

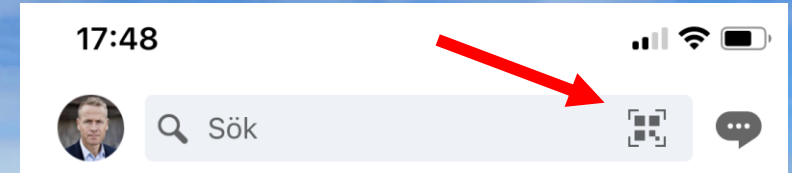
ØRESUNDSBRON

30 uforglemmelige minutter på en bus til Ystad



Tre delar

- Øresundsbron och Öresundsregionen
- Gränshinder och gränskontroller
- Infrastruktur och kapacitetsbehov mellan länderna



lin@oresundsbron.com

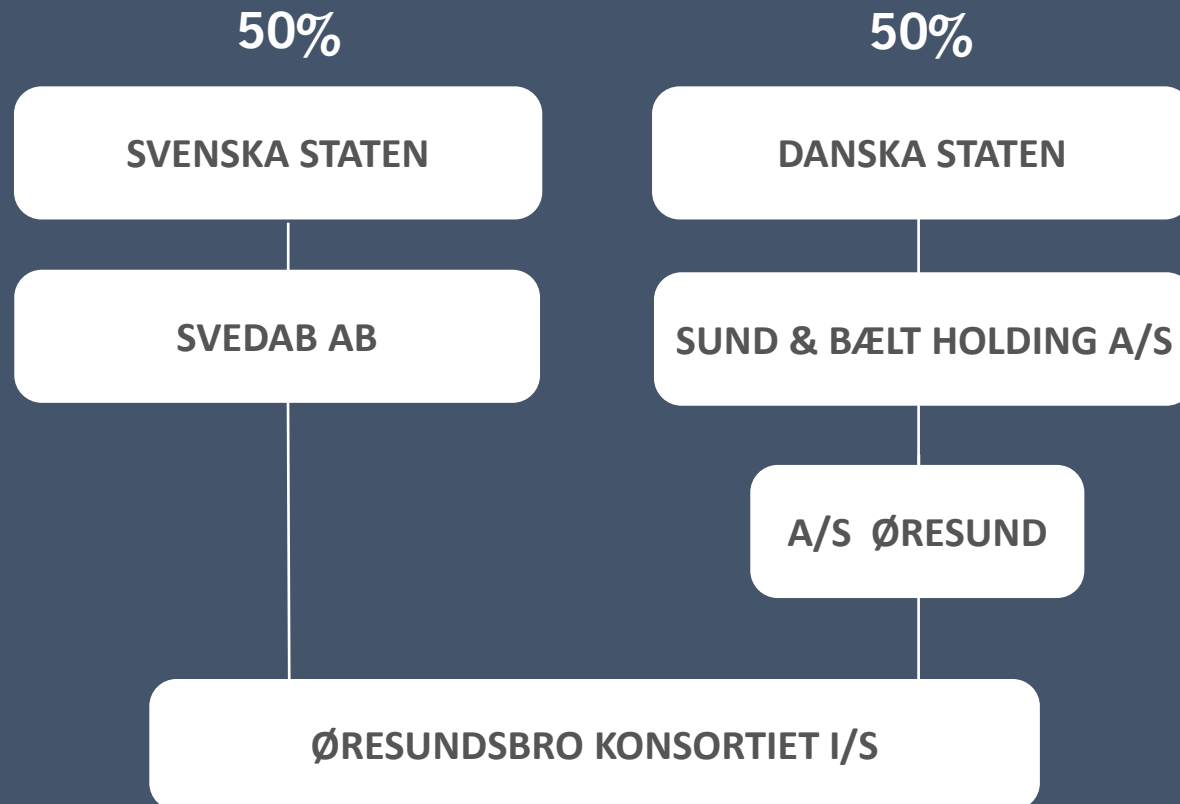


1991

Aftalen om en fast forbindelse underskrives



Ägarförhållande



ØRESUNDSBROEN



KULTUR | ABONNEMENT

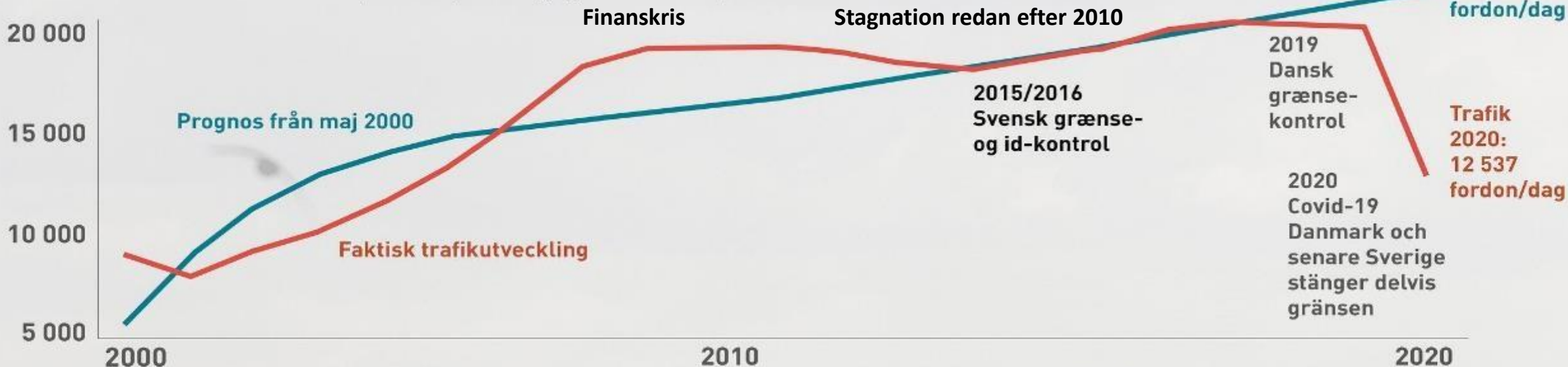
Jakob Steen Olsen: Øresundsregionen er lige så død som en svensk juleskinke

**Er
Øresundsregionen
død?**

TRAFIKEN ÖVER ÖRESUNDSBRON

Årsstatistik 2000-2020

Fordon över Öresundsbron, trafik per dag (genomsnitt per år)

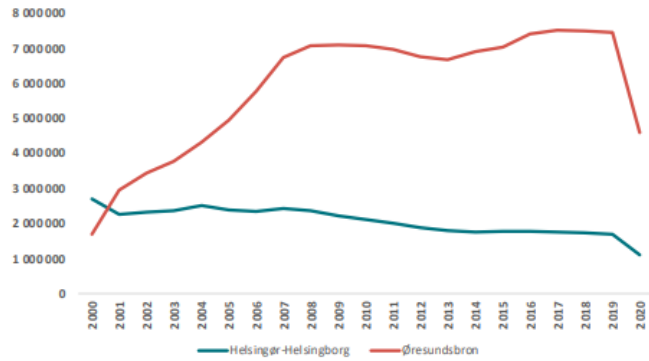


Totalt antal fordon och tågpassagerare över bron

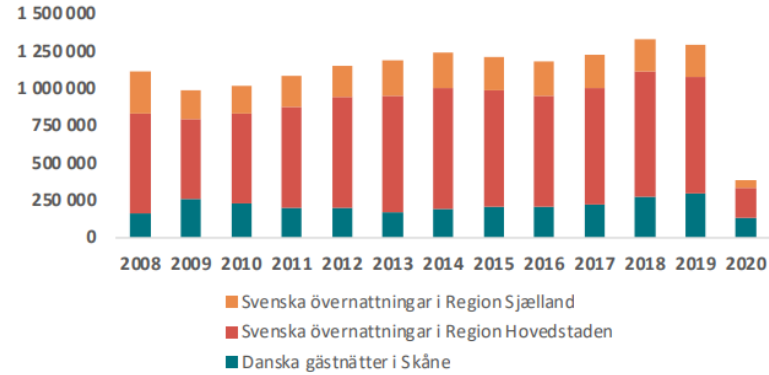
	Antal 2020	Ändring 2019-2020
Fordon	4 588 450	-38%
Tågpassagerare	4 755 847	-58%

(Skånetrafiken)

