



Kan alternativ finansiering stärka
transportinfrastrukturen?



Trafikverket anser sammantaget att det är angeläget att ...

- **rusta, effektivisera och modernisera** den befintliga infrastrukturen
- vidta åtgärder för att klara dels **klimat- och trafiksäkerhetsmålen**, dels klimatförändringar och **yttre hot**
- hushålla med resurser genom att **minska kostnader, prioritera noga** och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda.



*Vi kan konstatera att det **inte är möjligt** att inom **nuvarande ram** inrymma både de resurser som krävs för att **upprätthålla** infrastrukturens funktionalitet, återtä visst eftersatt **underhåll** och genomföra **investeringar** i den nuvarande planen i planerad takt.*



Kan alternativa upplägg kompetens stärka infrastrukturen?

Dagens industri START BÖRS MARKNADSNYTT BEVAKNINGAR LEDARE DI TV JOB

Pengarna är inte problemet - det är politikerna

Gapande hål i fysisk och social infrastruktur kombinerat med låg skuldsättning och till på köpet investeringssugna institutioner. Det låter som en perfekt matchning. Nu måste bara svensk politik våga ta språnget.

Publicerad: 6 november 2023, 19:56

Kommentar: Nils Åkesson

Text



Di tv

Finansministern - Det finns en vilja från Svenska Näringslivet att få vara investera. Elisabeth Svantesson - Det mest offensiva vi kan göra nu, det är att investeringen inte fortsätter att stiga

Debatt



Infrastrukturen måste börja möta näringslivets behov

Debatt • Vägar med potthål och förseningar på järnvägen orsakar kostnader för svenska företag, skriver Jan-Olof Jacke.

