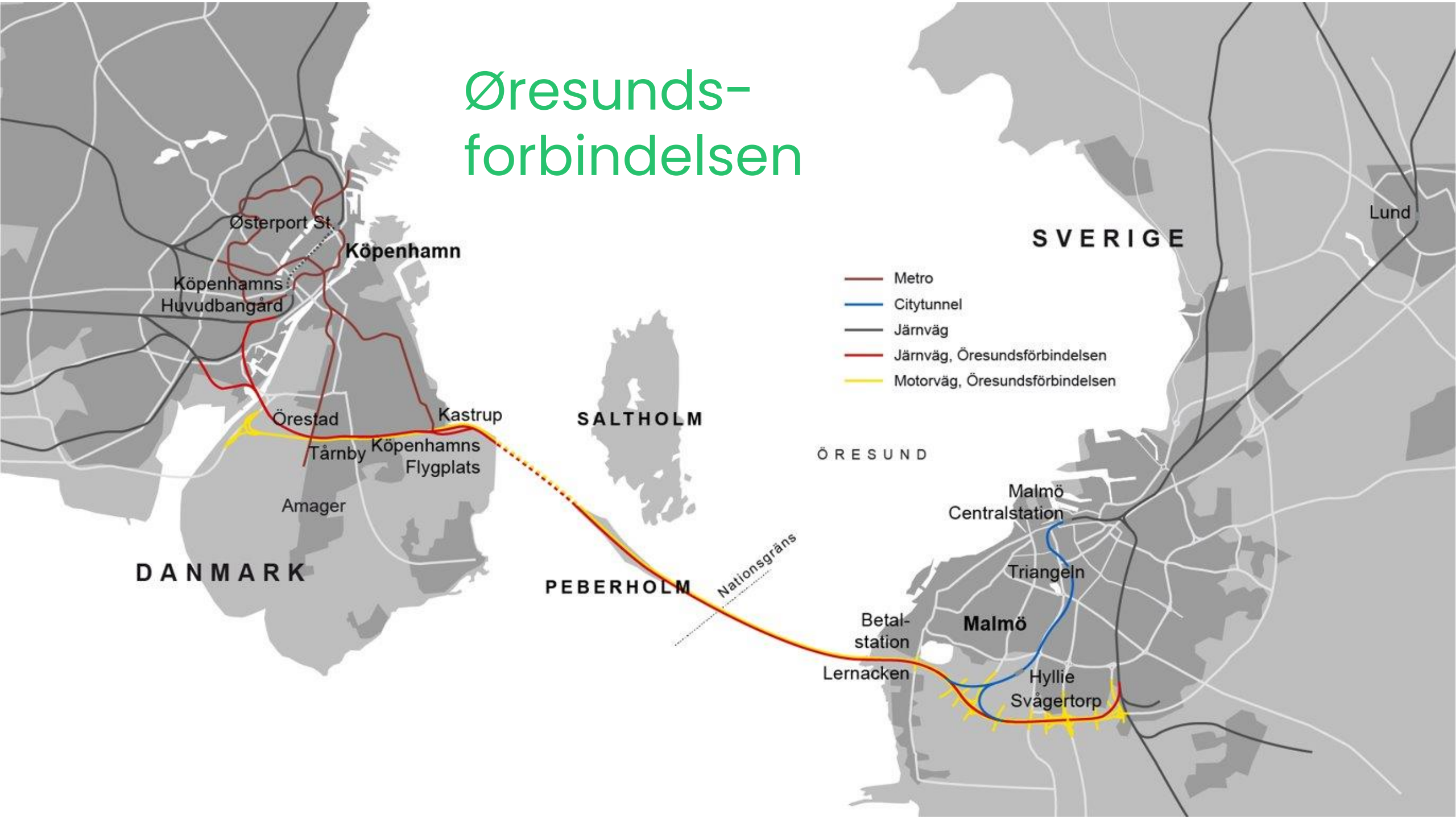
1995 Start byggnation



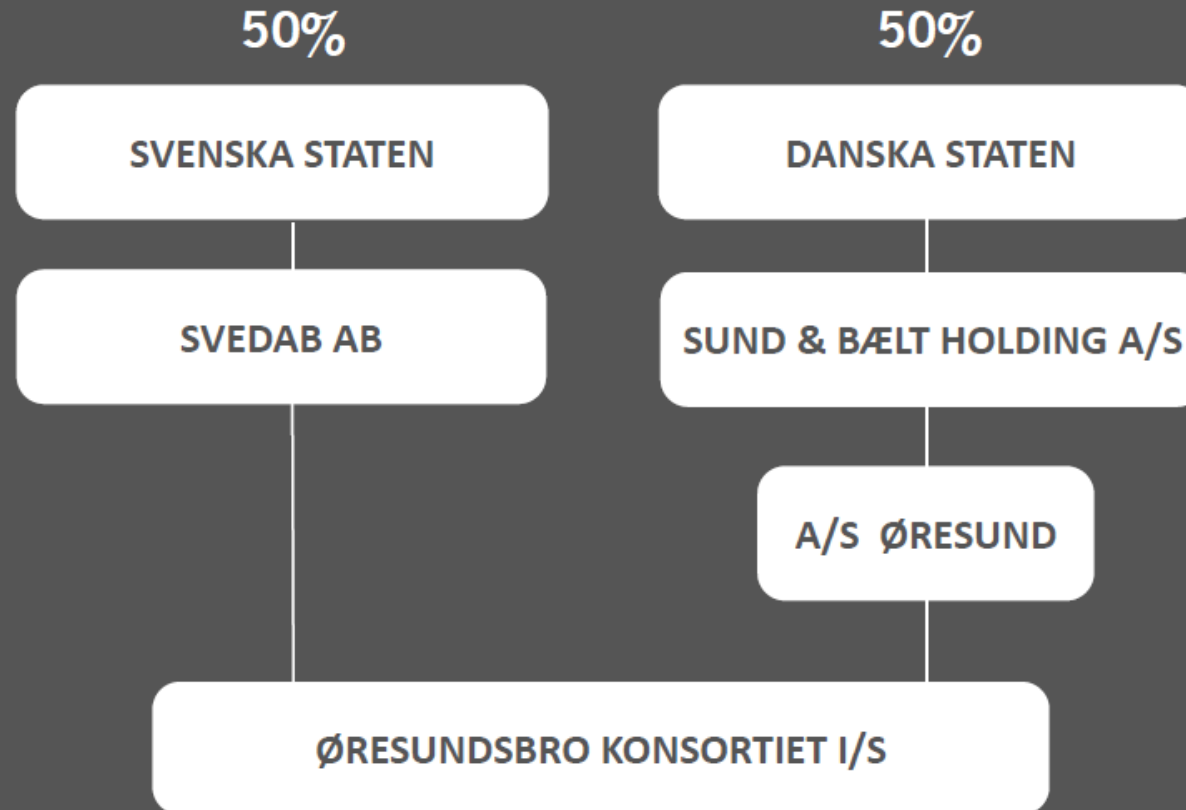
2000 1 juli invigning



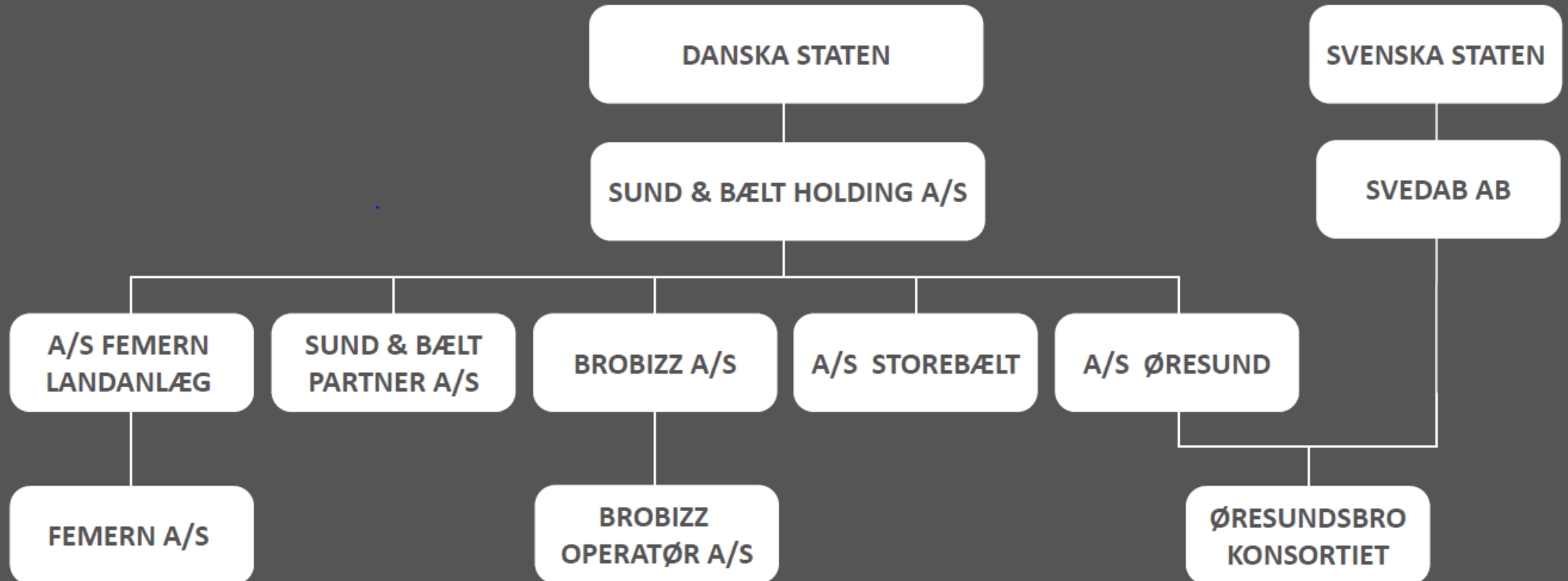
# Øresunds- forbindelsen



# Ägande Øresundsbro Konsortiet



# Dansk ägarmodell – Infrastruktur finansierar infrastruktur



Kort om Øresundsbron:

**Konsortium ägt av Svenska  
och danska staten 50/50**

**Finansierad med lån**

**Øresundsbro Konsortiet 2023:**

**Resultat 1.25 Miljarder DKK**

<b>Construction costs (at opening)</b>	<b>DKK (bn)</b>	<b>EUR (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>4,0</b>