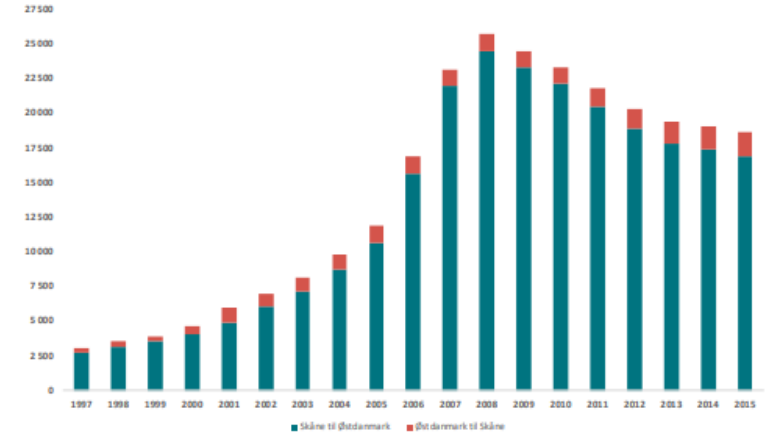
ØRESUNDSTRAFIK (KØRETØJER)



ØRESUNDSREGIONAL TURISME

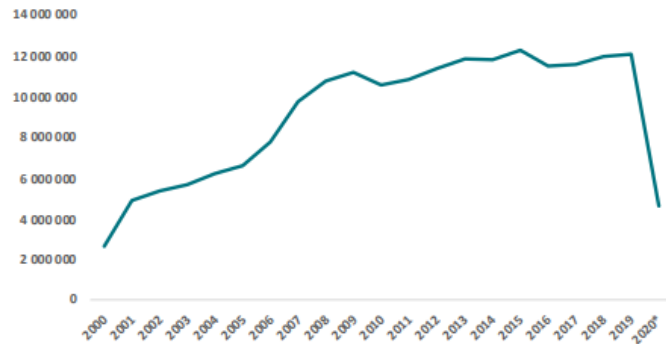


ØRESUNDSPENDLING 1997-2015



Kilde: Øresundsdatabasen. Tallet omfatter både pendlere og øvrige indkomsttagere. 2015 er det sidste år med formel statistik pga. der er opstået problemer omkring dataudveksling mellem Danmarks Statistik og SCB.

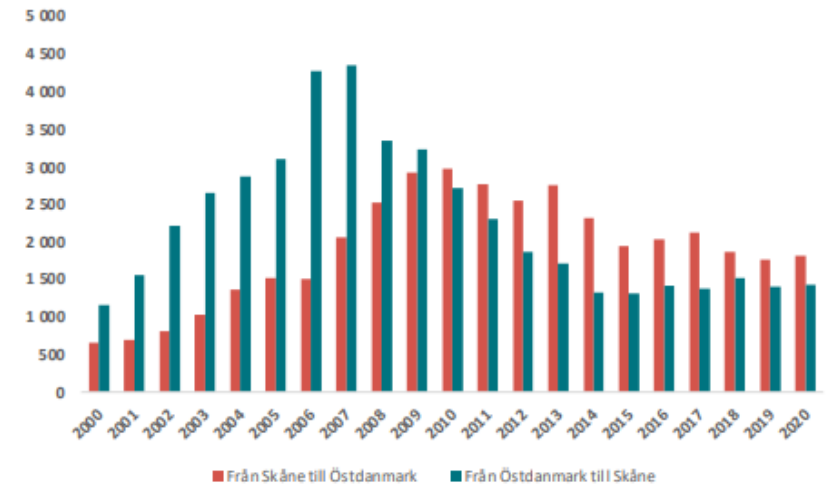
TOGREJSER OVER ØRESUND (ANTAL PASSAGERERE)



2000-2020

10 år av ökad integration har följts av 10 år med stagnation

FLYTNING PÅ TVÆRS AF ØRESUND



Vision om Øresundsregionen som et vækstlokomotiv er slået tilbage

Først var der finanskrisen i 2008, så kom flygtningekrisen i 2015 og senest coronakrisen. Det har lagt en dæmper på visionen om Øresundsregionen som ét stort arbejdsmarked med over fire millioner mennesker på tværs af landegrænsen. Men nu advarer organisationer og politikere om, at både Danmark og Sverige risikerer at gå glip af økonomisk vækst, hvis ikke politikerne på hver side af Sundet formår at genoprette samarbejdet.

METROPOL
SIDE 4-6

Udviklingsminister: Covid-19 har vist os, at vi ikke skal tage det nordiske samarbejde for givet

Øresundsregionen er stagneret – her er tre måder at få den i gang på

Potentialen är enorm – varför är politikerna ointresserade?

Köpenhamn har i praktiken ingen arbetslöshet, medan Skåne har Sveriges högsta. Potentialen är enorm i Skåne om länet tillåts att dra nytta av Danmark, men då måste politikerna skapa förutsättningar för Greater Copenhagen. I dag görs det motsatta.

DI Hovedstaden
666 följare
1 v • 5

+ Följ

Vi skal kæmpe for et fælles arbejdsmarked – nu og i fremtiden!

Der er et kæmpe potentiale i det fælles arbejdsmarked i metropolen [Greater Copenhagen](#). Men det kræver, at vi bidrager på begge sider af sundet – både regional og nationalt.

Grænser er til for at blive krydset

Den frie bevægelighed er truet. Den typiske løsning på en vilkårlig krise er at lukke sig om sig selv, kere sig om sine egne og lukke grænsen. Men grænselukninger og grænsehindringer er ikke en holdbar løsning i den moderne verden. Og slet ikke i Norden.

KOMMENTARER

Lad os få en øresundstraktat og en metro til Sverige

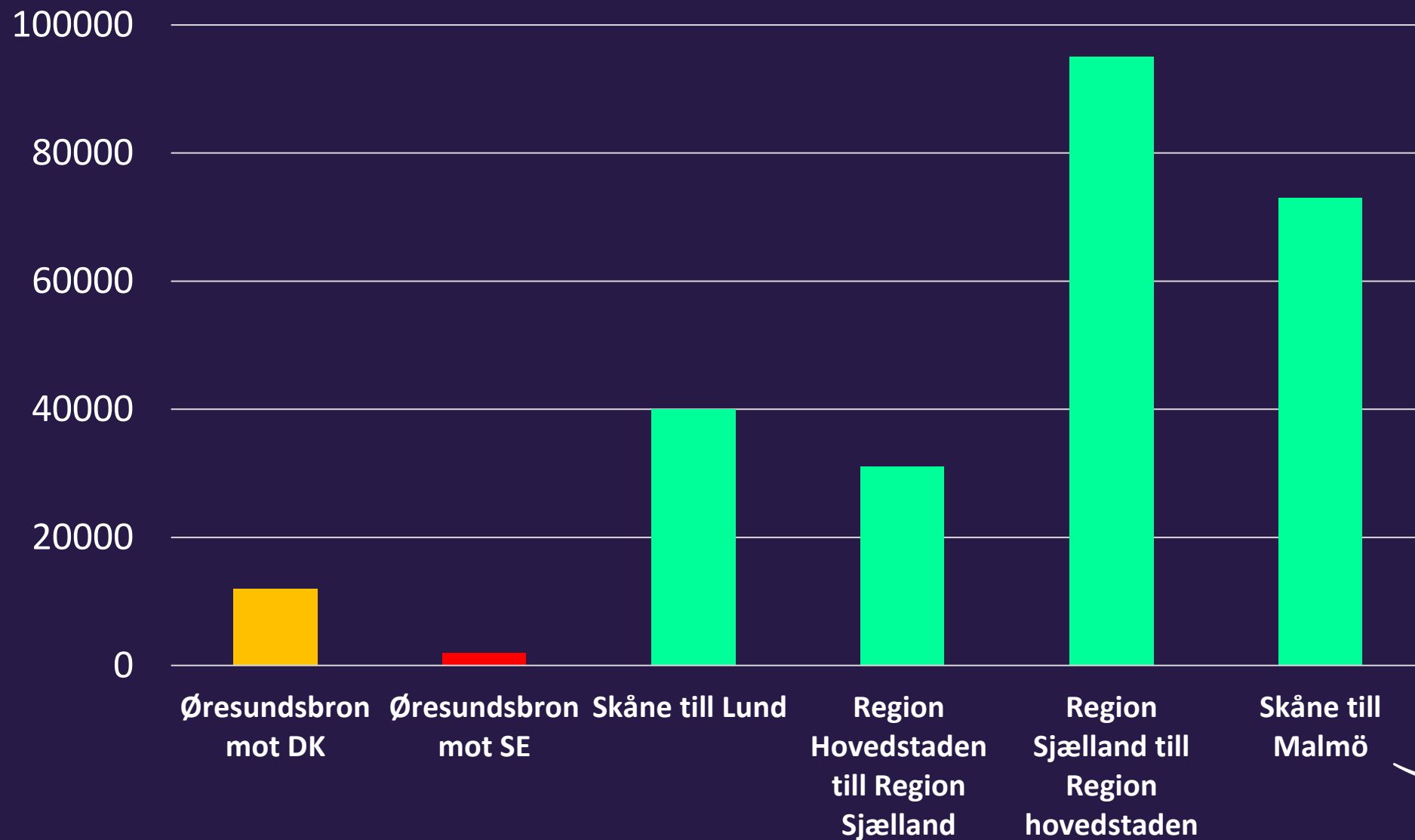
METROPOL

Kommentar: Giv mig svenskerne tilbage i København

Først kom flygtningene, så coronaen, og siden røg danske og svenske politikere i totterne på hinanden. Drømmen om svensk metropol over Øresund med København i centrum ligger i ruiner. Det er på tide at genoplive den.

