

# Åtgärder möjliga att finansiera via Öresundsbronns svenska intäkter



## **Trafikverket**

Postadress: Björkhemsvägen 17, 291 25 Kristianstad

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Åtgärder att finansiera via Öresundsbronns svenska intäkter

Författare: Lars Brummer, Björn Hasselgren, Helen Ek Nilsson och Jack Bårström

Dokumentdatum: 2025-09-08

Ärendenummer: TRV 2025/37255

Publikationsnummer: 2025:124

ISBN 978-91-8045-489-6

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Inledning .....</b>	<b>6</b>
1.1 Bakgrund och syfte.....	6
1.2 Direktiv och proposition gällande Öresundsbronns svenska intäkter .....	6
1.3 Genomförd dialog.....	7
<b>2 Utgångspunkter.....</b>	<b>8</b>
2.1 Trängselskatter och infrastrukturavgifter .....	8
2.1.1 Trängselskatter Stockholm .....	8
2.1.2 Trängselskatter Göteborg .....	9
2.2 Omfattning och tillgängliga medel.....	10
2.2.1 Intäkter Göteborg och Stockholm.....	12
2.3 Hur definieras "Öresundsregionen"?.....	13
2.4 Vilken typ av åtgärder bör vara möjliga att finansiera?.....	15
<b>3 Principer kring åtgärder och åtgärdsområden .....</b>	<b>17</b>
<b>4 Förslag till åtgärder och åtgärdsområden .....</b>	<b>19</b>
4.1 Tidigareläggning och förkortad byggtid .....	20
<b>5 Förslag till fortsatt arbete .....</b>	<b>21</b>

# Sammanfattning

Regeringen har i sitt direktiv för ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (LI2025/00640) givet Trafikverket i uppdrag att föreslå lämpliga åtgärder på den svenska sidan i Öresundsregionen för finansiering med intäkter från Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket kan även föreslå att intäkterna används för att skynda på genomförandet av åtgärder i nationell plan. På samma sätt som intäkter från trängselskatterna används för att utveckla transportinfrastrukturen i respektive region anser regeringen (Prop. 2024/25:28, s 57) vidare att intäkterna från Öresundsbron bör användas till investeringar i transportinfrastruktur i Öresundsregionen.

Med Öresundsbrons svenska intäkter menas här mer precist Svedabs utdelningsbara medel.

Ett antal principer föreslås som bör vara vägledande för hur medlen kan användas, i enlighet med Regeringens direktiv och infrastrukturproposition (2024/25:28).

- De utdelningsbara medlen ska användas för investerings- och trimningsåtgärder utöver ordinarie plan.
- Svedabs utdelningsbara medel ska utgöra ett tillskott till infrastrukturåtgärder i den svenska delen av Öresundsregionen.
- Objekt i gällande plan i Öresundsregionen ska finansieras via ordinarie anslag i sin helhet, såvida inte genomförandet kan tidigareläggas eller genomförandetiden kortas med ytterligare medelstilldelning via Svedabs utdelningsbara medel.

Flera objekt är i utredningsskede och det går i dagsläget inte att fastställa om eller hur mycket dessa kan tidigareläggas, eller om genomförandetiden kan kortas. Några ytterligare utgångspunkter för analysen i denna utredning är:

- Svedabs utdelningsbara medel ska användas för att finansiera och delfinansiera åtgärder som är starkt kopplade till ett Öresundsregionalt perspektiv. En avvägning får göras i varje enskilt fall.
- Att uppta lån för större åtgärds paket som avbetalas med dessa intäkter bör, i likhet med trängselskattesystemen, vara möjligt.

”Öresundsregionen” föreslås i denna utredning inom järnvägssystemet utgöras av Skåne, samt för Södra stambanan en större geografi upp mot Alvesta, och för det övergripande vägsystemet primärt av de västra delarna av Skåne. Detta infrastruktursystem knyter funktionsmässigt an till Öresundsbron och därmed återförs intäkter från passager över Öresund till åtgärder som kommer dessa resenärer och dessa transportörer till gagn. En viss flexibilitet i definitionen av

Öresundsregionen föreslås således och istället för att låsa intäkterna till en fast geografi, är det viktigt att resonera om funktioner som kan förbättras.

En överslagsmässig beräkning som Svedab redovisat underhand tyder på att det för åren 2032 – 2050 kan komma att genereras en årlig genomsnittlig utdelning på ca 1200–1400 mkr i 2024 års penningvärde. Samlat kan det för denna period om 18 år kalkylmässigt finnas omkring 25 mdr kronor som skulle kunna disponeras för tillkommande åtgärder i transportinfrastrukturen i Öresundsregionen om ägaren staten så beslutar.