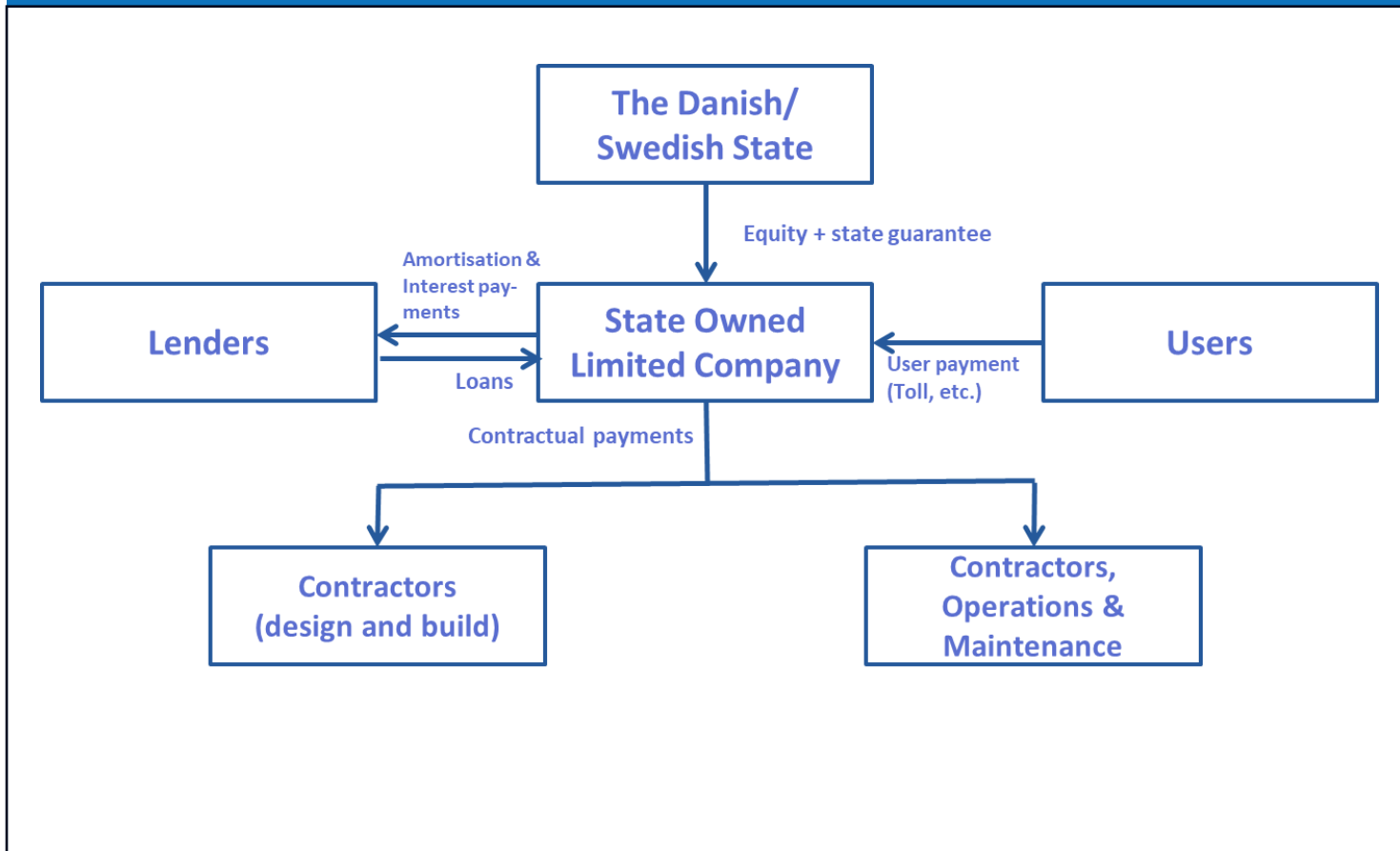
\*EU TNT support of 5% of the construction cost



# Den danske model:

## Infrastruktur finansierer infrastruktur

- Lånefinansiering uden at belaste infrastrukturen
- Garanterede lån med garantipræmie til staten
- Gennemførelsen drives i selskabsform fra planlægning til opførelse
- Drift, renter og afdrag betales via brugerbetaling. Tilbagebetalingstiden er ca. 30 år.



# Ny finansieringskälla

## Prioritera dagens akuta problem!

1. Åtgärder Mö-SSB (Regeringsbeslut 26/10 2023)
2. Två nya spår Lund-Hässleholm (-Alvesta)
3. Bygg bort enkelspår HBG-Hm-Kstd, Ys-Mö
4. Bangårdskapacitet MGB
5. E6 Löddeköpinge-Lomma
6. Lunds C och Helsingborg C-Maria

Nya finansieringsformer

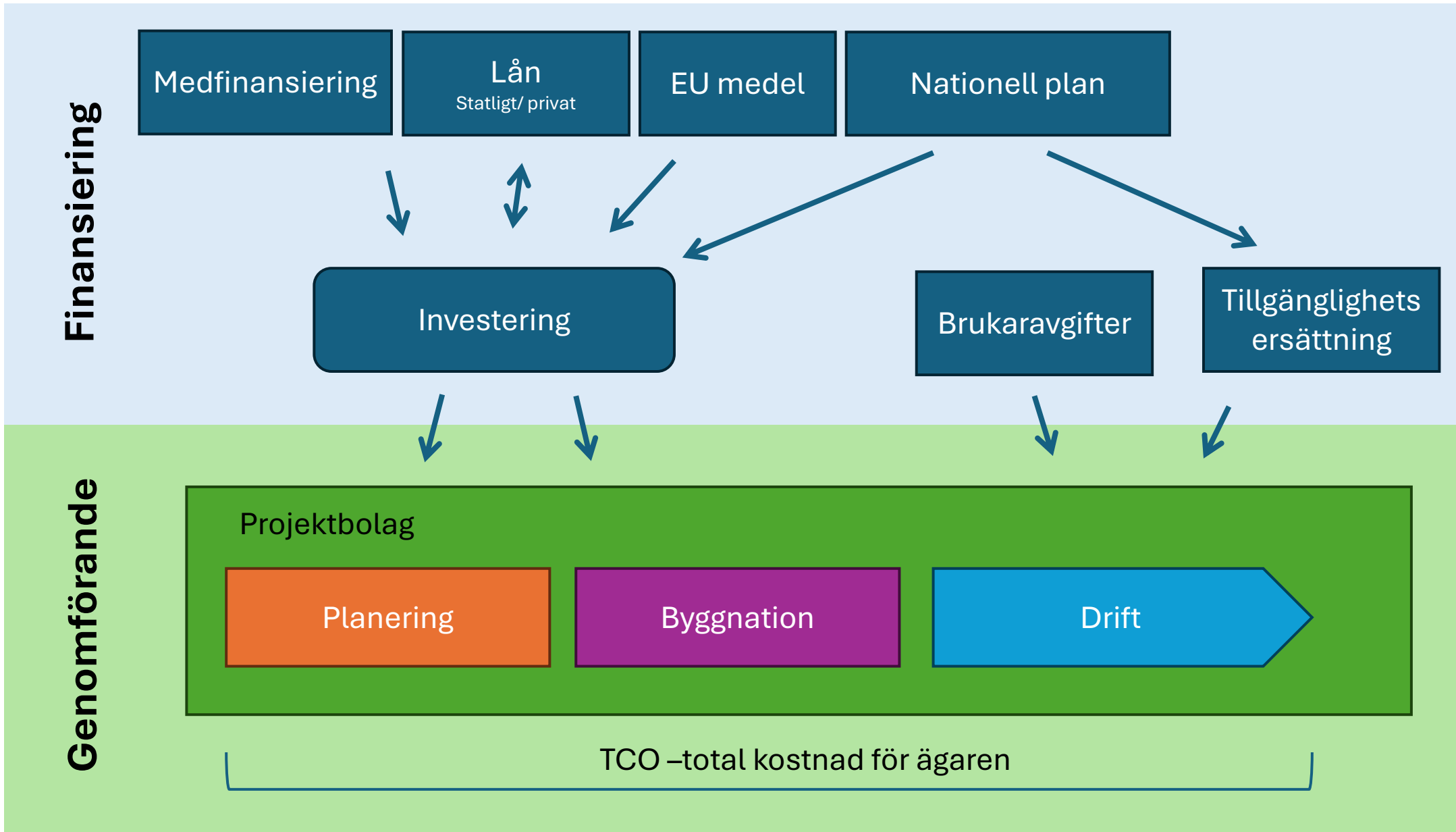
- Pröva utbyggnad av **Malmbanan** med privata aktörer
- Utredda genomförandet och finansiering av **Östlig förbindelse**
- Intäkter från **Öresundsbron** ska riktas till satsningar i Öresundsregionen
- Arbeta vidare med en finansieringslösning för **dubbelspår Luleå-Boden**

 Regeringskansliet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet 9

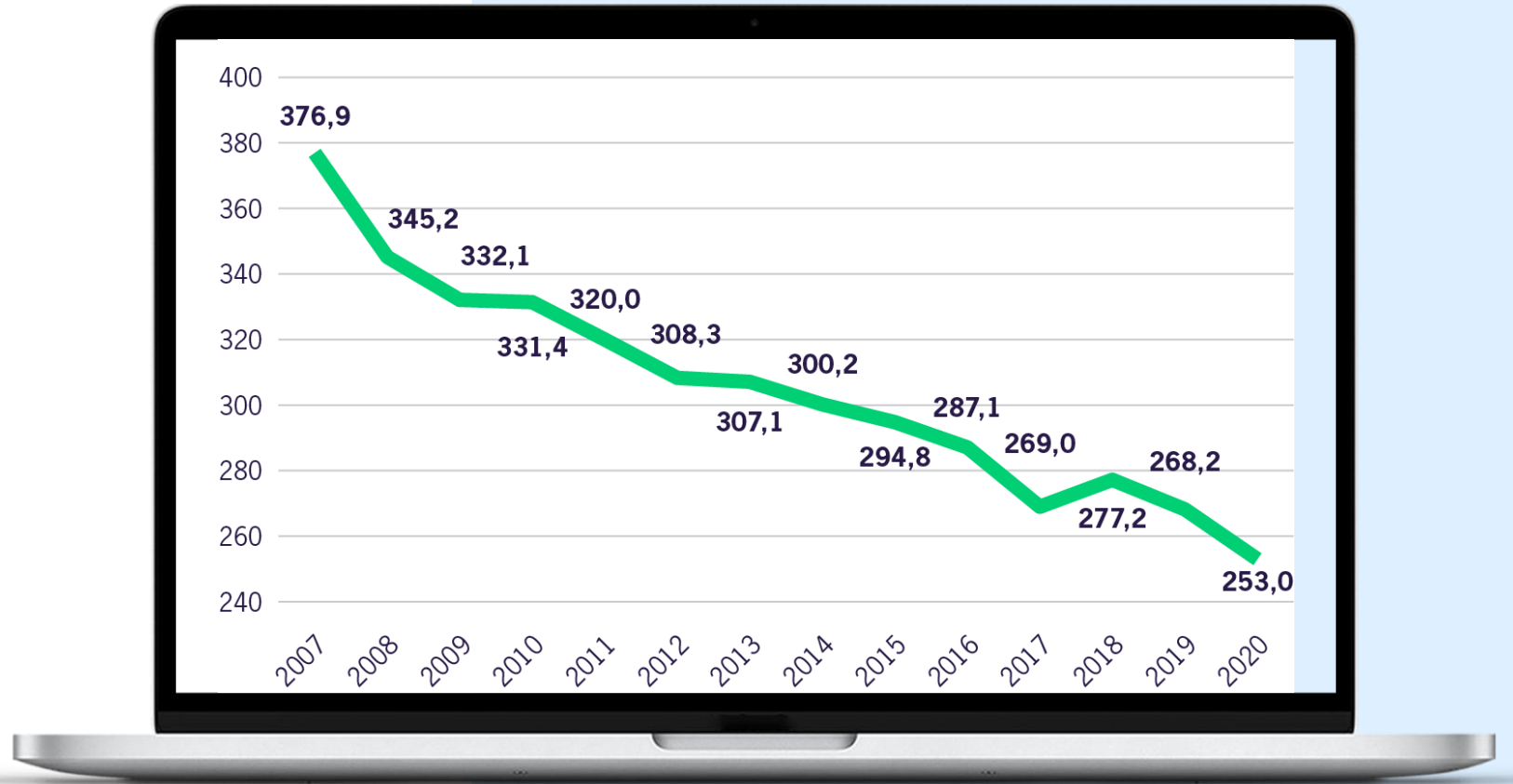


Möjligheterna är stora: Viktigt välja den kombination som passar bäst i aktuellt objekt