Enige ministre: Femern Bælt-forbindelsen og coronapandemien sætter fokus på øget dansk-svensk samarbejde

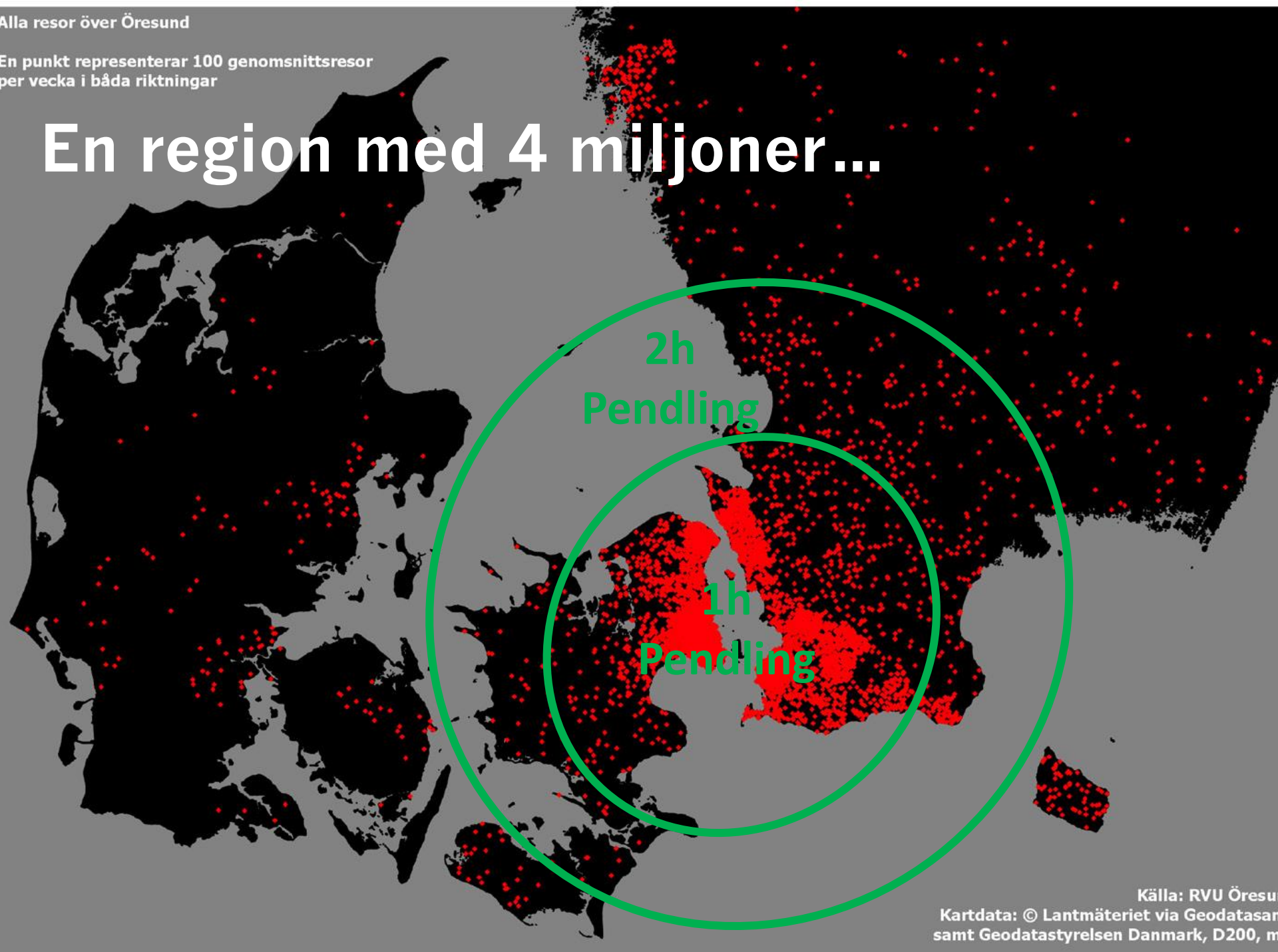
Pendling per dag



Alla resor över Öresund

En punkt representerar 100 genomsnittsresor
per vecka i båda riktningar

En region med 4 miljoner...



Hur kan
det bara
vara 15000
Öresunds-
pendlare?

Drivkrafterna finns kvar!

Skillnader i arbetsmarknad och löner

Skillnader i valuta och prisnivåer

Skillnader i bostadspriser

ARBETSLÖSHET I ÖRESUNDSREGIONEN

Skåne

10,7% (+1,8)

Maj 2020

[förändring procentenheter maj 2020]

Region Hovedstaden*

4,8% (+1,3)

April 2020

[förändring procentenheter april 2019]

Region Sjælland

4,5% (+1,1)

April 2020

[förändring procentenheter april 2019]

*Omfattar ej Bornholm

Källa: Arbetsförmedlingen & STAR.

Observera att talen mellan Sverige och Danmark inte är helt jämförbara.

1 Dansk krona är lika med

1,33 Svensk krona

5 nov. 11:10 UTC · Ansvarsfriskrivning

1

Dansk krona

1.33

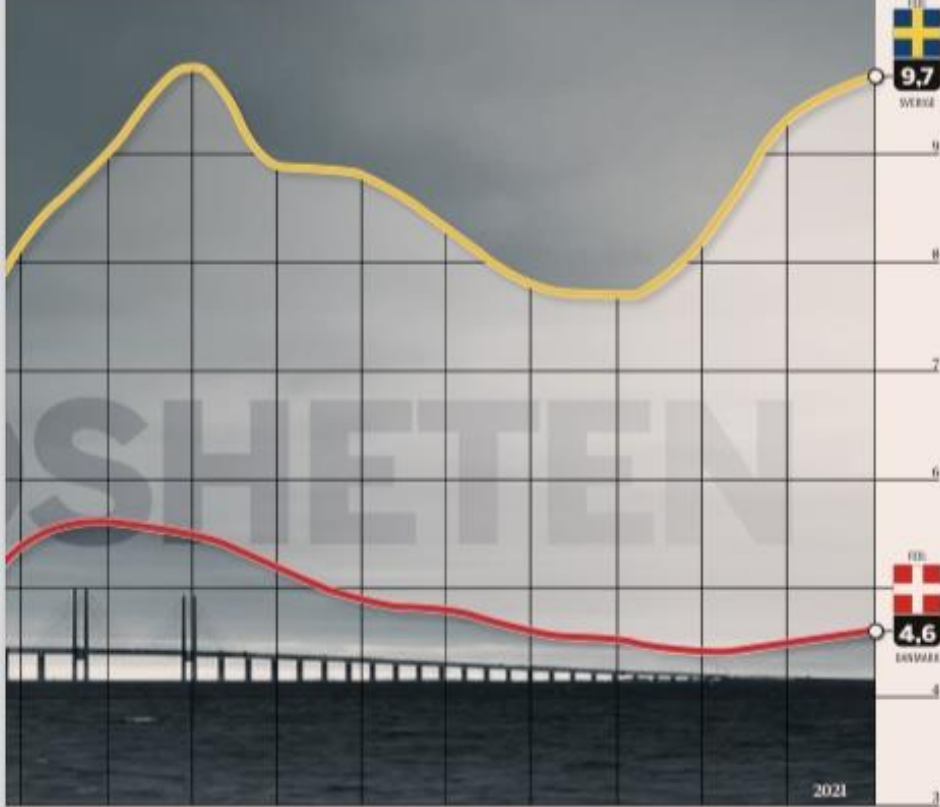
Svensk krona



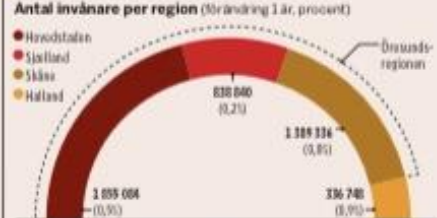
Data om valuta från Morningstar och om kryptovaluta från Coinbase

Dansk lyftkraft

Den danska arbetsmarknaden fungerar betydligt bättre än den svenska och deras arbetslöshet är låg. Gapet är enormt mellan Köpenhamn med full sysselsättning, och Skåne med Sveriges högsta arbetslöshet.



