

Att: i.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer I2021/02884

Malmö, 21 februari 2022  
Vår ref.: LIN/hro  
Er ref.:

## Remissvar Øresundsbro Konsortiet I/S:

### Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Øresundsbron vill yttra sig över föreslagen nationell infrastrukturplan då planen är en mycket viktig förutsättning för att ta vara på den infrastrukturinvestering som gjorts mellan länderna och idag finansieras av brukaravgifter. En infrastrukturanalys genomförd av AFRY, inlämnad till Regeringskansliet våren 2021, visar att med nuvarande prognoser har bron i sig kapacitet till 2050, men att flaskhalsar finns i kapaciteten på bägge sidor. Vad beträffar de danska kapacitetsbristerna i landanslutningarna togs de viktigaste åtgärderna, inkl Kastrup station med i infrastrukturplanen som Folketinget antog sommaren 2021.

#### **Vi ser därför mycket positivt på och att ställer oss bakom de åtgärder som anges i avsnitt Kapacitetshöjande åtgärder Öresund/Malmö:**

- Malmö bangård, planskild spårkorsning
- Malmö C, fler plattformsspår
- Malmö C-Östervärn, dubbelspår
- Svågertorp, förlängning av förbigångsspår

Analysen genomförd i samarbete med Trafikverket och Svedab visar tydligt på behovet av åtgärderna. De är avgörande för att få ut full kapacitet av dagens fasta förbindelse över Öresund och för att klara av en hållbar omställning genom ökad arbetspendling på järnväg samt ökade godstransporter på järnväg i samband med att Femern-förbindelsen invigs 2029. Det är viktigt att tidsplanen hålls för genomförande.

Med ovan nämnda åtgärder förbättras systemkapaciteten, men ett transportflöde blir inte bättre än dess svagaste punkt. Därför ser Øresundsbron av samma skäl att även fyrspårutbyggnaden Lund-Hässleholm genomförs enligt planförslaget. Samtidigt vill vi påtala risken att nya flaskhalsar skapas, särskilt gäller detta kapacitet kring och inom Malmö Bangård mot bakgrund att Femern invigs 2029. Frågan vi ställer oss är om den nationella planens ambition

#### **Øresundsbro Konsortiet**

- Vester Søgade 10  
DK-1601 København V  
Telefon: +45 33 41 60 00  
CVR-nr.: 24 24 67 87
- Kalkbrottsgatan 141  
Box 4278  
SE-203 14 Malmö  
Telefon: +46 (0) 40 676 60 00  
Org-nr.: 946001-3387  
  
info@oresundsbron.com  
www.oresundsbron.com

om att vidmakthålla bangården och enbart utbyggnad av spår 58 är tillräcklig för att klara av att ta emot de längre europeiska godståg som förväntas öka över Øresundsbron? Nuvarande prognoser visar på en ökning av gods på järnväg över Øresundsbron på mellan 2-300% efter att Femern invigts. Det är mycket viktigt att klargöra nuläge och eventuellt behov av åtgärder.

Øresundsbron ser därför att Malmö bangårds kapacitet utreds som ett uppdrag inom ramen för den nationella planen, eller som ett särskilda uppdrag till Trafikverket.

Vad angår ERTMS är en fortsatt utrullning viktig och förutsättningarna för detta behöver klargöras i planen. När det gäller ERTMS på Öresundsbanan och Øresundsbrons svenska del, där Svedab respektive Øresundsbro Konsortiet är ägare, svarar parterna själva för att bekosta det nya signalsystemet. Dessa investeringar riskerar förlora sin nytta om inte systemet samtidigt införs i Sverige. I Danmark är planen att ERTMS ska vara införd på hela sträckan till Tyskland år 2030.

Med vänlig hälsning  
**Øresundsbro Konsortiet**



Bo Lundgren  
Ordförande



Jørn Tolstrup Rohde  
Vice ordförande

cc: [i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)