Trafikverket föreslår att följande åtgärder kan finansieras med hjälp av Svedabs utdelningsbara medel. Förslaget har förhållit sig till kommande planperiod, dvs perioden år 2026 till år 2037, och har inte överskridit den enligt uppgift skattade volymen medel som Svedab kan komma att dela ut under perioden:

- Trimningsåtgärder E6 (ITS, trafikplatser/ramper, additionskörväg, etc.)
- Förbigångsspår Södra stambanan, paket om fyra åtgärder (Alvesta-Hässleholm och Nässjö-Alvesta)
- Anpassningar för nya och längre tåg (plattformar, signal, etc.)
- Skånebanan Attarp-Kristianstad, dubbelspår
- E65 Skurup-Ystad, 2+2, samt trimningsåtgärder och trafikplatsombyggnader
- E22 Fogdarp-Hörby
- Rv 11 Malmö-Staffanstorps-Dalby, 2+2.

Analyserna av lämpliga åtgärder och dess kostnader behöver i flera fall fördjupas och utvecklas.

Förslaget bör som Trafikverket ser det inte låsa förutsättningarna för en eventuell kommande förhandling med olika parter i den svenska delen av Öresundsregionen om lämpliga åtgärder.

Regeringen kan om den finner det lämpligt, tillsätta en förhandlingsperson för att förhandla fram ett investeringspaket som delfinansieras via Svedabs utdelningsbara medel över tid. Ett sådant paket bör följa de principer, den geografi och de åtgärdsområden som nämnts ovan.

Dialog har skett med Svedab, Öresundsbronkonsortiet, Region Skåne och Sydsvenska Handelskammaren där information och synpunkter inhämtats.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund och syfte

Regeringen har i sitt direktiv för ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (LI2025/00640) gett Trafikverket i uppdrag att förslå åtgärder lämpliga att finansiera med Öresundsbrons svenska intäkter, samt peka på åtgärder som är möjliga att skynda på med dessa medel. Denna utredning syftar till att svara på regeringens direktiv. Utredningen diskuterar också möjligheter för framtida investeringspaket, samt redogöra för den dialog som förts med andra aktörer inom uppdraget.

Utredningen är ett underlag till OPS-rapporten (Objekt för offentlig-privat samverkan (OPS), Trafikverket 2025:117), som i sin tur är en underlagsrapport till ny nationell plan för 2026–2037.

## 1.2 Direktiv och proposition gällande Öresundsbrons svenska intäkter

I infrastrukturpropositionen (2024/25:28) från oktober 2024, skriver regeringen att:

”Vidare bedömer Svedab att de avgifter som betalas för att trafikera Öresundsbron från och med 2029 kommer att generera intäkter till staten. På samma sätt som intäkter från trängselskatterna används för att utveckla transportinfrastrukturen i respektive region anser regeringen att intäkterna från Öresundsbron bör användas till investeringar i transportinfrastruktur i Öresundsregionen.” (sid 57)

”Regeringen avser vidare att arbeta med alternativa finansieringsformer bl. a. genom att” (sid 56)

- ..... höjda banavgifter .....Luleå–Boden,
- rikta framtida intäkter till staten från Öresundsförbindelsen till satsningar på transportinfrastruktur i Öresundsregionen,
- ..... investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör ...”

I planeringsdirektivet för Trafikverkets upprättande av förslag till ny nationell plan för åren 2026–2037 (LI2025/00640), skrev regeringen att:

”Förutom de åtgärder som Trafikverket anger i förslaget till nationell plan ska myndigheten föreslå lämpliga åtgärder på den svenska sidan i Öresundsregionen för finansiering med intäkter från Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket kan även föreslå att intäkterna används för att skynda på genomförandet av åtgärder i

nationell plan. Intäkterna från Öresundsbroförbindelsen är utöver planeringsramen för utvecklingsanslaget.”

Trafikverket tolkar skrivningen i propositionen som att det finns behov av att precisera vilka typer av åtgärder som bör vara möjliga att kunna finansiera med intäkter från Öresundsbron, samt i vilken geografi detta är aktuellt.

Inom ramen för denna utredning genomför Trafikverket uppgiften att föreslå lämpliga åtgärder, dels i form av typer av åtgärder, men också som konkreta förslag på utredda och analyserade åtgärder. Utifrån dessa ges en ram för vad som bör vara inriktningen för användningen av dessa medel, vilket tillsammans med förslag till vilka principer som bör gälla för dessa, sammantaget ger en helhet.