Greater Copenhagenens invånare



Danmark spelar roll



Färre hinder - fler resenärer



Politikerna går

Köpenhamn har i praktiken ingen arbetslöshet, medan Skåne har Sveriges högsta.

Potentialen är enorm i Skåne om politikerna skapar förutsättningar för Greater Copenhagen. I dag görs det motsatta.

För lite drygt 20 år sedan stod den klar: Øresundsbron – denna vackra skapelse som bärs upp av 203 meter höga pyloner. En normal dag, när det inte sprids virus eller annat elände, kör 20 000 fordon över bron och 30 000 personer tar tåget över sundet. De samtas med 24 dagnliga godståg som försörjer

tar tågresan från Malmö central till Köpenhamns innerstad. Från Hyllie, Malmös motsvarighet till T-centralen i Stockholm och nära Limhamn (Malmö Djursholm), tar det 13 minuter att åka till Copenhagen Airport, och ytterligare en kvart på sammatåg om man vill in till centrala Köpenhamn.



bet på dubbelvinst

Arbetslöshetsgapet mellan Köpenhamn och Skåne lär vidgas ytterligare det kommande årtiondet när befolkningen i Köpenhamn blir riktigt gammal medan Malmöborna är relativt unga, främst beroende på den stora invandringen. Köpenhamn kommer att skrika efter arbetskraft inom en snar framtid. För Skåne är det en välsignelse eftersom inget tyder på någon vidare plan för dessa nya svenskar med begränsad utbildning. På andra sidan sundet finns det stora möjligheter att få ett första jobb, vilket alla kan notera med blotta ögat på restauranger i Köpenhamn eller på flygplatsen i Kastrup.

Mot denna bakgrund är det överraskande att politiker på båda sidor verkar ointresserade av att underlätta den naturliga näringslivsutvecklingen. Om politikerna vill kan de snabbt bilda sig en

Guide

Vad

- Köpenhamn är Skånes lösning, och vice versa.
- Danmark skriker efter arbetstagare – Skåne har enorm arbetslöshet. Lösningen för båda är enkel, men regeringarna måste agera.

Slutsats

lösas och det kan rimligen inte vara så svårt om bara viljan finns. Sedan har vi det praktiska som de senaste åren har blivit mer av en utmaning när länderna stänger sina gränser. För en Djursholmsbo skulle det vara helt oacceptabelt att inte få åka till Stockholms innerstad. Här nere är det precis det som sker från tid till annan. Ett tragikomiskt exempel på den bristande koordineringen är situationen nu när gränserna har halvöppnats och reglerna för covidtestning skiljer sig åt. Sverige har sina krav, Danmark andra. Det är skrättretande. Talar de aldrig med varandra?

Människor måste kunna lita på att bron aldrig stänger. Så enkelt är det. Och inte behöver man vara nationalekonom för att se nytta när den ena sidan har ett behov av arbetskraft och den andra sidan har tusentals avslösliga som är bidragsfärdiga.

tåg behöver ta sig till Sverige varje dag när Fehmarn Bält-förbindelsen står klar, att jämföra med 24 i dag. Det klarar inte den svenska järnvägen. Mer kapacitet behövs och då krävs det snabbt agerande. För en regering med gröna ambitioner borde det vara självklart men intresset är svårt, trots att vi vet behovet och att priset är begränsat.

Bron kostade cirka 35 miljarder svenska kronor i dagens penningvärde, notan delades mellan länderna. I dag, 20 år efter invigningen, avkastar den 1,5 miljarder kronor ett normalår som 2019. Om danskarna inte vill finansiera en ny bro eller tunnel från Skåne kan Sverige göra det i utbyte mot intäkterna. Finansiering löser vi snabbt. Intresset bland pensionsbolagen för att köpa en grön broobligation är stort – tro mig, jag har ringt till några av våra största – som var någon form av ränta

GRAFIK: LOTTA EKSTRÖM. FOTO: MALIN LAITTEBACH



Foto:Øresundsbron



**Världens
mest integrerade
region?**

Foto:Øresundsinstitutet

Inte helt enkelt för våra kunder, maj 2021

	Danmark	Sverige
Inresa i landet	Krävs <72h negativt test	Krävs <48h negativt test
Erbjuds gratis snabbtest	Ja	Nej
Färdigvaccinerad tillåts resa in	Ja	Nej, negativt test krävs också.
Arbetspendlare	Krävs <72h negativt test	Krävs <7 dagar negativt test
Barn undantagna från testkrav	<15 år	<18 år
Avrådan från att resa till grannlandet	Avråder för alla icke nödvändiga resor utom resa till fritidsbostad	Ingen avrådan
<u>Inreseregler varierar beroende på bostadsort</u>	Ja	Nej
Tillåts transit	Ja, krav på negativt test <48h	Ja, krav på negativt test om man inte är boende i SE

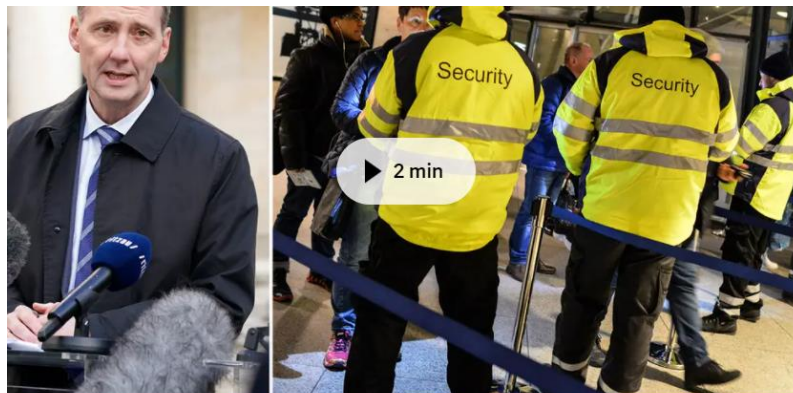
Gräns- kontroller



gjort bedömningen att gränskontrollerna behövs och att de överensstämmer med det regelverk som finns, Bild

Svenska gränskontroller: Tio dagar blev fem år

Det som skulle vara en högst tillfällig svensk gränskontroll har nu varat i fem år.



Danske justitieministern: "En oroande utveckling i Sverige de senaste åren" Foto: Martin Sylvest, Scanpix, Danmark / Johan Nilsson, TT

Visa alla (2)

Danmark inför gränskontroller mot Sverige

UPPDATERAD 10 OKTOBER 2019 PUBLICERAD 10 OKTOBER 2019

Gränskontroller ska införas för personer som reser från Sverige till Danmark. Det säger justitieminister Nick Hækkerup (S) vid en presskonferens om säkerhet på torsdagsmorgonen. Anledningen är det ökade hotet från svensk organiserad brottslighet, som legat bakom både sprängningar och mord i Köpenhamn i år.

13 000 avvisade sedan december – gränskontrollerna i syd slukar resurser

UPPDATERAD 12 MARS 2021 PUBLICERAD 12 MARS 2021

Polisen i region Syd har fått betydligt mer att göra sedan gränskontrollerna skärpts på grund av pandemin. Varje vecka ska minst 1000 arbetspass fyllas. Och varje vecka avvisas nu 1000 personer, mot tidigare 80 personer i veckan.



Ewa-Gun Westford, polisens presstalesperson i region Syd, säger att en namninsamling inte ska ha betydelse i processen efter en anmälan mot polisen. Foto: Mushtak Awad/Johan Nilsson, TT

Släpades av tåget vid gränskontroll – tusentals har skrivit under protest mot polisen

UPPDATERAD 16 SEPTEMBER 2020 PUBLICERAD 14 SEPTEMBER 2020

Videon där tågresenären Benjamin Antwi släpas ut från tåget mellan Köpenhamn och Malmö väcker starka känslor. Tusentals har nu skrivit under en namninsamling som kräver att poliserna utreds och ber om ursäkt.

Gränshinder i form av skatteregler och förlorad tillit

Berlingske | 

NYHEDER OPINION BUSINESS

METROPOL

I 13 år har Marie Troelsen pendlet over Øresund, men nu overvejer hun at stoppe: »Hele livet i Øresundsregionen er kun blevet sværere«

Færre pendler over Øresund med økonomisk tab som følge, og Marie Troelsen, der er mezzosopran på Malmø Opera, overvejer ofte selv at stoppe. De senere års kriser, grænselukninger og det, hun oplever som en politisk slytning af øresundsregionen, har gjort det umådeligt besværligt at tilrettelægge sit liv henover Sundet.