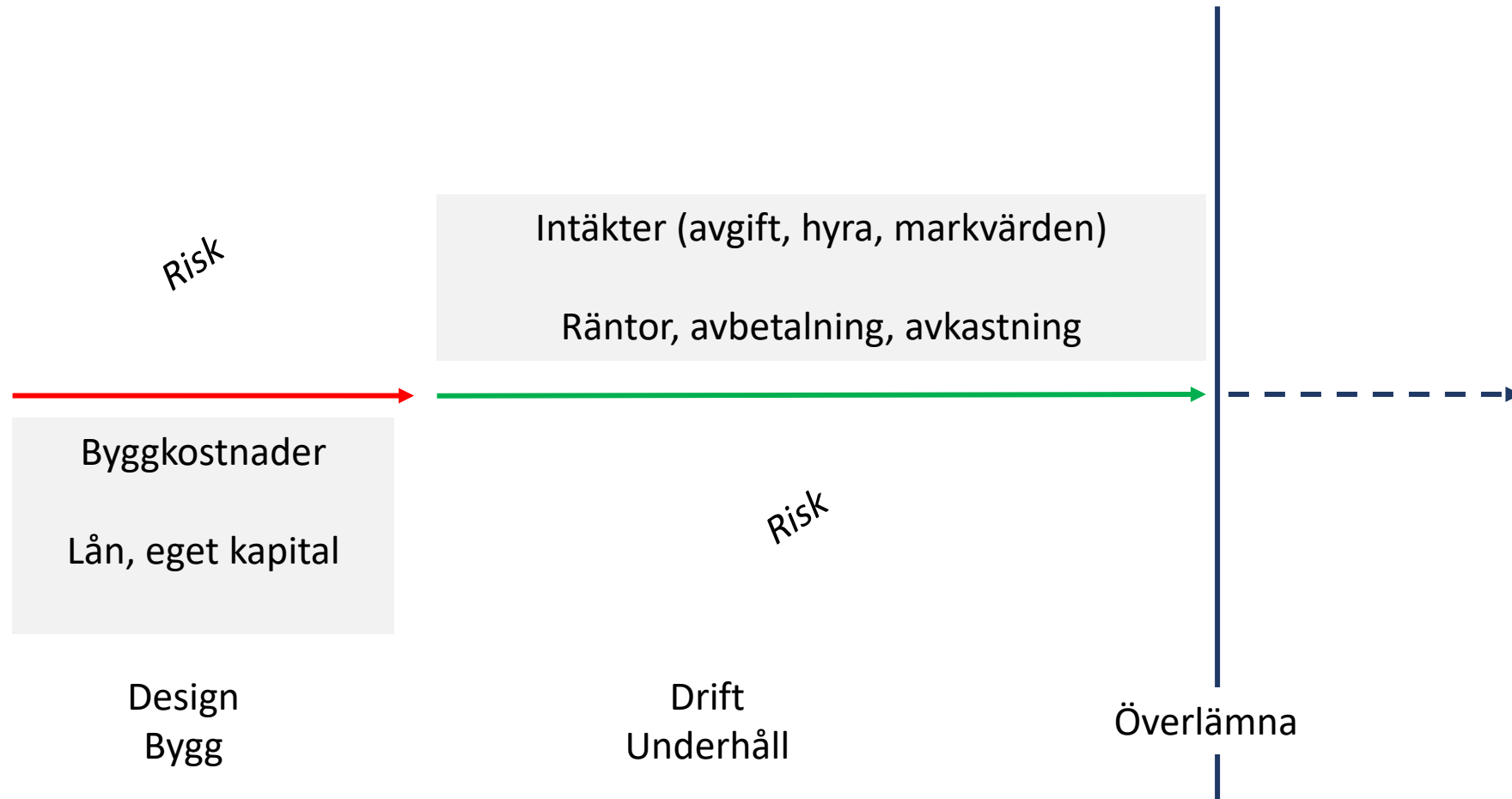


Alternativ finansiering och organisering?





Bygga snabbare, billigare och bättre DoU?





Möjliga projekt?

Vägprojekt

Broprojekt

Tunnelprojekt

Järnvägsprojekt

Hamnar

Stationer

Laddinfrastruktur

mm



Stockholms ringled enl. Dennisöverenskommelsen 1992

Det goda exemplet?

Genomförande och modell för finansiering

Vägforum Mars 2024

A

**Det går att bygga så att det
är klart i tid och på budget**



Öresundsförbindelsen

9 år från beslut till trafik



1991 Beslut



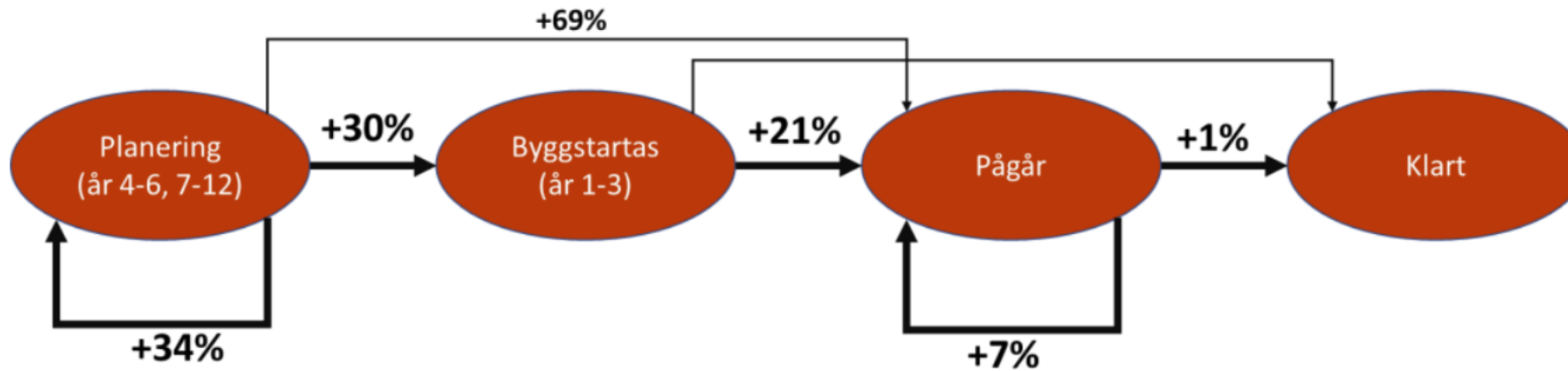
1995 Start byggnation



2000 1 juli invigning

Trafikverket:

Kostnaderna ökar framförallt i de tidiga skedena



Trafikverkets inriktningsunderlag 2024.

Figur 25. Kostnadsförändringar för investeringar i de nationella planerna med början 2010, 2014, 2018, 2022,



Ett exempel: Fyrspår Lund-Hässleholm

Kostnad, mellan 22 till 37 miljarder

Tidplan, klart för trafik 2043-2050

Hur gör Danmark?