Det är angeläget att definiera mer tydligt vilka tillkommande medel som kan bli aktuella att disponera för åtgärder. Det kan konstateras att svenska staten formellt kanaliserar sitt ägande av Öresundsbrokonsortiet via Svedab. De medel som står till statens förfogande, baserat på verksamheten i Öresundsbrokonsortiet, är därmed det utdelningsbara resultatet i Svedab. Det gäller då det som återstår efter det att Svedab uppfyllt sina nuvarande ägardirektiv, vilket anger att bolagets skulder som en högsta prioritet ska amorteras innan utdelning till staten sker.

Trafikverket tolkar att det är förekomsten av utdelningsbara medel från Svedab som definierar vilka tillkommande medel som finns att tillgå för nu aktuella åtgärder. Dessa medel är beroende av resultatutvecklingen i Öresundsbrokonsortiet och de vidare direktiv som staten som ägare av Svedab anger för bolaget. Se vidare avsnitt 2.2 nedan.

### **1.3 Genomförd dialog**

Dialog har under våren 2025 förts med Region Skåne, Sydsvenska Handelskammaren, Svedab samt Öresundsbrokonsortiet där information och synpunkter tagits in.

## 2 Utgångspunkter

### 2.1 Trängselskatter och infrastrukturavgifter

I infrastrukturpropositionen anges att intäkter från Öresundsbron kan användas på samma sätt som intäkter från trängselskatter. I dagsläget finns trängselskatter i Stockholm och Göteborg och därför beskrivs dessa kortfattat med fokus på deras bakgrund, struktur och vad intäkterna används till. Gemensam utgångspunkt är att trängselskatterna i Stockholm och Göteborg används för att avlasta vägsystemet, både genom åtgärder i vägsystemet och genom kollektivtrafikåtgärder.

Det praktiska arbetet regleras via lagen om trängselskatt (2004:629) som anger betalstationers placering, storleken på trängselskatt och när trängselskatt ska tas ut. Vid behov av ändringar, tex. ny placering av betalstation, lämnar Trafikverket en framställan till regeringen. Regeringen lämnar därefter en proposition som riksdagen beslutar om. Således är det en ganska komplicerad och trögryrlig process i det fall förutsättningarna för trängselskatten eller dess genomförande ska ändras.

#### 2.1.1 Trängselskatter i Stockholm

Trängselskatten infördes i Stockholm den 1 augusti 2007. Det fanns och finns fortsatt en stor efterfrågan på resor och transporter i Stockholm. Trängselskatten är en metod för att dels minska trängsel och köbildning, dels för att förbättra framkomligheten i vägsystemet. Utvärderingar visar att trängselskatten i Stockholm fungerar genom att framkomligheten i vägtrafiken har ökat sedan införandet, främst genom att det blir färre timmar av trängsel och att restiderna blivit kortare.

Intäkterna från trängselskatten går formellt till statens inkomstitel utan ”öronmärkning”, men investeringsmedel till infrastruktur motsvarande intäkternas summa tillsätts av staten till satsningar i Stockholmsregionen. Eftersom en stor del av intäkten kommer från regionens trafikanter har parterna, d.v.s. Region Stockholm och berörda kommuner tillsammans med staten kommit överens om hur pengarna ska användas så att de ger nytta för de som bor i regionen. Regering och Riksdag har godkänt överenskommelserna och att motsvarande mängd statliga anslagsmedel används i de regionala projekten.

Parterna har kommit överens om hur intäkterna från trängselskatten ska användas genom olika avtal från 2007 till 2017:

- 2007 Stockholmsöverenskommelsen: Förbifart Stockholm m. m.
- 2013 Stockholmsförhandlingen: Tunnelbaneutbyggnader mot Barkarby, Nacka och Gullmarsplan samt Arenastaden

- 2017 Sverigeförhandlingen: Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg Syd och Roslagsbanans förlängning
- Regeringen gav tidigare under 2025 en förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling som innefattar att klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse i Stockholms län (LI2025/00593). Trafikverket har tagit fram efterfrågat underlag på uppdrag av förhandlingspersonen. Regeringsuppdraget avslutades den 30:e 2025, utan några klargöranden kunde redovisas.

Trängselskatten kan förändras genom beslut i riksdagen, men först efter förhandling med regionala parter. Alla beslut om ny eller förändrad trängselskatt utformats för att reducera trängsel. Trängselskatten har lett till att framkomligheten i vägtrafiken har ökat i Stockholm.