# Netto driftskostnadsutveckling 2007-2020 Öresundsbron

● MDKK



# En fantastisk region

- 4.3 miljoner människor
- Skillnader i valuta, löner och priser ger möjligheter
- 28 miljoner personresor över bron 2023
- En halv miljon avtalskunder
- 18500 arbetspendlar över sundet
- Ca 2000 lastbilar och ca 450 godsvagnar per dygn



# 24 år tillsammans Hur går det för oss?





**2000-2010**



**2010-2021**

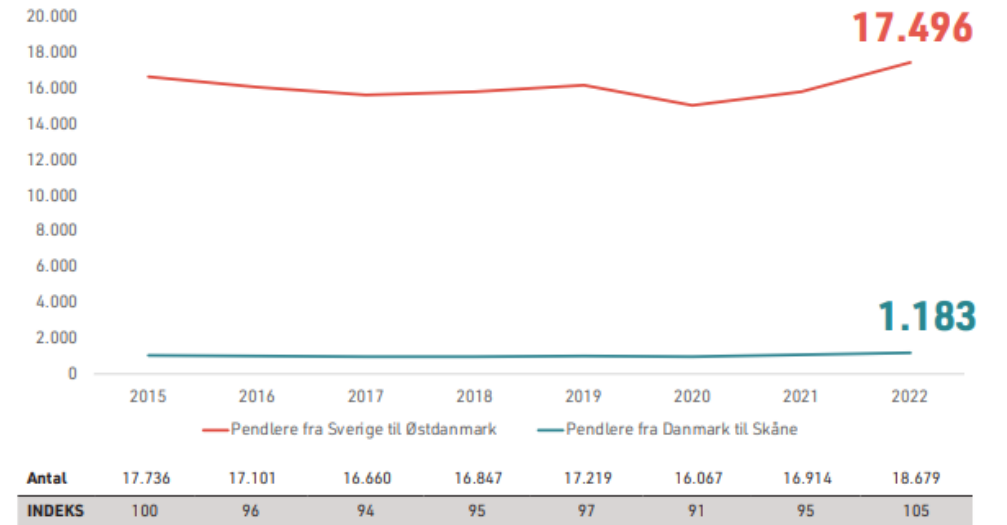


# Turbulent period från 2015

- ID- och gränskontroller på grund av migrationskrisen
- Pandemin
- Administrativa och lagliga hinder blir alltmer synliga



## UDVIKLINGEN I ANTAL GRÆNSEPENDLERE OVER ØRESUND 2015-2022



# PRESUNDS INDEX®



# Nu händer det!

## Øresundsindex

Mäter integrationen över Öresund för nio parametrar



**Viktig insikt:**

**Det räcker inte att  
bygga en bro...**

**Fler överenskommelser  
behövs!**





**Næste fortælling om regionen**  
30.000 pendlere i 2030

Hur?

## Stärkt mobilitet och kapacitet mellan länderna:

1) Ett gränslöst trafiksystem Malmö-Köpenhamn:

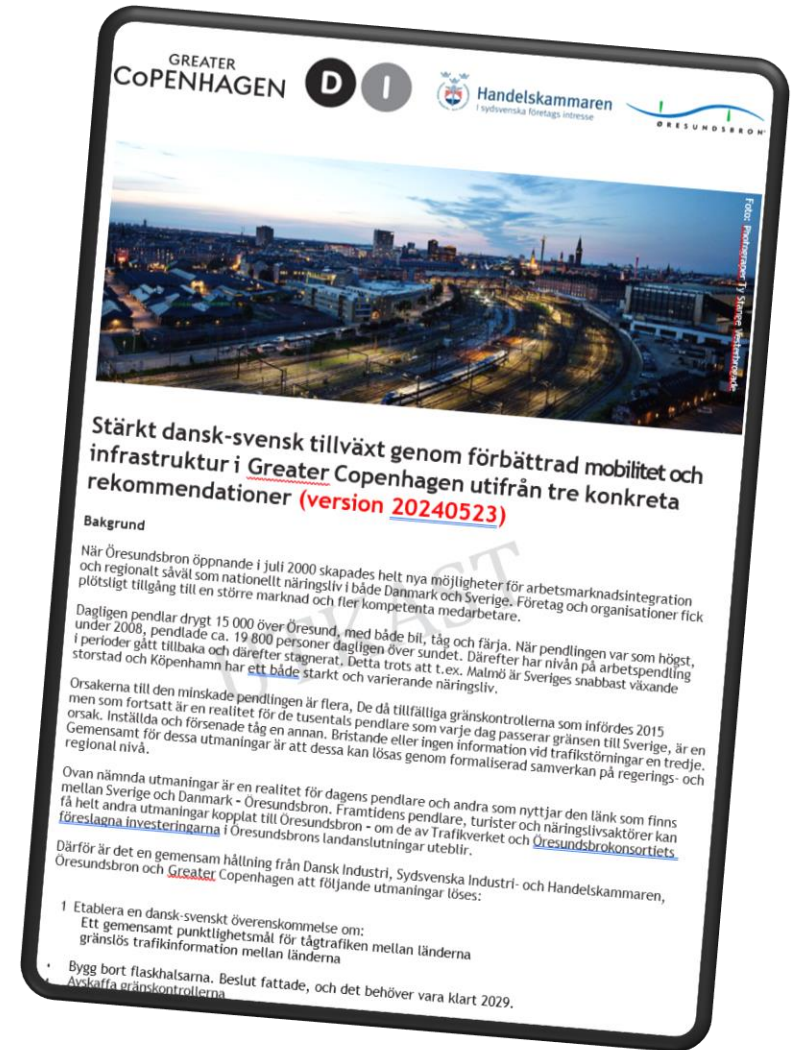
A) Ett gemensamt punktlighetsmål om 90% punktlighet i peaktid för tågtrafiken mellan länderna

C) Kortare restid med tåg (30 min Malmö C-Huvudbangården)

D) Harmonisera fradragsregler (reseavdrag) med Store bälts-förbindelsen

2) Bygg bort flaskhalsarna i infrastrukturen. Beslut fattade, och det behöver vara klara 2029.

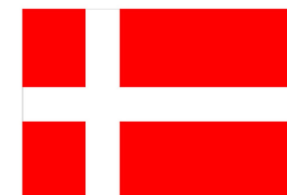
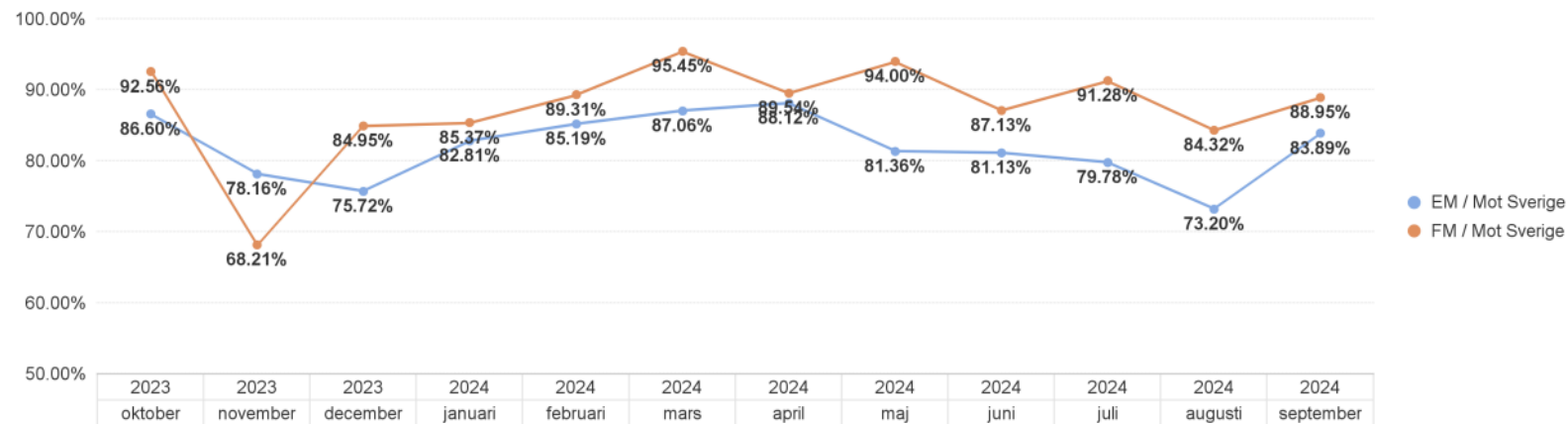
3) Möjliggör gränskontroller ombord på tågen (Revidera bilateralt avtal från 2017)



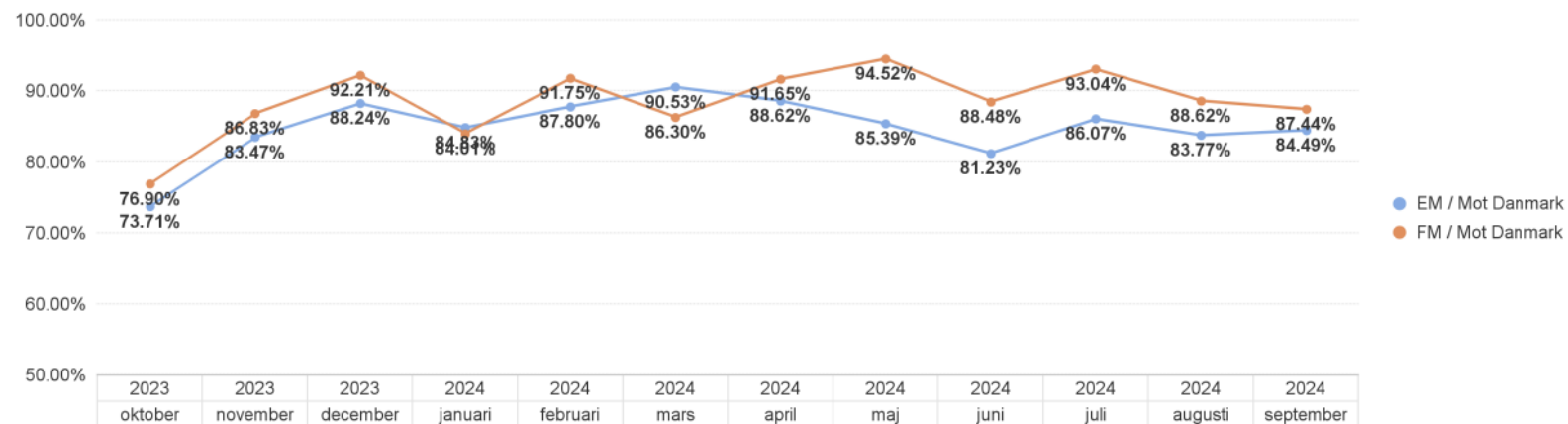
# Punktligheten

"Hvert femte tog i myldretiden er forsinket"