Danmark investerar 100 miljarder DKK

Tyskland - Köpenhamn



28. juni 2021 kl. 09.27

Bredt flertal klar med "den største infrastrukturaftale nogensinde"

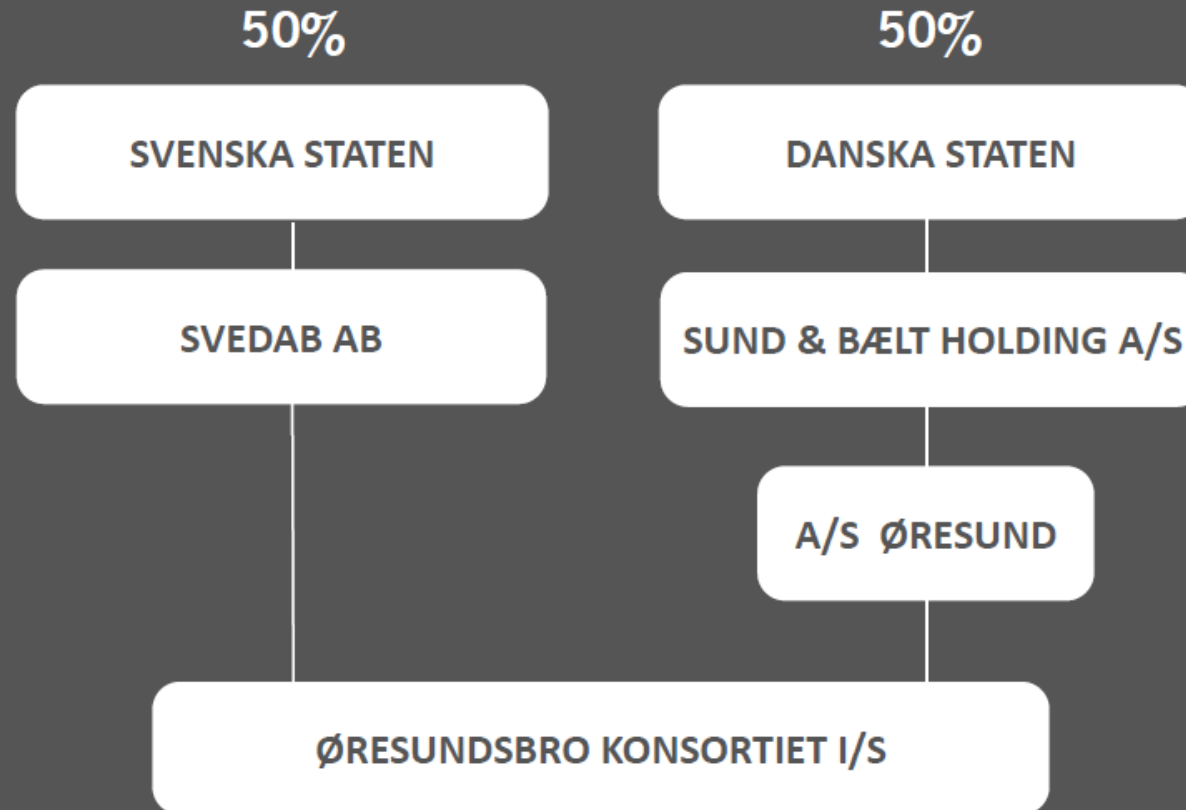
Regeringen er blevet enige med et bredt flertal om Infrastrukturplan 2035, der indeholder investeringer i veje og baner for over 160 milliarder kroner.



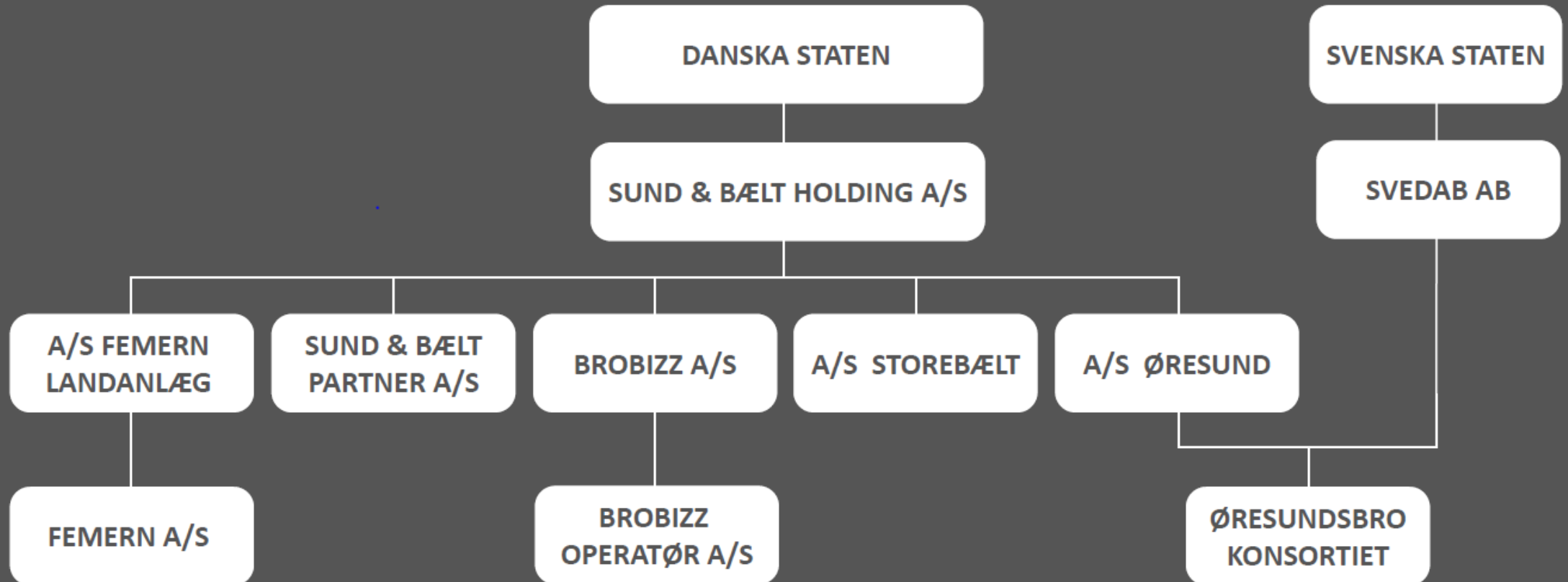
Foto: Olafur Steinar Gestsson/Ritzau Scanpix