## 2.1.2 Trängselskatter i Göteborg

Trängselskatten i Göteborg infördes den 1 januari 2013. Trängselskatten i Göteborg syftar till att minska trängsel, förbättra miljön (tex. genom minskat buller och utsläpp) samt för att finansiera det så kallade Västsvenska paketet. Västsvenska paketet innehåller transportslagsövergripande åtgärder under närmare 20 år och är ett samarbete mellan parterna Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad, Göteborgsregionen, Västtrafik samt Trafikverket som också är huvudman för paketet. Sedan trängselskatten infördes har trafikflödena och trängseln minskat och restiden för vägtrafiken har förkortats.

Västsvenska paketet består av fler olika åtgärder, bl.a. Marieholmstunneln, Västlänken, Hisingsbron, nedsänkning av E45 mellan Lilla Bommen och Marieholm samt busskörfält längs infarterna till Göteborg.

Parterna har genom medfinansieringsavtal (tecknat 2010, och tillägg till Medfinansieringsavtalet i Block 1, tecknat 2011) kommit överens om att finansiera och genomföra transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige för 34 miljarder kronor (prisnivå 2009). Exakt vilka åtgärder som skulle omfattas av finansieringen var inte varit fastställt inledningsvis. Istället har parterna successivt fattat beslutat i Block 1 och Block 2 (tecknat 2014), samt därefter i form av Projektavtal som hör till det så kallade Paraplyavtalet (tecknat 2017).

För att skapa enhetlighet och tydlighet träffades 2017 det så kallade Paraplyavtalet med övergripande bestämmelser för färdigställande av Västsvenska paketet. Genom Paraplyavtalet har ledningsgruppen i uppgift att initiera, behandla och ta emot

förslag på nya projekt. Trafikverkets regiondirektör är ordförande i ledningsgruppen.<sup>1</sup>

Projektavtal som reglerar innehåll, kostnader, finansiering och genomförandetid för olika åtgärder ingås successivt. En del av de ingående projekten är helfinansierade av medel från Västsvenska paketet, medan andra är delfinansierade med ett fast belopp. Till vilken grad projekten finansierats har varit en förhandlingsfråga och det finns ingen fördelningsnyckel som entydigt reglerar finansieringen av enskilda åtgärder. Den övergripande principen är dock att åtgärder inom ramen för Västsvenska paketet ska finansieras till 50 procent genom statlig finansiering och till 50 procent genom lokal/regional medfinansiering, där trängselskattemedel ingår<sup>2</sup>. De helfinansierade projekten har som regel varit de som Trafikverket varit utförande part för, exempelvis Västlänken. Det har också förekommit samfinansiering i några av Trafikverkets projekt.

Det finns inget slutdatum för trängselskatten i Göteborg, däremot är intäkterna från trängselskatten dedikerade till Västsvenska paketet fram till dess att den har bidragit med 14 miljarder kronor i finansiering till paketet (2009-års prisnivå). Utifrån att trängselskatten indexeras i enlighet med tecknade avtal mellan parterna bör detta inträffa ca år 2037–2038. Det saknas i dagsläget politiska beslut vad som händer med intäkter från trängselskatten efter att den genererat 14 miljarder kronor till Västsvenska paketet.

## 2.2 Omfattning och tillgängliga medel

Som konstaterats inledningsvis kanaliseras eventuella tillgängliga tillkommande medel från Öresundsbrokonsortiets verksamhet genom ägarbolaget Svedab. Svedab är ett av svenska staten helägt aktiebolag, som förvaltar de svenska landförbindelserna för Öresundsbron, samt utövar statens ägande av 50 procent av Öresundsbrokonsortiet. Svedabs verksamhet styrs, utöver det ursprungliga avtalet mellan Sverige och Danmark från år 1991, av ett ägardirektiv från staten<sup>3</sup> som anger följande övergripande finansiella mål för verksamheten:

”Bolaget ska disponera sådana av bolagsstämman fastställda utdelningsbara medel som kan finnas i Bolaget i följande ordning:

- a) avveckla fordran på villkorade aktieägartillskott,
- b) avveckla räntefordran på villkorade aktieägartillskott,

---

<sup>1</sup> [Samverkansorganisation - Bransch](#)

<sup>2</sup> [Paraplyavtal för genomförande av Västsvenska paketet 2017-04-21](#)

<sup>3</sup> [Agaranvisning-for-Svedab\\_arsstamma-2018.pdf](#)

- c) ställa till bolagsstämman disposition genom förslag om utdelning till aktieägaren.

Samtliga punkter ska ske med beaktande av stämmobeslutad utdelningspolicy.

Punkt c) ska ske efter det att Bolagets lån i Riksgäldskontoret är återbetalda.”