Punktlighet Peberholm RT+3 Förmiddag (FM 06:00-08:59) och Eftermiddag (EM 15:00-17:59) mot Sverige



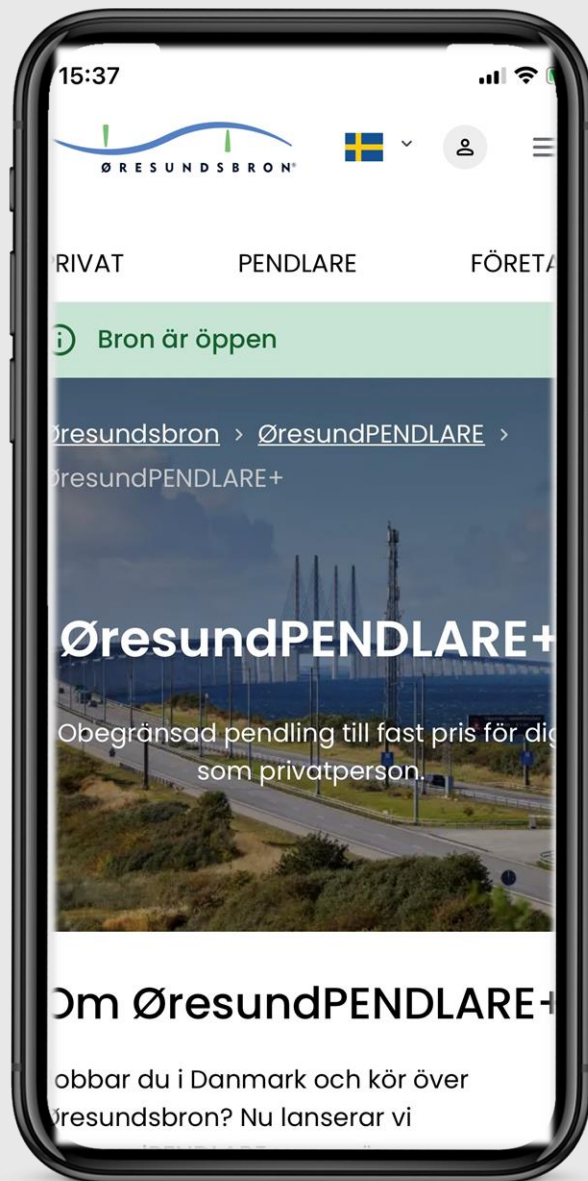
Punktlighet Peberholm RT+3 Förmiddag (FM 06:00-08:59) och Eftermiddag (EM 15:00-17:59) mot Danmark



**Vi behöver ett  
överenskommet  
punktlighetsmål för den  
gemensamma tågtrafiken  
København - Malmö**







## Fradragsregler

Generellt kilometerfradrag 35 DKK > 25 km t/r.

Passage - Øresundsbron:

Bil - 50 DKK

Tog - 8 DKK

Passage - Storebæltsbroen:

Bil - 110 DKK

Tog - 15 DKK

# Flaskehalse og øget kapacitet SE/DK



## Flere flaskehals

I dag anvendes kun 2/3 af Øresundsbrons jernbanekapacitet. Årsagen er begrænsninger i infrastrukturanlæggene på land.

I 2029 åbner Femernforbindelsen. Mængden af gods vil stige,

# Behovet

## Persontåg



## Godståg



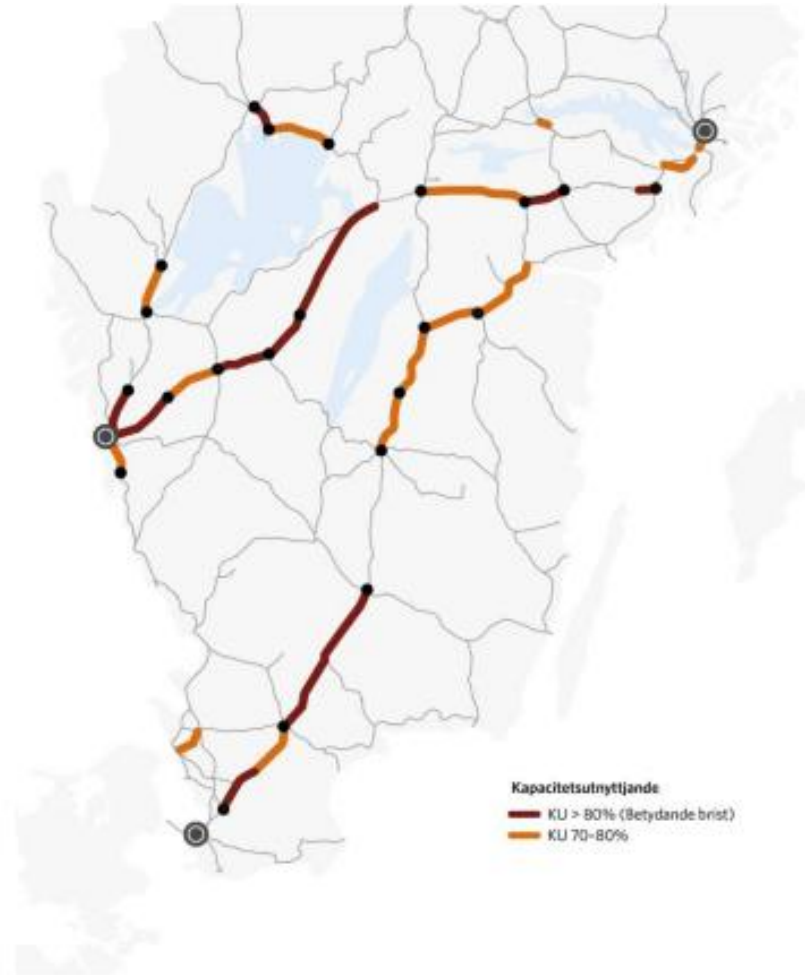
## Järnvägsgods

Volym och värde

Tjocklek symboliserar volym  
och färgintensitet värde.



# Underhåll räcker inte, vi behöver mer kapacitet



Figur 7 Kapacitetsutnyttjande för person-/godstrafik (ansökt trafik år 2024) för sträckor med > 20 godståg och > 45 persontåg per dygn. Se bilaga 1 för kapacitetsutnyttjande 2024 per tågslag (person, gods).

## DAGENS NYHETER.

E-DN  
ARKIVET  
KORSÖRD

KUNDSERVICE  
QUIZ  
ERBJUDANDEN

Nyheter Sverige Världen Ekonomi Kultur Sport Klimatet Ledare DN Debatt ☰ Meny

Din ekonomi Jobb & Karriär Motor Börs Sök jobb

EKONOMI

### Ikea sätter in egna bussar på grund av tågstrulet: "Situationen är ohållbar"

Uppdaterad 15:28 Publicerad 12:30



Ikea of Swedens kontor i Älmhult. Arkivbild. Foto: Johan Nilsson/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 Tåg företagen och Øresundsbro Konsortiet.**

## Kapacitet på jernbanen

- I dag anvendes kun 2/3 af Øresundsbrons jernbanekapacitet. Årsagen er begrænsninger i infrastrukturanlæggene på land.
- I 2029 åbner Femern-forbindelsen. Mængden af gods vil stige, men det svenske jernbanelnet har ikke kapacitet til at håndtere flere tog nord for Lund C.



EU har kallat Fehmarn Bält förbindelsen för den saknade länken i det transeuropeiska transportnätet. Men framför allt kommer den ändra spelplanen för logistik och försörjningskedjan när företagen



Skandinavien kommer närmare sina kunder i Europa. FOTO: FERMERN A/S



Gjutningen i Fehmarn Bält-tunneln inledades i juli förra året. FOTO: FERMERN A/S. Så här väntas hamnen och tunnelmyningen i Puttgarden se ut när projektet är färdigt. ILLUSTRATION FERMERN A/S

**FEHMARN BÄLT-PROJEKTET**

Fehmarn Bält är en 18 kilometer lång tunnel mellan Lolland i Danmark och Fehmarn i Tyskland. Den får därmed i princip samma sträckning som färjelinjen Rødby-Puttgarden. Tunneln ska sträckas ner under botten och kommer ha plats för både bil- och lågtrafik.

Första spadtaget läggs i januari 2023. Men planerna på en fast förbindelse har funnits sedan 1990-talet.

Hela tunnelbygget kommer att kosta 55 miljarder danska kronor, räknat i 2025 års prisnivå. Finansieringen liknar upplägget för Öresundsbron där användarna står för notan genom en tunnelavgift.

Ansvarig för bygget är bolaget Fehmarn A/S som har lagt ut upplägget på flera konsortium, lett av tyska, franska och holländska byggbolag. Bland svenska bolag med uppdrag finns Sweco, som bland annat ansvarar för grundningsarbeten. Här finns även Thelleborg som levererar kopplingar som förbinder de olika tunnelsektionerna med varandra.



Fehmarn Bält-tunneln blir 26 kilometer lång och kommer att ta sju minuter för tågresenärerna och ett par minuter längre för de som kör bil. ILLUSTRATION FERMERN A/S

A historic day awaits in Rødbyhavn - The inauguration of the first tunnel element

We are pleased to announce that H.M. King Frederik X will take part in the inauguration of the first tunnel element on the construction site on 17 June. H.M. King Frederik X will arrive at Owner's Office in Rødbyhavn at 11.00 am, where we have the pleasure of showing him our exhibition center before heading to the construction site, where the inauguration of the first tunnel element will take place.

It is a great honor that H.M. King Frederik X has chosen to visit the project and be part of this very special occasion - not only for the project but also for all the people who have been involved in the journey so far.

We are all very much looking forward to H.M. King Frederik X's visit and the inauguration of the first tunnel element on Monday 17 June.