ARBETSMARKNAD

Ny svensk skattelagstiftning sætter grænspendlere og danske arbejdsgivere i kläm

Publicerad den 10 juni, 2021



Många svenska gränspendlare som arbetar i Danmark uppmanas att börja pendla in till jobbet igen, på grund av nya svenska skatteregler. Foto: News Øresund - Johan Wessman

FÅ VÅRT NYHETSREVY

PRENUMERERA

AKTUELLA NYHETER



POLITIK / 23 juni, 2021
Lars Gaardhøj formellt vald till regionrådsordförande i Region Hovedstaden



SAMHÄLLE / 23 juni, 2021
Træls, pyt og lagom – språkprojekt ger sammanhang till danska och svenska uttryck



SAMHÄLLE / 23 juni, 2021
Interreg-projekt kan få 60 procents medfinansiering från EU framöver

INFRASTRUKTUR / 23 juni, 2021

SVENSKA DAGBLADET

Nyheter Näringsliv Kultur Ledare Debatt Tidningen

Sverige

Coronavirusets utbredning

Pandemikollaps för nordiskt samarbete

Det nordiska samarbetet har kollapsat i covid-19-pandemin.

Spretiga coronastrategier och nya gränshinder slår mot handel, resande och den gemensamma arbetsmarknaden samtidigt som nationalism börjar sprida sig, varnar Bertel Haarder, ordförande i Gränshinderrådet.

Joakim Goksör / TT
Publicerad 2020-12-21





TALE | 01.06.00

Statsministerens tale ved indvielsen af Øresundsbroen, lørdag den 1. juni 2000

Deres Majestæter, Deres Excellencer, svenskere og danskere.
Kære naboer!

Med broen vil vi ved fælles hjælp skabe en hel region. Nordens største med mere end tre millioner borgere. Et nordeuropæisk center for viden, kultur og vækst. For IT, forskning blomstrende virksomheder og nye jobs. En region af verdens velnok mest kvalificerede folk.

Broen vil skabe flere nye arbejdspladser til gavn for alle. Ja, netop alle. Her er ingen tabere. For en gangs skyld er vi alle vindere. Folkene i Malmø, Skåne, København og Sjælland. Ja hele Sverige og Danmark

Der er aldrig kommet noget godt ud af at isolere sig. Broen er et signal om fællesskab, samhørighed og tro på, at vi godt kan. Broen er det modsatte af 'sig selv nok', isolation, nationalisme og indelukkethed.

Broen er en tillidserklæring til verden – og verdens tillidserklæring til os.



Vad behöver vi göra?

Vores kunder har gjort, hvad politikerne sagde i 2000. De er blevet integreret. De har lagt deres liv, taget arbejde, uddannelse og mødt kærester på den anden side. Når de samme politiker lukker grænsen, forsvinder tilliden.

Det, der gør mange af vores kunder fratrådte og frustrerede, er ikke, at der er grænsebarrierer, men at alle forstår, at det ville have været fuldt ud muligt at løse dem i løbet af de 21 år, broen har eksisteret. Hvis bare viljen havde eksisteret mellem vores ansvarlige nationale politikere.

Linus Eriksson @brodirektor · 2 d

Bra @berlingske 👍 Vad behövs?

- 1) En bro der aldrig lukker
- 2) koordinering 🇩🇰 🇸🇪 så vi får en öppen arbetsmarknadsregion oavsett pandemi eller kris
- 3) Mer o robustare infrastruktur på båda sidor @oresundsbron
- 4) enklare skatteregler #taskforceøresund



berlingske.dk

I 13 år har Marie Troelsen pendlet over Øresund, men nu overvejer hun at stop...

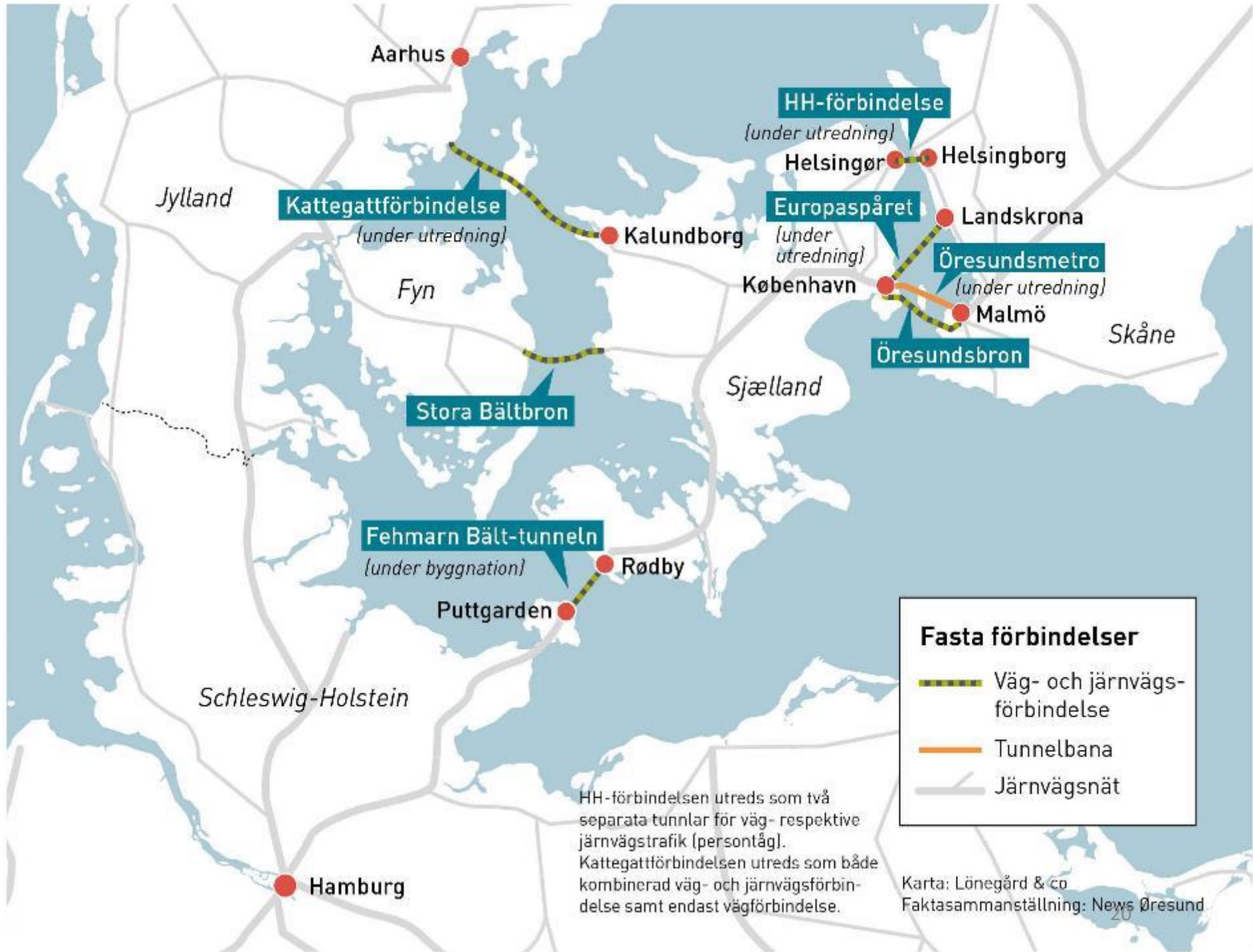
1 7 24 18

A map of Denmark is shown in a light beige color against a dark blue background. A semi-transparent red rectangular box is overlaid on the map, highlighting the Øresund region, which is the area between the Jutland peninsula and the island of Zealand.

Men infrastrukturen då?