Rörelseintäkterna i Svedab består av ersättning från Trafikverket för utnyttjande av järnvägsanläggningen i Sverige. Denna ersättning är dock inte tillräcklig för finansieringen av verksamheten, där avskrivningar och driftkostnader regelmässigt överstiger intäkterna. Verksamheten finansieras istället långsiktigt genom resultatandelar från Öresundsbrokonsortiet. Det vill säga, konsortiet får sina intäkter från broavgifter från alla fordon som kör över förbindelsen. Samlat leder det till ett positivt resultat efter skatt på ca 600 – 700 mkr per år (undantaget pandemiåren).

Ägardirektivet får tolkas så att Svedabs samtliga låneförbindelser mm ska återbetalas innan en utdelning till ägaren staten kan göras. I en situation när utdelningar från Öresundsbrokonsortiet under ett antal år har pausats har inte någon utdelning betalats till staten, utöver för att lösa utestående reverser för ägartillskott. För verksamhetsåret 2023 har utdelning betalats till Svedab, som därmed kan amortera den utestående låneskulden i bolaget, som vid ingången till 2025 uppgick till ca 5,4 mdr kronor.

#### FLERÅRSÖVERSIKT

MSEK	2024	2023	2022	2021	2020
<b>RESULTATRÄKNING</b>					
Totala intäkter	14	15	16	12	12
Övriga kostnader	-25	-29	-23	-24	-23
Avskrivningar	-49	-49	-49	-49	-50
Övriga rörelsekostnader	-7	0	0	-20	0
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-67</b>	<b>-62</b>	<b>-56</b>	<b>-81</b>	<b>-61</b>
Resultatandel i Öresundsbrokonsortiet	1 290	1 120	845	604	536
Nettofinansieringskostnader	-98	-78	-38	-41	-42
<b>Resultat före skatt</b>	<b>1 126</b>	<b>979</b>	<b>751</b>	<b>482</b>	<b>433</b>
Inkomstskatt	-232	-202	-155	-99	-93
<b>Årets resultat</b>	<b>894</b>	<b>777</b>	<b>596</b>	<b>383</b>	<b>340</b>

Figur 1: Flerårsöversikt Svedab 2020 – 2024, enligt Svedabs årsredovisning 2024

Enligt uppgift från Svedab är den nuvarande bedömningen att bolagets låneskuld, i det fall utdelningar från Öresundsbrokonsortiet framöver betalas i enlighet med den prognos som konsortiet meddelat, kommer att vara amorterad vid utgången av 2031. Från år 2032 kan därmed fria utdelningsmedel finnas som kan disponeras av

ägaren staten för de åtgärder som anges i Infrastrukturpropositionen. Det finns dock inte med automatik någon direkt länk mellan Svedabs framtida utdelning till ägaren staten och medlens användning för det nu aktuella ändamålet. Särskilda beslut behöver årligen fattas av riksdagen för att uppnå denna medelsdisposition.

En överslagsmässig beräkning som Svedab redovisat underhand ger vid handen att det för åren 2032–2050 kan komma att genereras en årlig genomsnittlig utdelning på ca 1200–1400 mkr i 2024 års penningvärde. Därtill kan ur ett statsfinansiellt perspektiv också läggas de bolagsskattebetalningar som Svedab gör om ca 200 mkr per år. Samlat kan det för denna period om 18 år kalkylmässigt finnas omkring 25 mdr kronor som skulle kunna disponeras för åtgärder i transportinfrastrukturen i Öresundsregionen om ägaren staten så beslutar.

Det ska då tydliggöras att denna kalkylmässiga prognos baseras på ett antal antaganden om inflation, räntenivå, resandevolym över Öresundsbron och avgiftsuttaget på denna. Det kan således både bli frågan om mer eller mindre medel som kan stå till förfogande för ägaren staten att disponera. En avstämning av aktuellt belopp behöver sannolikt göras årligen för att nå en klarhet i verkligt tillgängliga medel. En avgörande fråga är härvid givetvis om den hittillsvarande avgiftsnivån på Öresundsbron ska behållas när låneskulden är amorterad.

Det kan noteras att staten när det gäller trängselskatten i Stockholm har en bemyndiganderam för statens åtaganden som sträcker sig över en längre tidsperiod än som ovan antagits i överslagsberäkningen för Svedab, nämligen till år 2060<sup>4</sup>. En utökad ram för åtgärder i transportinfrastrukturen i Öresundsregionen skulle på motsvarande sätt kunna aktualiseras även i detta fall. Ytterligare 15–20 mdr kronor skulle på detta sätt kunna tillföras en diskussion om en ram.