#femern #fehmar #femernbälttunneln #construction #byggeri #tunnelne #royalvisit Fehmern Link Contractors (FLC) Fehmarn Belt Contractors FEMERN SICE COBRA I/S (FSC)



You and 850 others 20 comments • 29 reposts

Celebrate Comment Repost Send

# Ny tunnel i Danmark en "gamechanger"

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

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

Färjan mellan danska Rødby och tyska Puttgarden har blivit ett självklart steg för de svenska turisterna på väg till kontinenten. Båtturen över sundet tar 40 minuter och betydligt längre om man inkluderar all väntetid. Men om fem år, 2029, har färjorna kört sin sista tur. Då invigs nämligen världens längsta tunnel för både bilar och tåg. Fehmarn Bält-tunneln blir 18 kilometer lång och kommer att ta sju minuter för tåg- och bilresenärerna och ett par minuter längre för de som kör bil.

Sträckan Malmö till Hamburg kommer att minska från fem till tre timmar och jag vet att Hamburg har ambition att bli Skandinavien's sju dagars stad. Så visst kommer förbindelsen att skapa enorma möjligheter för både människor och företag i den här delen av Europa", säger Morten Kramer Nielsen, kommunikationschef på Fehmern A/S som ska bli klar till sommaren.

Projektet av den här storleken möter alltid stora och oväntade utmaningar. Men vi är ganska säkra på att bli klara i utsatt tid och i linjemedel budget."

EU har man kallar Fehmarn Bält-förbindelsen för den saknade länken i det transeuropeiska transportnätet. Tunneln spås förändra arbetsmarknaden för cirka



10 miljarder människor och förändra turistflöden. Men framför allt kommer den i grunden ändra spelplanen för logistik och försörjningskedjan när företagen i Skandinavien kommer närmare sina kunder i Europa. Tunneln kommer att eliminera behovet av en 16 mil lång omväg genom Danmark.

"Det är sällan som det tillkommer en ny infrastruktur som sparar så mycket tid och skapar så mycket möjligheter som Fehmarn Bält-förbindelsen gör. Så visst är det en gamechanger", även för svensk del", säger Stina Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket. Enligt flera utredningar

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

I Danmark och Tyskland har man sedan länge börjat bereda sig för den nya spelplanen och driver stora projekt på land som ska binda ihop tunneln med annan infrastruktur. Totalt satsas hela 1,350 miljarder kronor på järnvägen i Tyskland och Danmark det närmaste decennet, enligt nyhetsageten Infrastrukturmeyheter.se.

På den danska sidan byggs bland annat en dubbelspårig 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, menar många bedömare. Inte minst i södra Skåne har såväl regionala politiker som näringslivet pekat på behovet av infrastrukturinvesteringar för att dra nytta av potentialen med tunneln som undvikett scenarior där vägar och järnvägar korkar igen.

"Den största utmaningen handlar om logistiken där vi redan idag är nära kapacitetstaket på södra stambanan. När Fehmarn Bält-tunneln öppnas kommer situationen bli ännu mer ansträngd", säger Stina Nilsson.

"Det hänger ihop med att det som sagt inte finns så mycket plats på järnvägen i södra Sverige. Sedan ska man veta att det alltid är valet till att göra prognoser, de som finns pekar olika riktningar. Vår syn är att även godstrafiken på järnväg kommer att öka med den nya förbindelsen", säger Stina Nilsson.

Höjer upp på berenn och Trafikverkets sänkelista har länge varit ett dubbelspår mellan Lund och Hissleholm vilket skulle kosta många knor.

De senaste åren har andelen av godstransporterna som transporteras på väg ökat på bekostnad av järnvägstrafiken. Entredning från Sweco, som kom förta summaren, visar att den tredan kommer

förstärkas med Fehmarn Bält-tunneln. Bland rapporten kan godstransporterna komma att öka med upp till 20 procent, med långgodstransport på järnväg till och med riktade att sjunka ytterligare med den nya tunneln. Det skulle i sig fullt helt gå emot EU:s ambitioner att goda på järnväg öka öka.

"Det hänger ihop med att det som sagt inte finns så mycket plats på järnvägen i södra Sverige. Sedan ska man veta att det alltid är valet till att göra prognoser, de som finns pekar olika riktningar. Vår syn är att även godstrafiken på järnväg kommer att öka med den nya förbindelsen", säger Stina Nilsson.

Höjer upp på berenn och Trafikverkets sänkelista har länge varit ett dubbelspår mellan Lund och Hissleholm vilket skulle kosta många knor.

Stina Nilsson, samhällsplaneringschef på Trafikverket. FOTO: PRESSBIL

Morten Kramer Nielsen, kommunikationschef på Fehmern A/S. FOTO: PRESSBIL

inte minst näringslivet i Skåne är frustrerade över att inte Sverige, som Danmark, satsar mer på infrastruktur i södra Sverige för att utnyttja möjligheterna med den nya tunneln.

Jag undrar om politikerna i Stockholm förstår vad Fehmarn Bält kommer betyda

för en ökad trafik på vägar och spår. Vi är inte alls redo vilket gör mig orolig, min bedömning är att det kommer bli väldigt ansträngt om någonting", säger Ola Ringdahl, vd på byggbolaget Linslab med huvudkontor i västra Skåne. Han får medhåll av Sven Kristensson, vd på Nederman i Helsingborg som är värdeledande på utrustning för luftrening.

"Det är betydligt lägre infrastrukturinvesteringar per capita i södra Sverige än i landet i stort. Trots att behovet är enormt, intressant med den nya förbindelsen mellan Tyskland och Danmark. Kanske befinner vi oss för långt från maktens centrum i Stockholm helt enkelt."

PONTUS MERIN pontus.mer@td.se 08-573 660 00

**SIDAN 9**

När Öresundsbron inte längre räcker till

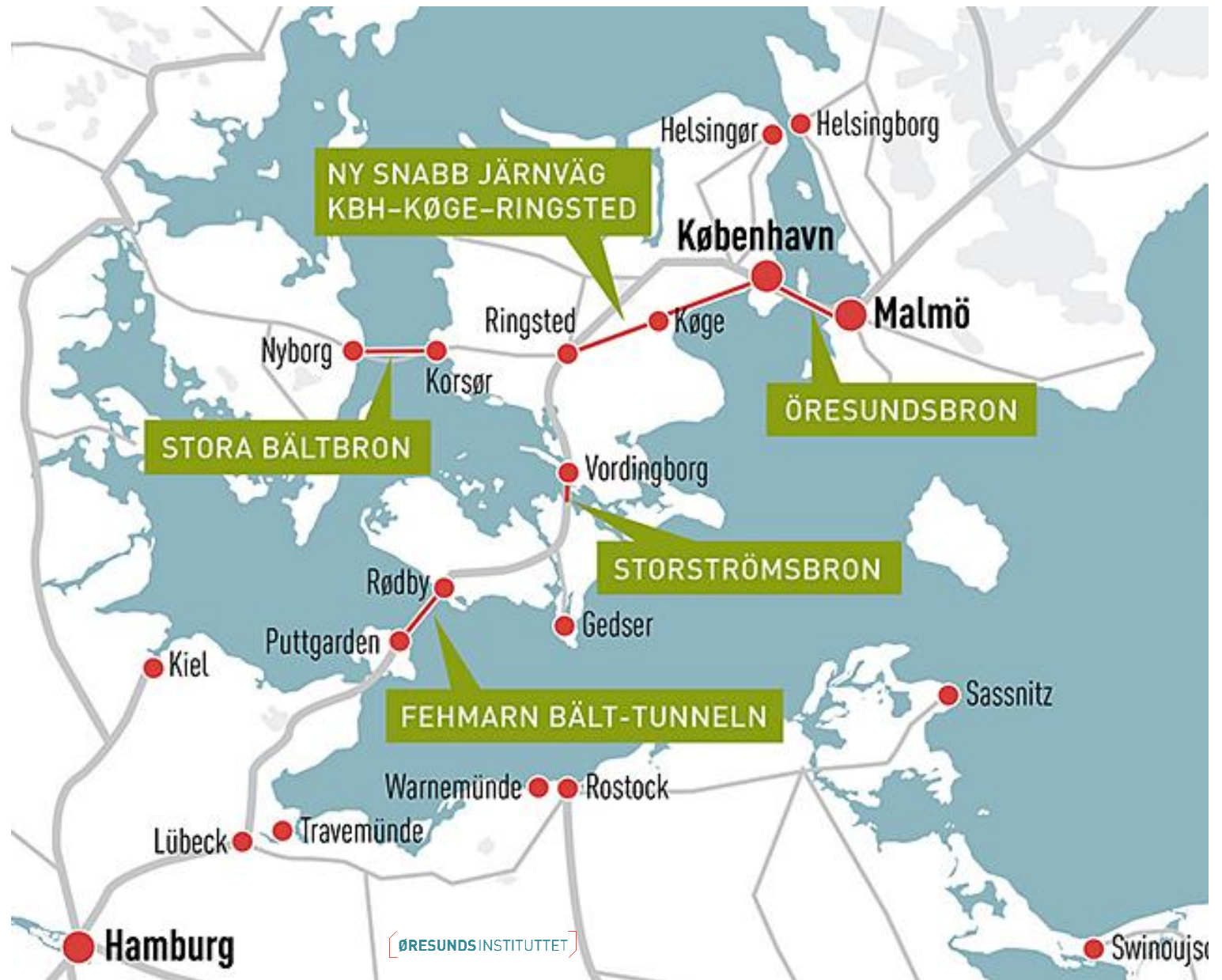
för en ökad trafik på grund av tunneln. Men han konstaterar att intresset har ökat den senaste tiden.

"Båra de senaste månaderna har vi haft besök av många svenska delegationer som både politiker och företag så något verkar ha hänt", säger han.

När Öresundsbron inte längre räcker till

**Danmark investerer 100 milliarder DKK**

**Tyskland – København**





28. juni 2021 kl. 09:27

# Bredt flertal klar med "den største infrastrukturaftale nogensinde"

Regeringen er blevet enige med et bredt flertal om Infrastrukturplan 2035, der indeholder investeringer i veje og baner for over 160 milliarder kroner.