#detsombinderossammen

Store planer, færre beslutninger

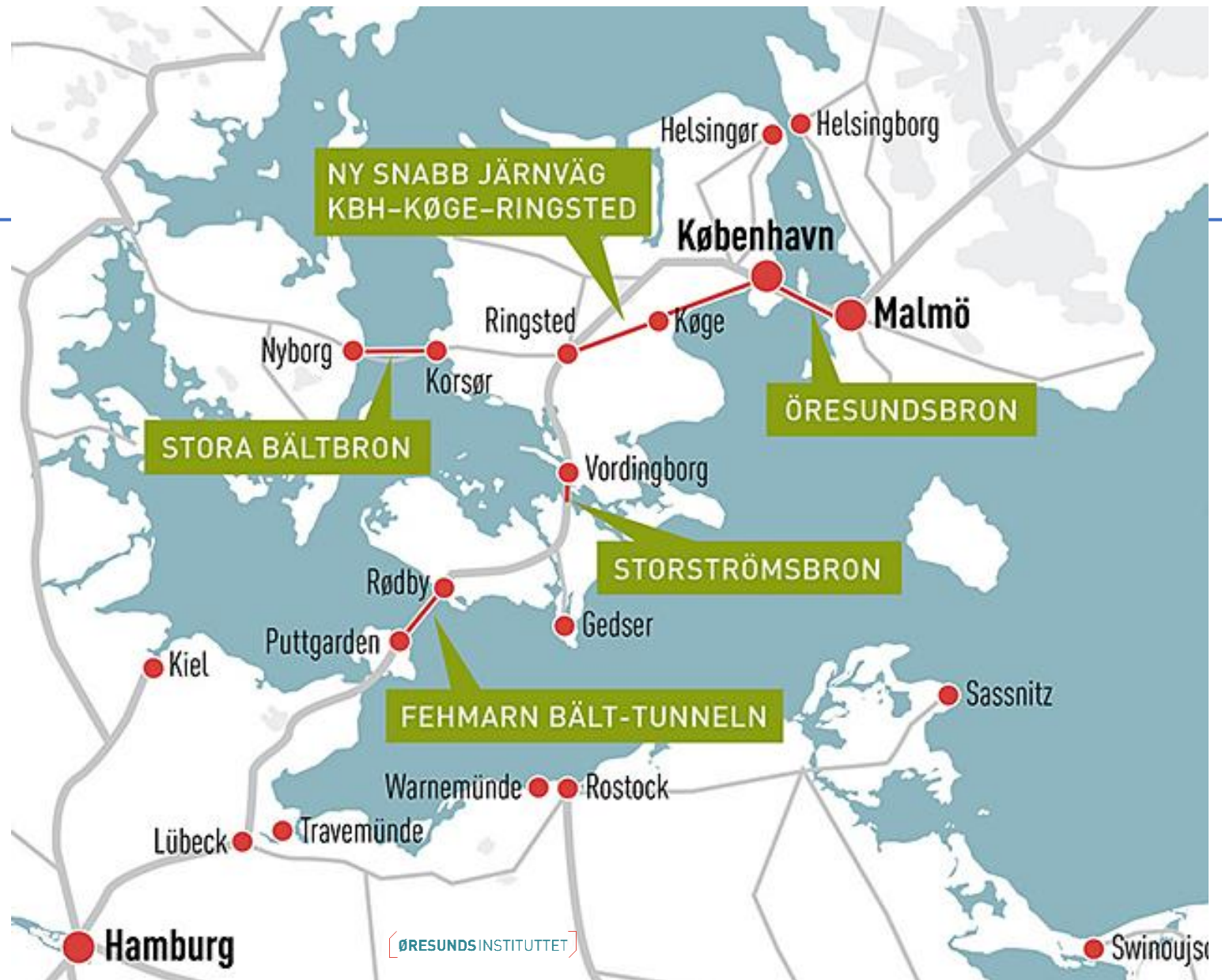


2029 växer regionen...

Foto Femern A/S

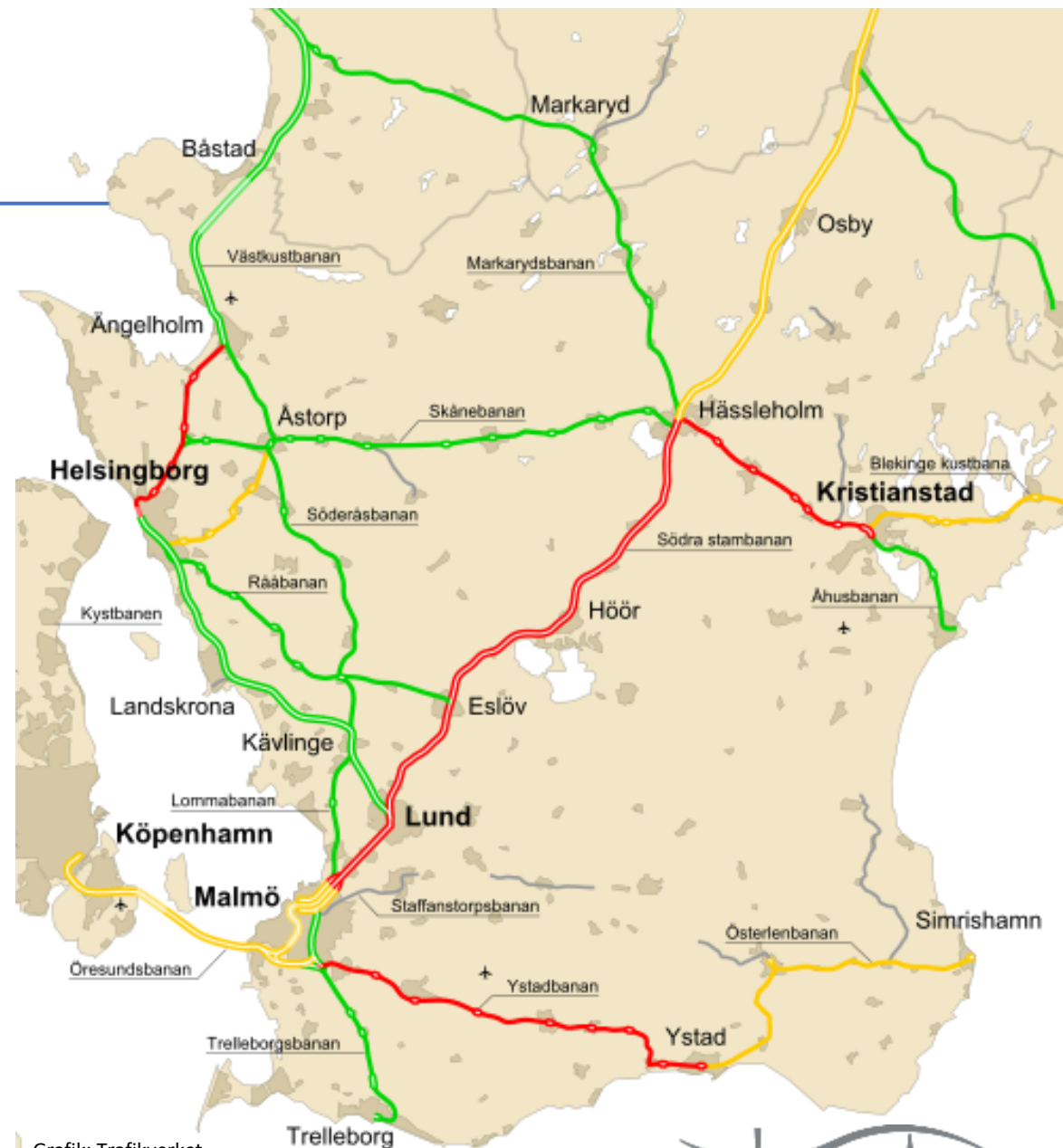
ØRESUNDSBRON®

Femern
forbinder os,
og Danmark
investerer!



Hur ska gods och pendlare komma fram i en hållbar omställning?

Hårdast belastade järnvägsinfrastrukturen i Sverige i en region med lägst sysselsättningsgrad!



Grafik: Trafikverket





Vi behöver se hela stråket Tyskland-Danmark-Sverige

I dag mangler vi fælles planlægning



Är bron full?

Ekonomi

Nya vägar till Danmark - skånska städer drömmer om fler Öresundsförbindelser

UPPDATERAD I GÅR 06.53 PUBLICERAD 2021-03-09



I sommar har det gått 21 år sedan Öresundsbron invigdes – den första och hittills enda fasta förbindelsen mellan Sverige och Danmark. Foto: Johan Nilsson/TT

SKÅNE. Inom 15 år beräknas Öresundsbrons kapacitet slå i taket. Nu drömmer företrädare för flera skånska städer om nya förbindelser över

AFRYs analys 20210317

AFRYs slutsats är att :

Vägtrafik:

Kapaciteten för vägtrafik är tillräcklig fram till 2050 över Øresundsbron.

Järnvägstrafik:

Kapaciteten för järnvägstrafik är tillräcklig fram till 2050 över Øresundsbron OM kapacitetshöjande åtgärder vidtas på landsidan.