Osäkerheten om det faktiskt tillgängliga utrymmet ökar samtidigt med en sådan utsträckt kalkylperiod, med hänsyn till att behov av ytterligare investeringsåtgärder i både landanslutningarna och för Öresundsbron kan komma att aktualiseras i det tidsperspektivet. I nuläget kan därmed en tidsperiod fram till 2050 framstå som rimlig.

### **2.2.1 Intäkter från trängselskatt i Göteborg och Stockholm**

I sammanhanget är det intressant att göra en jämförelse med intäkterna i Stockholm och Göteborg. Trafikverket får årligen anslagsmedel för trängselskatterna, ett investeringsanslag och ett administrationsanslag. Även Transportstyrelsen, Kronofogden, Skatteverket och Domstolsmyndigheten får ett administrationsanslag från trängselskatterna.

Samtliga intäkter från trängselskatten går till dessa anslag, även om det sker med viss fördröjning och justering i förhållande till intäkterna (enligt tabell nedan),

---

<sup>4</sup> [Budgetproposition 2025 Utgiftsområde 22](#)

eftersom anslag ges samma år som intäkterna genereras utifrån en prognos, vilken korrigeras i efterhand.

Dessa medel ska användas för att investera i utpekade infrastruktursatsningar i Stockholm och Göteborg samt för att administrera betalsystemet och för räntekostnader i samband med de lån som tas upp för investeringarna.

#### Intäkter från trängselskatt Göteborg och Stockholm 2020 – 2024 (mkr)

Göteborg	2024	2023	2022	2021	2020
Trängselskatter	893,1	887,4	870,6	818,2	831,7
Tilläggsavgifter	74,3	50,7	52,7	59,2	69,6
<b>Summa</b>	<b>967,4</b>	<b>938,2</b>	<b>923,3</b>	<b>877,4</b>	<b>901,3</b>

Stockholm	2024	2023	2022	2021	2020
Trängselskatter	1805,6	1798,7	1831,7	1828,9	1781,3
Tilläggsavgifter	104,2	79,0	85,9	108,3	124,0
<b>Summa</b>	<b>1909,9</b>	<b>1877,7</b>	<b>1917,5</b>	<b>1937,2</b>	<b>1905,2</b>

Figur 2–3: [Trängselskatt statistik - Transportstyrelsen](#)

## 2.3 Hur definieras ”Öresundsregionen”?

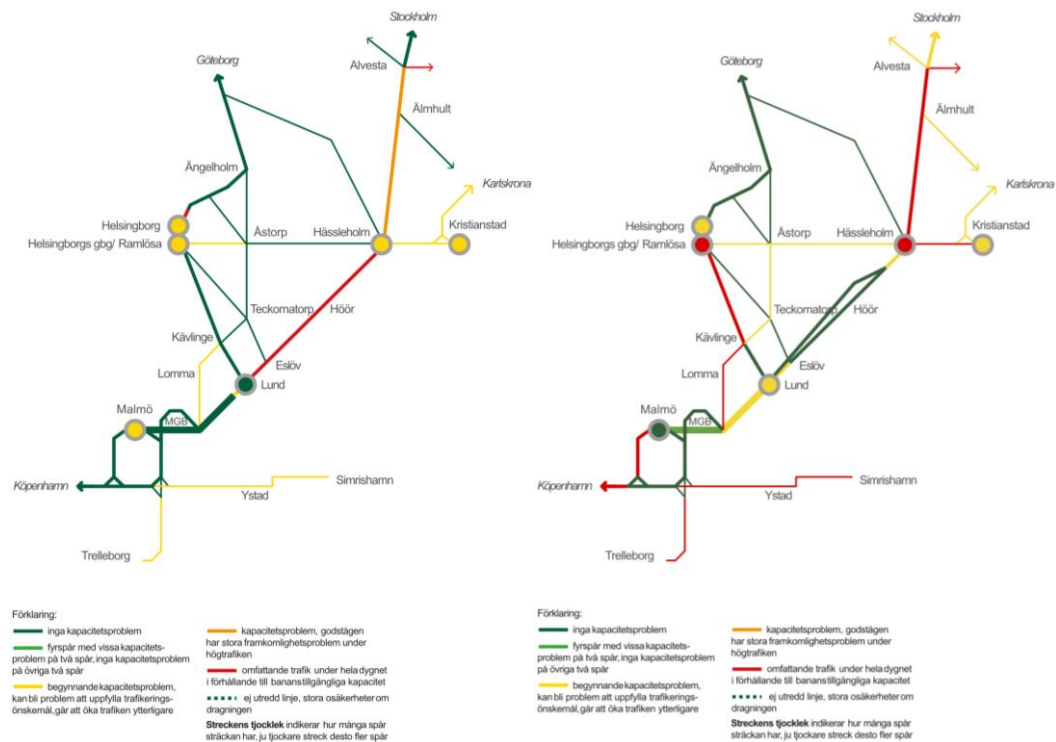
I utredningen Kapacitet och redundans över Öresund (TRV 2024/40111), konkluderas en rad förhållanden kring Öresundsregionens kapacitet. Främst att det inte är över Öresund som kapacitetsbristerna finns, mer än på lång sikt. Det är först efter 2050 som kapacitetsbrister kan uppstå på järnvägen kust-till-kust och fram mot år 2060 för vägtrafiken. Däremot finns redan i dagsläget kapacitetsutmaningar i landanslutningarna till Öresundsbron både i Sverige och i Danmark som behöver hanteras. Utredningen presenterar förslag till åtgärder i väg- och järnvägssystemet för flera tidshorisonter, i form av styrande och effektiviserande åtgärder, men också investeringsåtgärder. De föreslagna åtgärderna i järnvägssystemet är inom en större geografi än åtgärderna i vägsystemet, då järnvägssystemet är ett mer sammanhängande system.