Foto: Olafur Steinar Gestsson/Ritzau Scanpix

*"Aftalen er på grund af sit lange tidsperspektiv historisk stor og indgået af alle Folketingets partier fra Enhedslisten til Nye Borgerlige."*

**Bra beslut 26 oktober 2023**

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



Arbetsmaterial

# Potential i befintlig Öresundsförbindelse

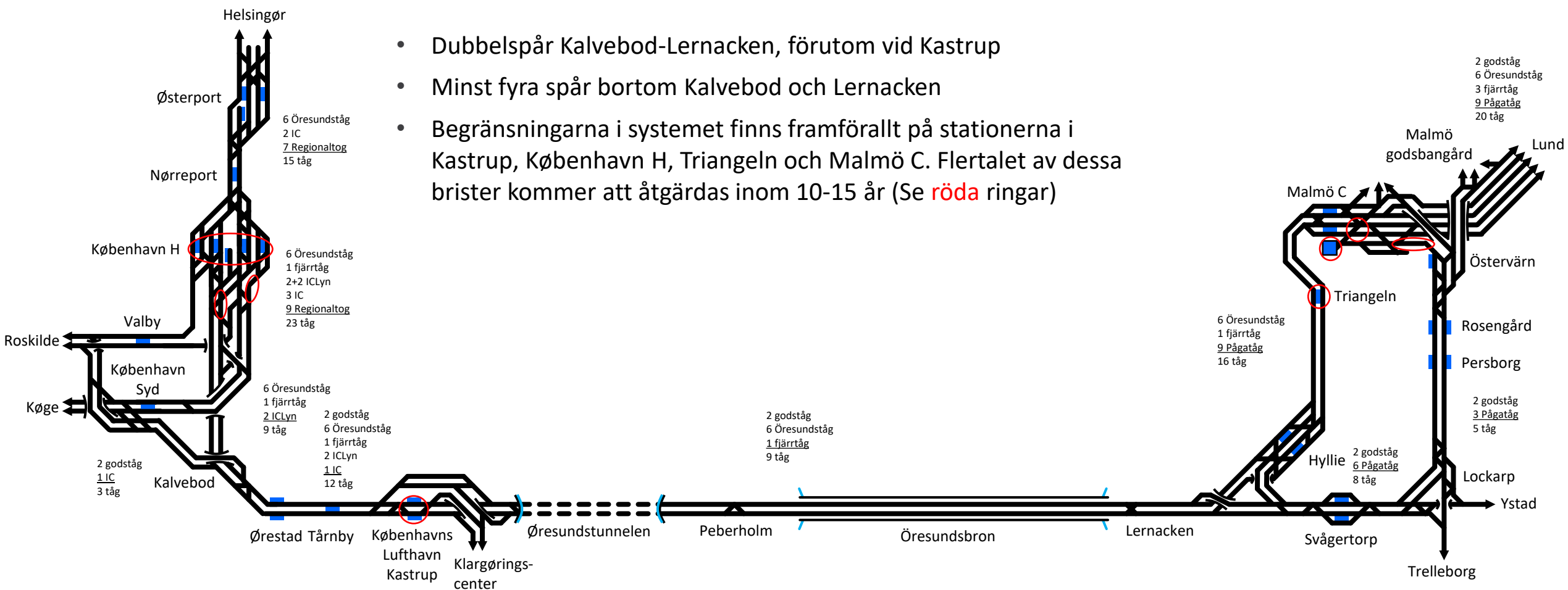
Så kan Öresundsbron framtidssäkras till år 2100

Mattias Schiöth, Henrik Andersson, Stefan Gustafsson

2024-02-01

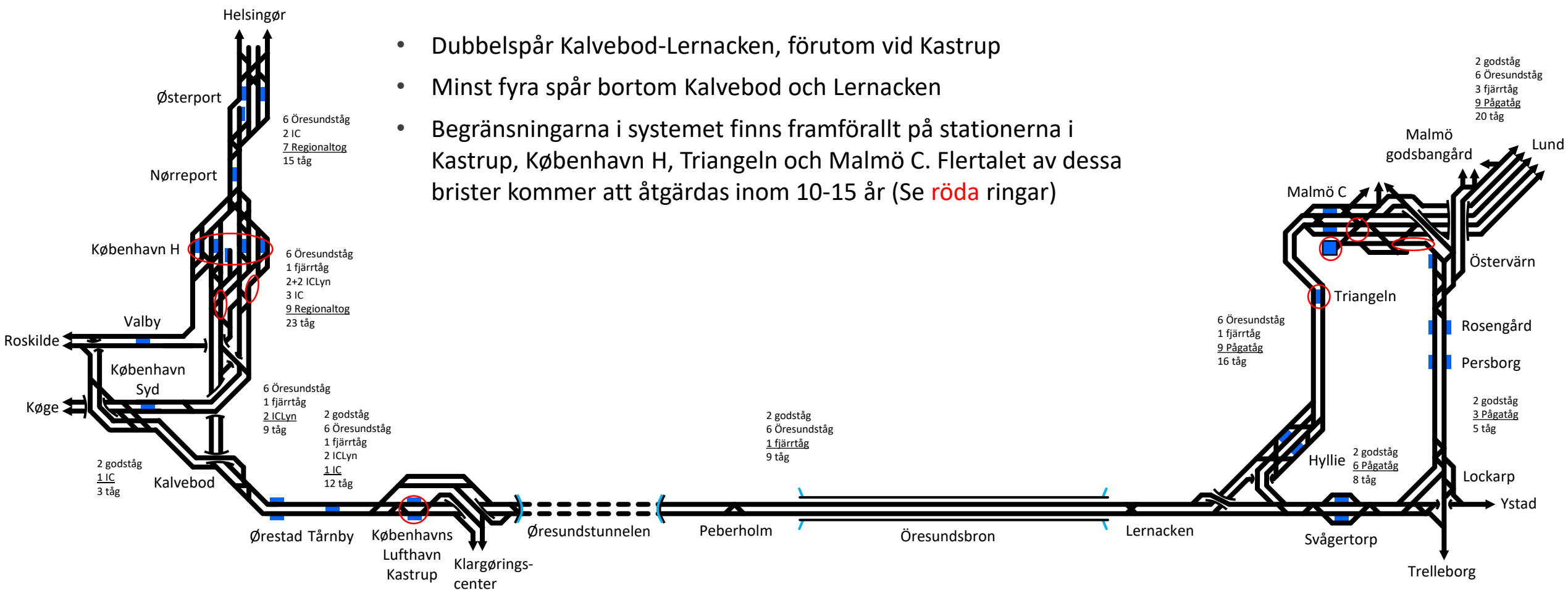
# Dagens järnväg Köpenhamn-Malmö

- Dubbelspår Kalvebod-Lernacken, förutom vid Kastrup
- Minst fyra spår bortom Kalvebod och Lernacken
- Begränsningarna i systemet finns framförallt på stationerna i Kastrup, København H, Triangeln och Malmö C. Flertalet av dessa brister kommer att åtgärdas inom 10-15 år (Se röda ringar)



# Dagens järnväg Köpenhamn-Malmö

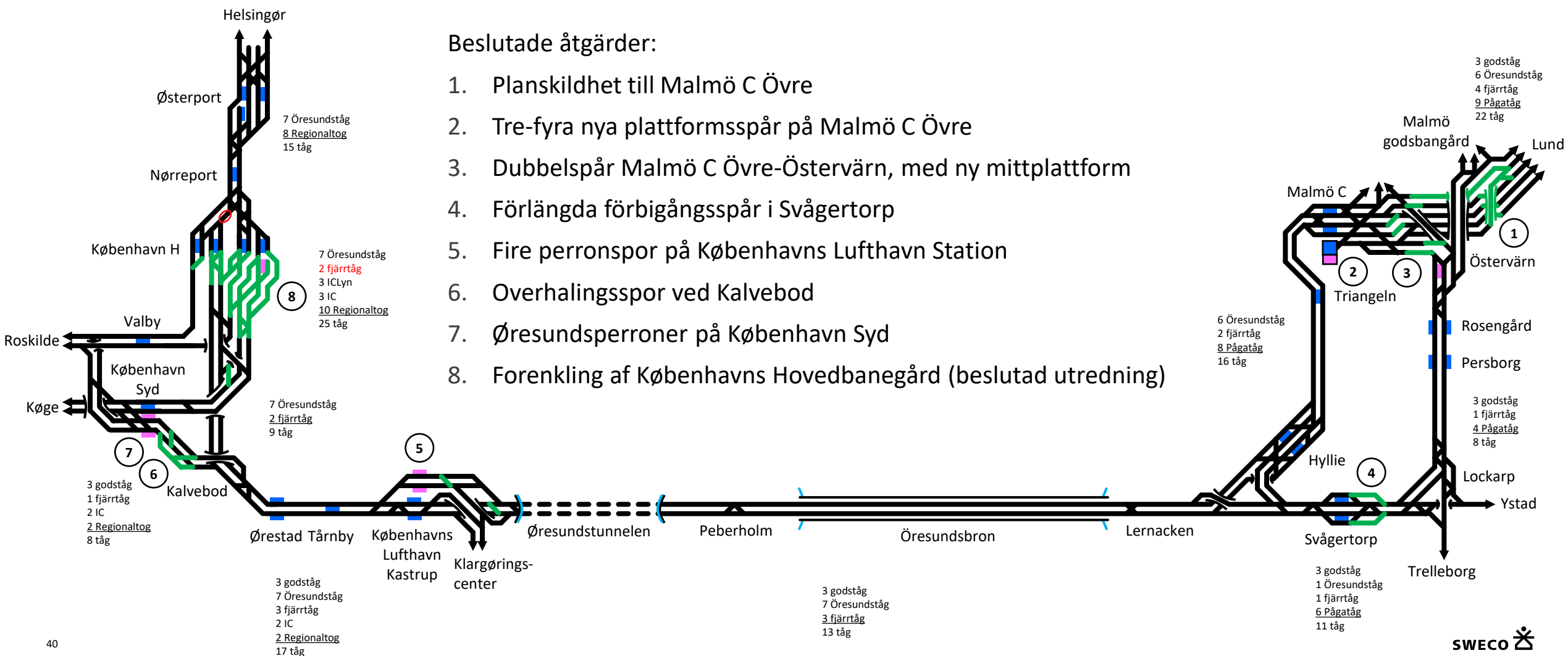
- Dubbelspår Kalvebod-Lernacken, förutom vid Kastrup
- Minst fyra spår bortom Kalvebod och Lernacken
- Begränsningarna i systemet finns framförallt på stationerna i Kastrup, København H, Triangeln och Malmö C. Flertalet av dessa brister kommer att åtgärdas inom 10-15 år (Se **röda** ringar)