<https://www.oresundsbron.com/sv/kapacitetsutredning>

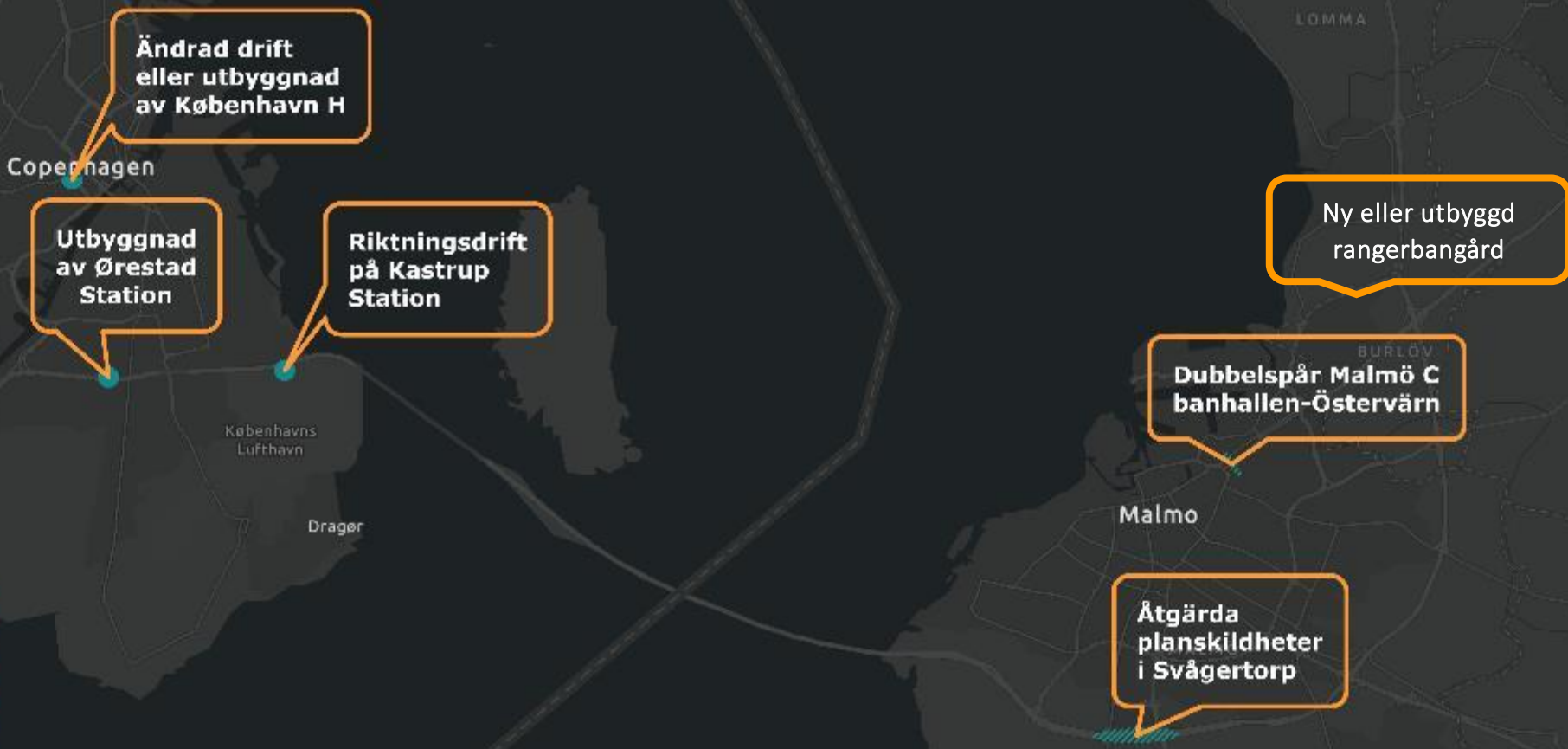
Kapacitetsstudie Øresundsbron

2021-03-17



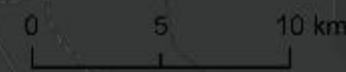
AFRY
AF PÖVRY

Åtgärder (steg 3-4)

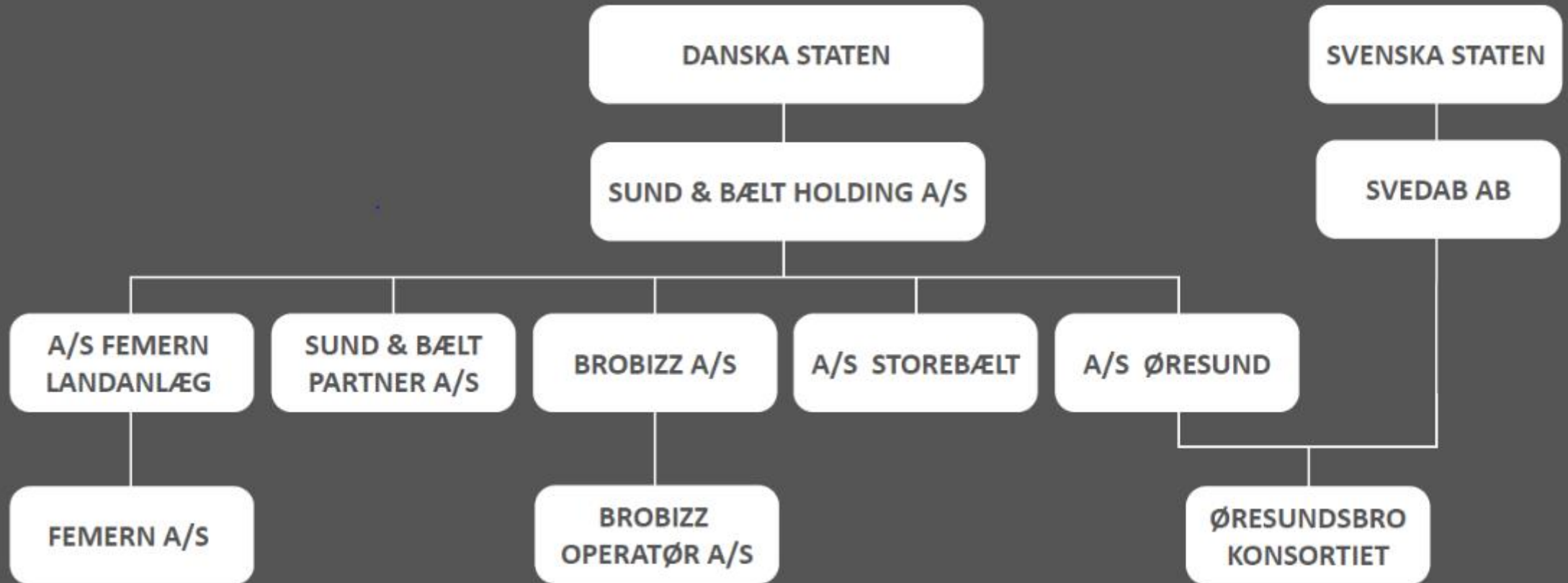


Ej platsspecifika åtgärder

- Signalprogram (ERTMS)
- Mötesstationer anpassade för 836-meters tåg upp till Hallsberg, eventuellt längre norrut.
- Flytt av Malmö godsbangård



Ägarförhållande





INFRASTRUKTUR

Togstationen ved Københavns Lufthavn bygges ud

Publiseret: 10 september 2021



Illustration af nye perroner som skal bygges på togstationen ved Københavns Lufthavn i Kastrup. Illustration: Sund & Bælt

Togstationen ved Københavns Lufthavn i Kastrup udvides for at rumme flere passagerer og godstog. Statsejet Sund & Bælt bygger to nye perroner, hvor godstogene kører i dag kører under metrostationen og laver det, der kaldes retningsdrift. Det betyder, at togene til København vil afgå fra de nye perroner, og togene mod Malmø og Sverige vil afgå fra de eksisterende perroner ved Terminal 3. Godstog vil blive blandet med passagertog på alle fire spor. Udvidelsen forventes at være klar i 2025.

Den så kaldede Øresundsbanen er "trods dens relative korte strækning, en af de vigtigste trafikforbindelser i Danmark". Det konstaterer Sund & Bælt som via dotterbolaget A/S Øresund, som äger og står för drift och underhåll av Øresundsbanen, kommer att bygga ut tågstationen vid Københavns flygplads i Kastrup. Anledningen är att kapaciteten kring tågstationen är begränsad och att en ytterligare trafikökning väntas när Fehmarn Bält-förbindelse invigs 2029.

Två nya perronger byggs där godstågen kör idag liksom nya växlar och befintliga perronger uppgraderas. Tågtrafiken kommer därefter att köra i så kallad retningsdrift. Det innebär att tågen mot Köpenhamn, Fyn och Jylland kommer att avgå från de nya perrongerna och att tågen mot Malmö och Sverige kommer att avgå från de befintliga perrongerna under Terminal 3. 2025 väntas utbyggnaden vara klar och trafiken kunna ställas om.