Utredningen föreslår att åtgärder på speciellt Södra stambanan i Skåne och i viss omfattning till Alvesta, samt på Godsstråket genom Skåne, bör kunna ses som relevanta för att stärka systemets kapacitet genom Öresundsregionen. Även åtgärder på andra banor i Skåne såsom Trelleborgsbanan nämns. På vägsidan är det

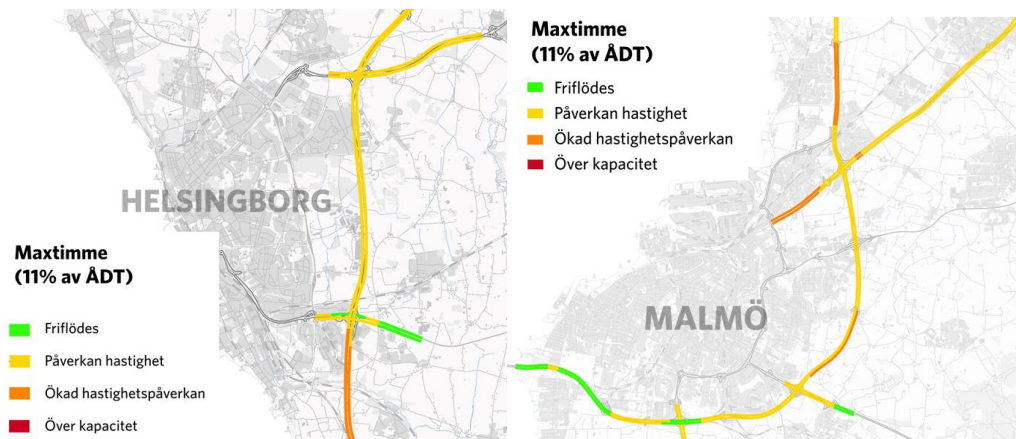
primärt Malmö-Lund-området och på E6 och E4 vid Helsingborg, där kapaciteten är hårt ansatt i det övergripande vägnätet, som då också begränsar den trafik som vill ta sig över Öresund.

”Öresundsregionen” kan därmed i ett infrastrukturperspektiv inom järnväg utgöras av Skåne, för Södra stambanan en större geografi upp mot Alvesta, samt för det övergripande vägsystemet primärt utgöras av de västra delarna av Skåne. Generellt bör det geografiska området hållas relativt snävt så att det funktionsmässigt knyter an till Öresundsbron. Det bör finnas en logisk koppling mellan de åtgärder som bekostas av intäkter från Öresundspassager och de åtgärder som vidtas, med andra ord att åtgärderna i viss utsträckning kommer dessa resenärer och dessa transportörer till gagn.

Med tanke på att kapacitetsbrist på Öresundsbron inte bedöms uppträda förrän i ett längre perspektiv, bör inte eventuella utdelningsbara medel från Svedab användas för att komma ifråga för en delfinansiering av eventuella nya fasta förbindelser över Öresund, förrän tidigast efter 2050. Intäkterna är dessutom begränsade och kommer inte kunna täcka kostnaderna för en ny förbindelse, annat än på lång sikt. En ny förbindelse bör, precis som för den nuvarande, i första hand bygga på egenfinansiering genom en intäktsfinansiering.