# Järnvägen Köpenhamn-Malmö 2035-2040

## Beslutade åtgärder:

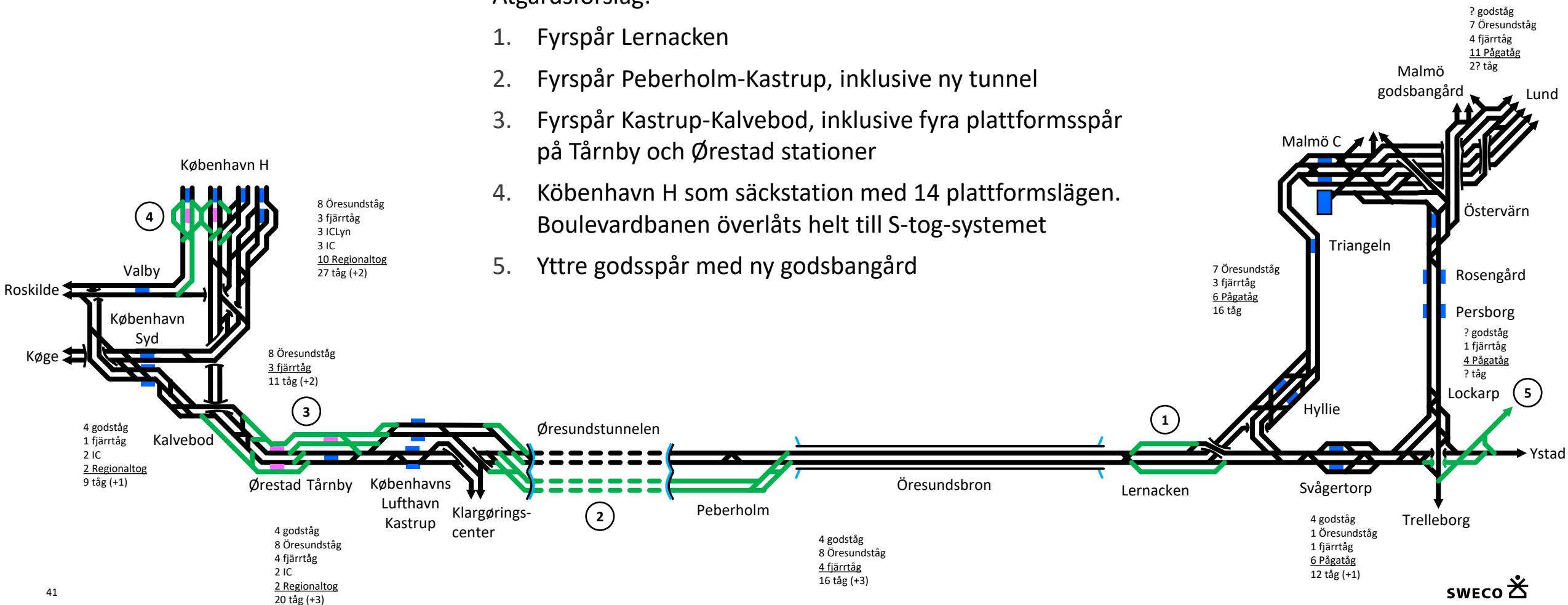
1. Planskildhet till Malmö C Övre
2. Tre-fyra nya plattformsspår på Malmö C Övre
3. Dubbelspår Malmö C Övre-Östervärn, med ny mittplattform
4. Förlängda förbigångsspår i Svågertorp
5. Fire perronspor på Københavns Lufthavn Station
6. Overhalingsspor ved Kalvebod
7. Øresundsperroner på København Syd
8. Forenkling af Københavns Hovedbanegård (beslutad utredning)



# Järnvägen Köpenhamn-Malmö 2050-2100

## Åtgärdsförslag:

1. Fyrspår Lernacken
2. Fyrspår Peberholm-Kastrup, inklusive ny tunnel
3. Fyrspår Kastrup-Kalvebod, inklusive fyra plattformsspår på Tårnby och Ørestad stationer
4. Köbenhavn H som säckstation med 14 plattformslägen. Boulevardbanan överläts helt till S-tog-systemet
5. Yttre godsspår med ny godsbangård





# Slutsatser

- Alla beslutade infrastrukturåtgärder bidrar till att Öresundsförbindelsen kan klara en tredubbling av person- och godstransporterna (scenario 2035-2040).

Viktigt att de nu genomförs i tid!

- Det är möjligt att optimera Öresundsförbindelsen till att klara en fyrdubbling av person- och godstransporterna (scenario 2050-2100), men det kräver att:
  - Öresundsförbindelsen får fyra spår, förutom på Öresundsbron, och
  - Kapaciteten på København H byggs ut ytterligare.

Det är samhällsekonomiskt billigare att investera i befintligt stråk snarare än att bygga en ny förbindelse. Det öppnar också för möjligheten att skapa operativ redundans.

Antal tåg per timme och riktning

Scenario	Godståg	Öresundståg	Fjärrtåg
Nu	2	6	1
2035-2040	3	7	3
Kapacitet	+300 %*	+200 %**	
2050-2100	4	8	4
Kapacitet	+400 %*	+250 %**	

\*Godskapacitet per dygn

\*\*Passagerarkapacitet

# Behov for fælles infrastrukturplanlægning langs ruten Tyskland, Danmark, Sverige



# Beslutet omfattar 2022–2033, 16.7 Miljarder SEK:

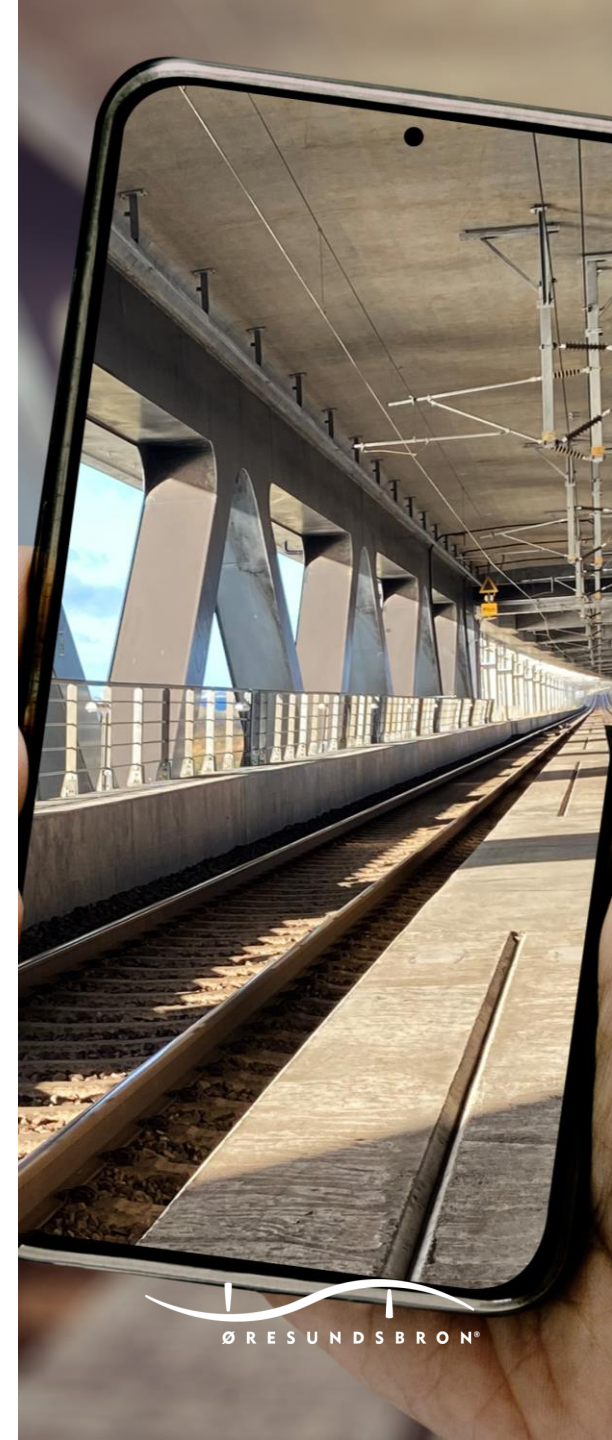
## Hässleholm – Lund, två nya spår

### "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

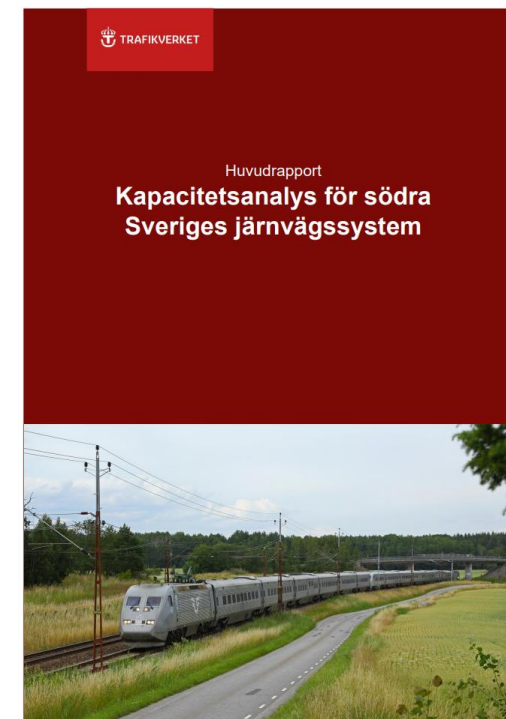
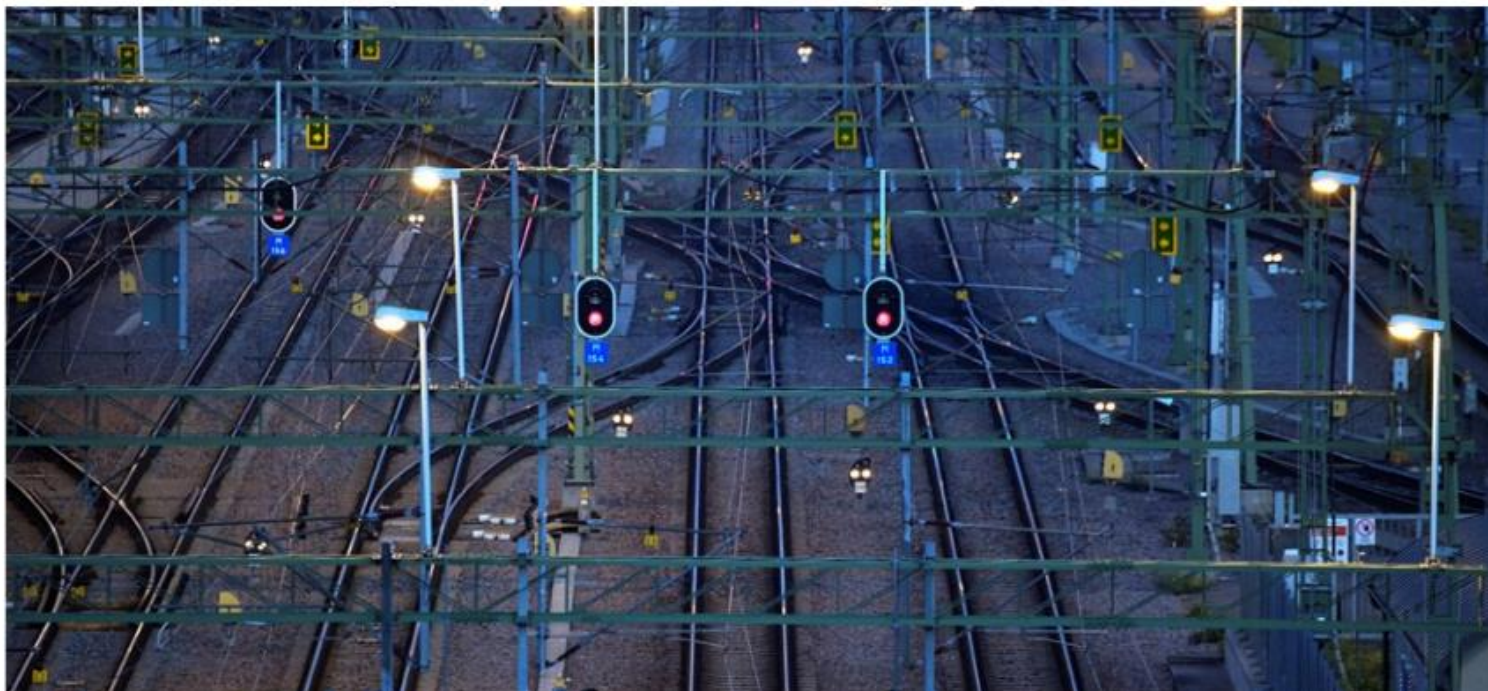
- Förbigångsspår Slätthult (Södra stambanan)
- Mötesspår på godsstråket genom Skåne
- Förbigångsspår Rättelöv och spår 21 i Hässleholm (Södra stambanan)



## 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.



**Men!**

**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



## ”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**





# ”Tillåt längre fordon på Öresundsbron”



Foto: Johan Nilsson/TT

**Olika regler för långa lastbilar i Danmark och Sverige hindrar smidig, stabil och mer hållbar godstrafik över gränsen. Det skriver flera debattörer.**

Publicerad 2024-08-11



## DEBATT | TRANSPORTER

Det här är en argumenterande text med syfte att påverka. Åsikterna som uttrycks är skribentens egna.