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

Ägande Øresundsbro Konsortiet



Dansk ägarmodell – Infrastruktur finansierar infrastruktur





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



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



Gjutningen i Fehmarn Bält-tunnels inleds i juli förra året. FOTO: FERNERN A/S



Så här väntas hamnen och tunnelymningen i Puttgarden se ut när projektet är färdigt. ILLUSTRATION: FERNERN 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 färjetjänsten Rödby-Puttgarden. Tunneln ska stå klar mer än 10 år efter att den har byggts och kommer ta plats för både bil- och tågtrafik.

■ Första speltogget tog i januari 2023. Men planerna på en fast förbindelse har funnits sedan 1990-talet.

■ Hela tunnelbygget kommer att kosta 35 miljarder danska kronor, räknat i 2015 års prisnivå. Finansieringen liknar uppbygget för Öresundsbron där användarna står för nutan genom en tunnelflaggt.

■ Ansvarig för bygget är bolaget Fehrn A/S som har lagt ut uppgifter på flera konsortium, lett av tyska, franska och holländska byggbolag. Bland svenska bolag med uppdrag finns Sweco, som bland annat ansvarar för muddringsarbeten. Här finns även Threlberg som levererar kopplingar som förbinds de olika tunnelsektionerna med varandra.



Fehmarn Bält-tunneln blir 18 kilometer lång och kommer att ta sju minuter för tågresenärerna och ett par minuter längre för de som kör bil. ILLUSTRATION: FERNERN A/S

Ny tunnel i Danmark en "gamechanger"

Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland kommer dramatiskt att korta restiden till kontinenten och förändra resmönster och godstflöden 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 Rödby och tyska Puttgarden har blivit ett självklart stopp för evenska turister på väg till kontinenten. Bättre resor 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 kom-

mer att ta sju minuter för tåg- resenärerna och ett par minuter längre för de som kör bil.

"Sträckan Mahle till Hamburg kommer att minska från fem till tre timmar och jag vet att Hamburg har ambition att bli Skandinaviens sju fjärdedel. Så visst kommer förbindelsen att skapa enorma möjligheter för både människor och företag i den här delen av Europa", säger Morten Kramer Nielsen, kommunika-



tionsschef på Fehrn A/S som leder bygget av tunneln.

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

EU har man kallat Fehmarn Bält-förbindelsen för den saknade länken i det transeuropeiska transportnätet. Tunneln ska stå klar mer än 10 år efter att den har byggts och kommer ta plats för både bil- och tågtrafik.

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 förbereda sig för den nya spelplanen och driver stora projekt på land som ska binda ihop tunneln med annan infrastruktur. Totalt ska hela 1.150 miljoner kronor på järnvägen i Tyskland och Danmark det närmaste decenniet, enligt trycktjänsten Infrastrukturbeslutet.se.

På den danska sidan byggs bland annat en dubbelspårig järnväg mellan Köpenhamn och Rödby. 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 bedomare. Inte minst i södra Skåne har skivd regionala politiker som såringsiv pekat på behovet av infrastruktur satsningar för att dra nytta av potentielen med tunneln som undvika ett scenario där vägar och järnvägar korkar igen.