Sund & Bælt är ett statligt danskt holdingbolag som via dotterbolag äger Stora Bältbron och den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen samt via A/S Øresund de danska landanslutningarna till Øresundsbron samt hälften av aktierna i Øresundsbro Konsortiet. A/S Øresund kommer även att bygga den blivande havnetunneln runt Köpenhamn. (Nys Øresund)



TILMELD DIG NYHEDSBREV

PREMIUMERER

AKTUELLE NYHEDER

INTERVJU / 02. november 2021
"Min mission er blandt vi i København skal gi samme tyngde som øl"

SAMFUND / 29. oktober 2021
Aktuelt i Øresundsdel 43: Dansk-svensk job dansk mangel på arbejdskraft

UGEDEBET / 01. november 2021
News Øresunds ugebr

SVERIGE / 29. oktober 2021
Forsinkelser og dårligt beredskab kendetegner coronahandtering

SAMFUND / 29. oktober 2021
Begge spor åbne på Øresundsbron – grænse ophævet den 29. oktober

FORSKNING / 23. oktober 2021
En vigtig del af ESS ta

ARBEJDSMARKED / 23. oktober 2021
Malmö stad investere budget i årlig jobbes samarbejde med Køb

ALLE NYHEDER



1 (4)

Kapacitetshöjande åtgärder på järnvägssystemet i Malmö och på Øresundsbroförbindelsens svenska landanslutning

Bakgrund

Øresundsbron invigdes 2000 och sedan dess har integrationen i Øresundsregionen mellan Sverige och Danmark kontinuerligt fördjupats. Trafikutvecklingen, både på väg och på järnväg, har varit kraftig sedan anläggningen öppnades för trafik. Kapaciteten på Øresundsbron järnväg med prognosticerad trafikutveckling enligt Trafikverkets basprognos bedöms räcka till ca 2050. I samband med att den fasta förbindelsen över Fehmarn kommer att öppnas 2029, behöver kapaciteten på landanslutningarna på bägge sidor sundet förstärkas liksom att vissa åtgärder genomförs vid Malmö C för att såväl den regionala tågtrafiken som den internationella godstrafiken ska få plats att utvecklas. Annars riskeras kapacitetsbrist i vissa punkter som kan leda till att Øresundsbron fulla järnvägskapacitet inte kan utnyttjas. Vissa åtgärder krävs också för att förstärka kapaciteten för utökad pendeltågtrafik i Skåne på sträckor som inte direkt berör Øresundsbron järnvägsanläggning.

Behov av kapacitetshöjande åtgärder

Svedab och Trafikverket har gemensamt identifierat vilka åtgärder i järnvägsnätet på den svenska sidan som skulle behövas, för att motsvara Øresundsbron kapacitet i en situation med ökad pendeltågtrafik i Skåne. På den svenska sidan behövs åtgärder för att:

- Bygga bort begränsningar på Malmö C där spåranslutningen till banhallen korsar Södra stambanan i plan samt fler plattformsspår på Malmö C Övre.
- Säkra möjligheten att trafikera banorna med långa godståg mellan kontinenten och Malmö godsbangård.
- Förstärka kapaciteten mellan Österväm och Malmö C samt ombyggnad av Östervärns station.

Med de föreslagna åtgärderna enligt ovan bedömer Svedab och Trafikverket gemensamt att kapacitet för önskad trafikutveckling för både gods- och persontrafik säkras bortom 2040.

Trafikverket håller för närvarande, i enlighet med regeringens direktiv, på att arbeta fram ett förslag till en ny nationell infrastrukturplan för åren 2022-2033. Trafikverket har för avsikt att belysa nyttan av åtgärderna i denna skrivelse i syfte att kunna föreslå att åtgärderna ska ingå i planförslaget som därefter regeringen väntas fastställa under 2022. Svedab delar Trafikverkets avsikt.

Tidigare studier och utredningar avseende dessa objekt

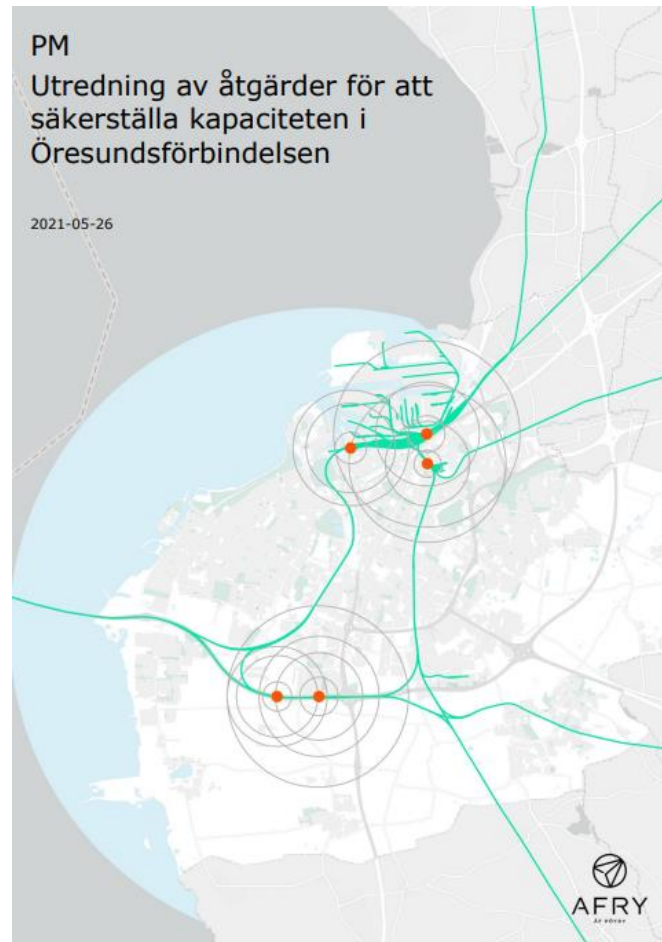
PM/Utredning Infrastruktur kring Øresundsbron Trafikverket 2019-09-10 (TRV 2018/94074)

Kapacitetsstudie Øresundsbron, Øresundsbrokonsortiet/AFRY (2021)

PM

Utredning av åtgärder för att säkerställa kapaciteten i Øresundsförbindelsen

2021-05-26



Øresundsbrons summering infrastrukturbehov:

Danmark:



Fullfölj planerade investeringar så de är klara till 2029 senast:

- Kastrup station (2026)
- Ørestads station (2029, gärna tidigare)
- Ring Syd och København H (Gärna 2029)

Sverige:



Lägg in i nationell plan (och låt gärna Svedab finansiera):

- Mötesspår och utred planskildhet Svågertorp (senast 2029)
- Dubbelspår Östervärn (senast 2029)
- Utred behovet ny rangbangård och åtgärder kapacitet 835/1050 m godståg
- Fullfölj fyrspår Lund-Hässleholm

Gemensamt Sverige och Danmark:

- Investera i dubbeldäckartåg i den gemensamma persontrafiken
- Gemensam planering för hela godskorridoren Sverige-Danmark-Tyskland

Fler förbindelser SE-DK?



Det finns absolut argument för fler förbindelser!

- Men de löser inte dagens flaskhalsar till 2029
- Skälet "kapacitetsbrist på Øresundsbron" är inte relevant före 2050 för såväl gods- som persontransporter med nuvarande prognoser
- En HH förbindelse minskar staternas planerade utdelning från Øresundsbron med ca 10-15 miljarder danska kronor under perioden 2035-2050 baserat på siffrorna i den strategiska analysen jan 2021.

**Vi behöver lösa dagens
flaskhalsar först och det
börjar bli bråttom...**

**2029 är snart när det gäller
infrastruktur!**



Det viktigaste:

1. Bygg bort dagens flaskhalsar i infrastrukturen i regionen för en hållbar omställning

Persontrafik: En rad åtgärder för järnväg på sträckan Hässleholm-Malmö-Köpenhamn (in i respektive nationell plan)

Gods: En gemensam åtgärdsplan för hela stråket TY/DK/SE/NO inkl Malmö godsbangård baserat på att Femern invigs 2029.

2. Tillit - Bron som aldrig stänger!

Vi behöver en mekanism så människor och företag kan lita på att bron alltid kommer att vara öppen.

3. Nytt Öresundsavtal 2.0 –Task force Øresund

Lös ut skatte-socialförsäkringshindren en gång för alla

#Detsombinderossammen

<https://www.norden.org/sv/news/oresundsbron-har-fortfarande-en-outnyttjad-potential>