**Varje dag** passerar knappt 2 000 lastbilar på Öresundsbron mellan Sverige och Danmark. Våra båda länder är helt beroende av att gods och lastbilar smidigt och snabbt kan ta sig mellan våra länder, samtidigt som man



NYHEDER POLITIK JURA FORSIKRING UDDANNELSE AKTIVITETSKALENDER DANSKE SPEDITØRER



## Strømlinede regler skal skabe en bæredygtig godstransport

Hver dag passerer næsten 2000 lastbiler Øresundsbron mellem Danmark og Sverige. Begge lande er afhængige af en gnidningsløs og hurtig transport af gods og lastbiler mellem vores grænser, samtidig med at vi opretholder sikre leverings- og logistikkæder til virksomhederne

**KRONIK** Der er brug for, at Danmark og Sverige koordinerer reglerne for køretøjer. På den måde kan vi sikre mere bæredygtig godstransport

*Martin Aabak, adm. direktør, Danske Speditører*

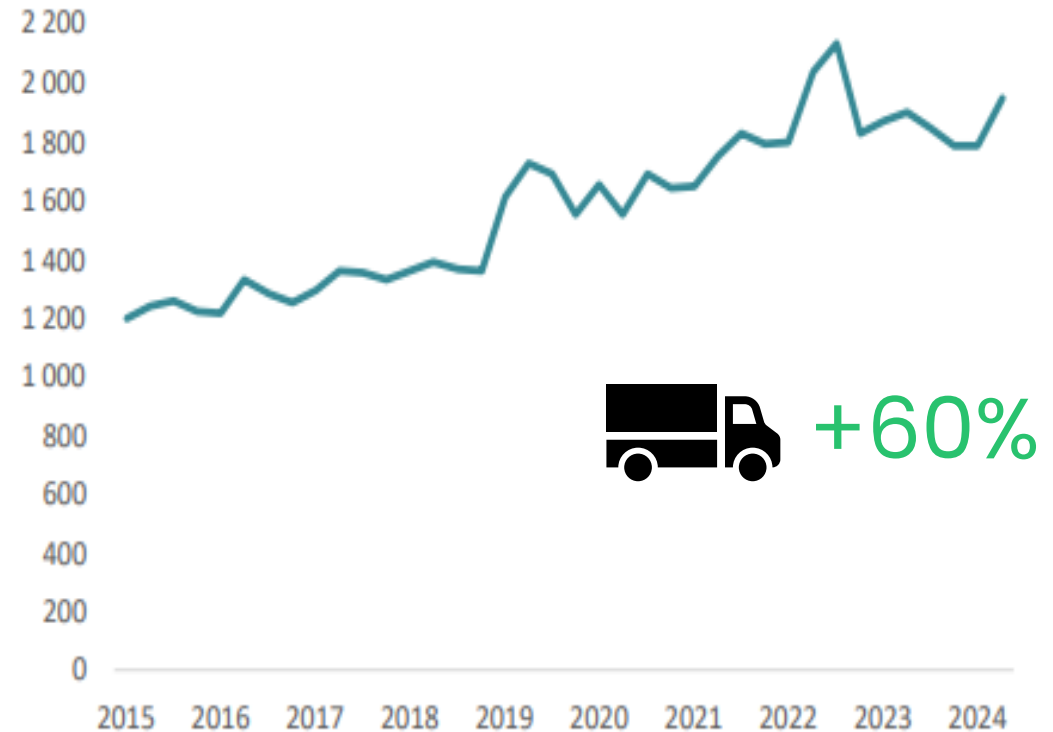
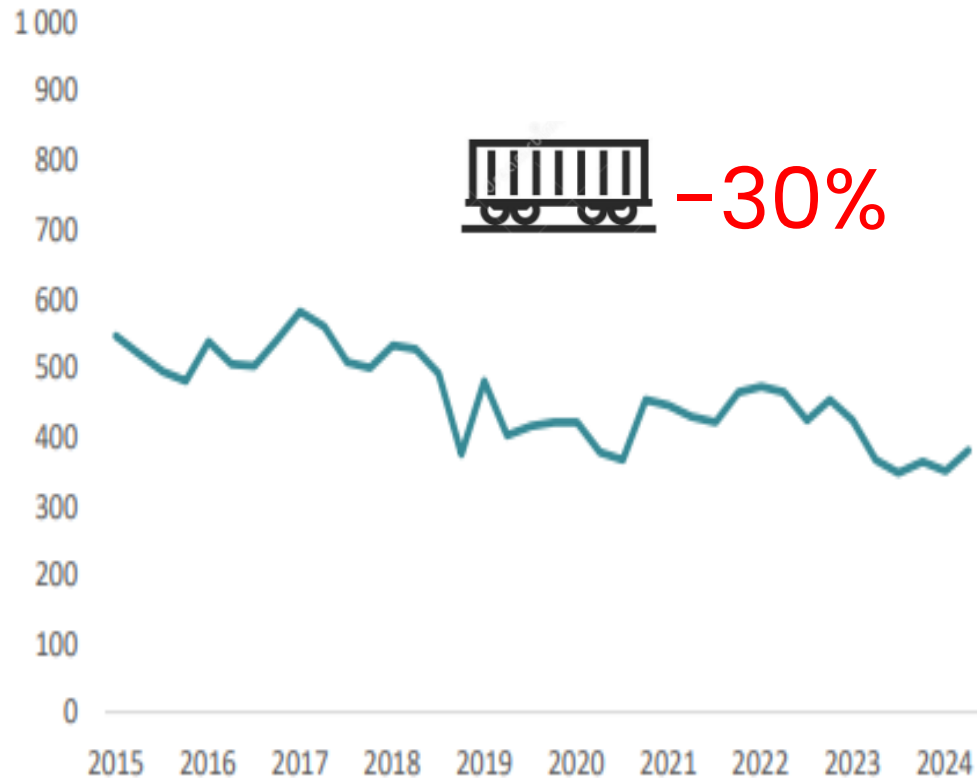
*Mats Nordin, formand, Sveriges Transportindustriforbund*

# Framtiden?



  
ØRESUNDSBRON®

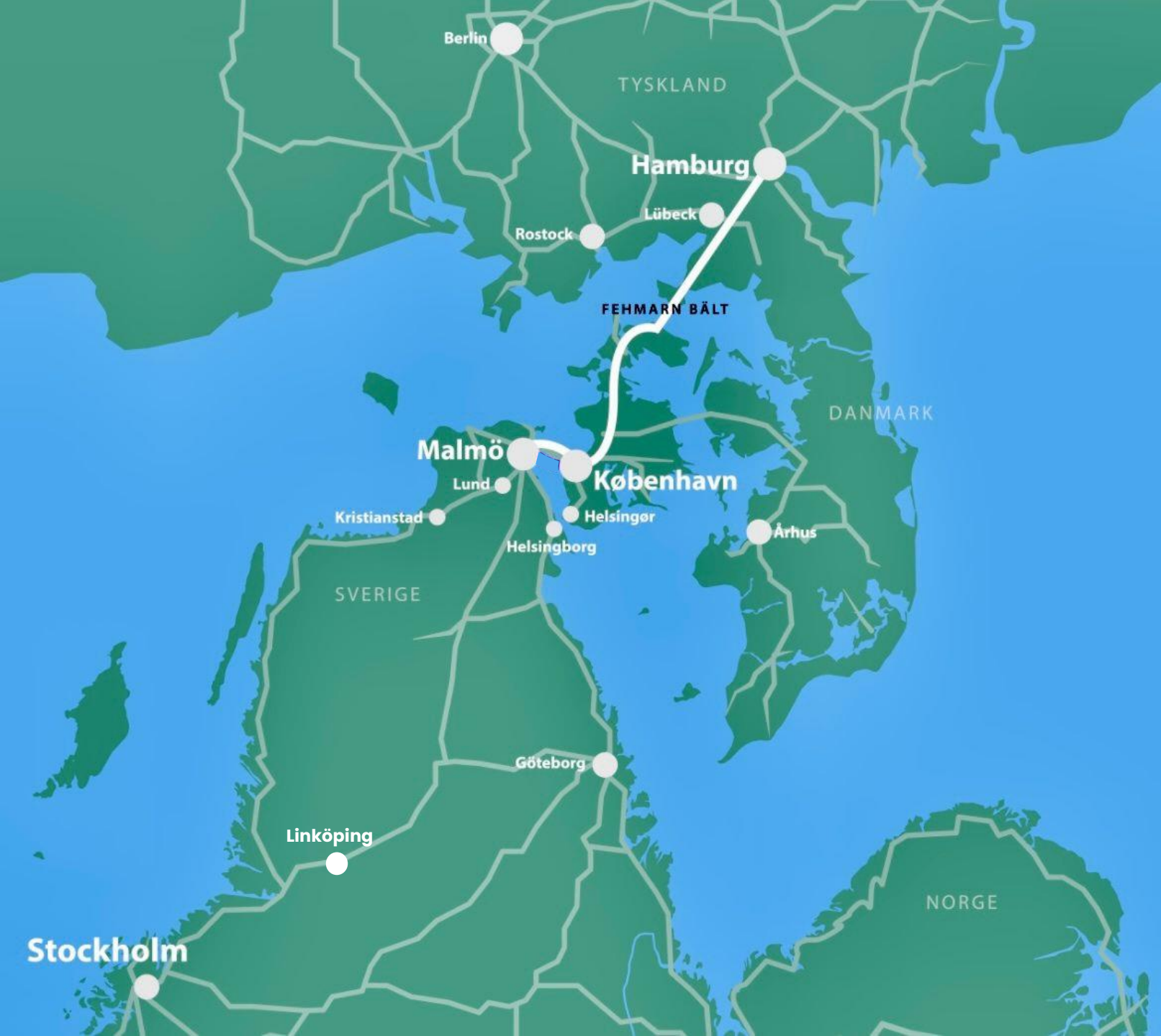
# Hållbar utveckling i godstransportsystemet? 2015-2024Q2



Källor: Øresundsbro Konsortiet, Trafikverket och Øresundslinjen

# Grönare infrastruktur





# Norden kommer utvecklas



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



# Øresundsbron vill vara världens mest **hållbara** bro