"Den största utmaningen handlar om tågtrafiken där vi redan i dag är nära kapacitetstaket på äldre stambanan. När Fehmarn Bält-tunneln öppnas kommer situationen bli ännu mer utsträckt", 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 vausligt att göra prognoser, och som finans pekar olika riktningar. Vi ser att även godstrafiken på järnväg kommer att öka med den nya förbindelsen", säger Stina Nilsson.

Höger upp på hamnen och Trafikverkets åskådliga har länge varit ett dubbelspel mellan land och Hisebolm vilket skulle kosta många km-



Stina Nilsson, kommunikationschef på Trafikverket. FOTO: PRESSBIL



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

tar. I bästa meddelade regeringen, efter att tidigare varit tveksam, att spåren ska byggas. Men enligt Trafikverket blir dubbelspåret inte klart förrän år 2040.

"Det tar tid att bygga infrastruktur i Sverige helt enkelt. För att underlätta trafiksituationen fram till dess har vi föreslagit mindre åtgärder som förbigångsplaner på befintliga banor. Regeringen har fattat beslut och förhoppningsvis kommer det vara klart när Fehmarn Bält öppnar."

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 politikererna i Stockholm förstärker vad Fehmarn Bält kommer betyda

i form av ökad trafik på vägar och spår. Vi är inte alla redo vilket gör mig orolig, min bild är att det kommer bli väldigt ansträngt om någon år", säger Ole Ringdahl, vd på byggbolaget Linslab med huvudkontor i västra Skåne. Han får medhåll av Sven Kristensson, vd på Nederland i Helsingborg som är världsledande på utrustning för luftrening.

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

Morten Kramer Nielsen på Fehrn A/S vill inte uttala sig om Sverige varit sent att startblocken och är oförbe-



PONTUS HERIN
pontus.herin@osb.se
08 573 650 00

SIDAN 9

När Öresundsbron inte längre räcker till

Dagens Industri 12 mars 2024



Finansiering med lån utan att belasta nationell plan

Öresundsbro Konsortiet 2023:

Resultat 1.25 Miljarder DKK

Construction costs (at opening)	DKK (bn)	EUR (bn)
The Øresund fixed link*	19,5	2,7
Danish land-connections	7,9	1,0
Swedish land-connections	2,6	0,4
Total investment	30	4,0

*EU TNT support of 5% of the construction cost

B

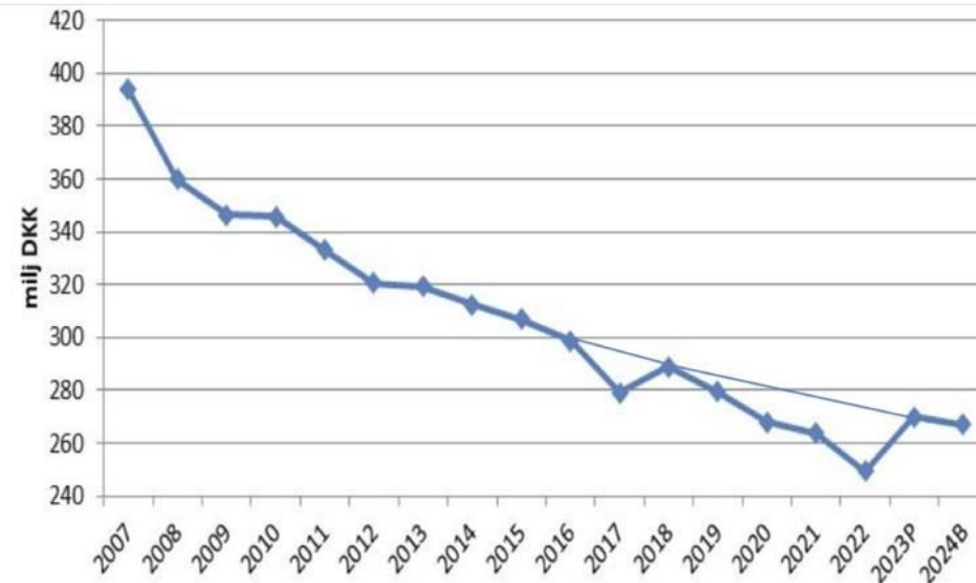
**Alternativ finansiering
förutsätter en intäkt under
återbetalningstiden**





Om man finansierar bryr man sig också om driftskostnaden

Netto driftskostnadsutveckling 2007-2024b





Alternativ finansiering

1. Öppnar för tidigare genomförande
2. I kombination med alternativ driftsform öppnar för effektivare byggnation och drift.

Men kräver en intäkt. Vägavgifter eller skattemedel.

Sverige kan!

lin@oresundsbron.com





Hur ser ni på alternativ
finansiering och organisering av
transportinfrastrukturen?

Fördelar, nackdelar?