Figur 4–5: Kapacitetssituation nuläge samt kapacitetssituation ca 2040, Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (TRV 2022/145392)



Figur 6–7: Belastning i vägsystemet under maxtimme år 2040 i Helsingborg och Malmö, Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (TRV 2022/145392)

## 2.4 Vilken typ av åtgärder bör vara möjliga att finansiera?

I trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg tas trängselskatt ut i vägsystemet för att genom en ”tull” bromsa vägtrafikflödet, speciellt i de centralare delarna av dessa storstadsområden. Öresundsbronns avgifter har ett helt annat syfte; att ta in intäkter för att täcka drift-, underhåll och investeringskostnad av en specifik anläggning. Trängselsituationen finns inte på Öresundsbron utan på andra delar i väg- och järnvägsnätet i Skåne/södra Sverige. Avgiften för en bropassage är också hög relativt de vägtullar som tas ut i trängselskattesystemen.

Intäkterna från trängselskattesystemen, som tas ut på strategiska platser för att dämpa biltrafiken, återinvesteras sedan i infrastrukturåtgärder som syftar till att ytterligare avhjälpa trängseln i vägtrafiksystemet. Investeringarna går därmed dels till avlastande vägåtgärder, dels till kollektivtrafikåtgärder.

Det kan vara för tidigt att begränsa dessa intäkter till en viss typ av åtgärder. Troligen finns det flera typer eller kriterier att bygga en ”portfölj” av åtgärder med i likhet med upplägg i Stockholm och Göteborg, exempelvis:

- Trimnings- och investeringsåtgärder i järnvägssystemet
- Trimnings- och investeringsåtgärder i det övergripande vägnätet
- Kollektivtrafikåtgärder
- Större noder/stationer

Utgångspunkten bör vara att de hanterar trängselsituationer (kapacitetsbegränsningar) i transportsystemet, med fysiska investerings- och

trimningsåtgärder i väg, järnväg och kollektivtrafik. För att upprätthålla en anknytning till Öresundsbronns avgiftssystem bör det, än tydligare än för trängselskattesystemen, klargöras att åtgärder som finansieras har till syfte att trafiken som kopplar till Öresundsbron får en förbättrad framkomlighet och tillgänglighet till nytta för resenärer och transportörer.

### 3 Principer kring åtgärder och åtgärdsområden

För att ge en grund för förslag till vilka åtgärder som skulle kunna finansieras med hjälp av Svedabs utdelningsbara medel, är det relevantt att formulera ett antal principer som bör gälla för förslaget. Med stöd i skrivningarna i proposition och direktiv kan följande principer formuleras.

- De utdelningsbara medlen ska användas för investerings- och trimningsåtgärder utöver ordinarie plan.

Med ”plan” avses både den nationella långsiktiga planen för infrastruktur och den regionala transportinfrastrukturplanen, dvs Nationell plan och Länstransportplan. Såväl investerings- som trimningsåtgärder (åtgärdsområden med åtgärder under 150 mkr, som är mindre preciserade) bör vara möjliga att finansiera med Svedabs utdelningsbara medel. De investerings- och trimningsåtgärder som väljs bör väljas utifrån preciserade syften, mål och principer.

- Svedabs utdelningsbara medel (Öresundsbrons svenska intäkter) ska utgöra ett tillskott till infrastrukturåtgärder i den svenska delen av Öresundsregionen. Såsom det preciserats i direktivet till åtgärdsplaneringen ska medlen användas för åtgärder i den svenska delen av Öresundsregionen. Öresundsregionen är inte entydigt definierat, men resonemang om vad geografin bör vara i detta fall har förts ovan.
- Objekt i gällande plan i Öresundsregionen skall finansieras via ordinarie anslag i sin helhet, såvida inte genomförandet kan tidigareläggas eller genomförandetiden kortas med ytterligare medelstilldelning via Svedabs utdelningsbara medel (som en del- eller helfinansiering).
- Befintliga objekt i gällande plan 2022–2033 ska finansieras i sin helhet via ordinarie anslag. Dock kan några objekt troligen tidigareläggas eller få förkortad genomförandetid med ytterligare medelstilldelning, men flera av dem är i utredningsskede och det går inte att fastställa i dagsläget om och hur mycket dessa kan tidigareläggas eller få förkortad genomförandetid.
- Objekt till ny plan, som är viktiga ur ett nationellt eller regionalt perspektiv, ska precis som tidigare primärt finansieras via ordinarie anslag. Öresundsbrons svenska intäkter ska användas för att finansiera och delfinansiera åtgärder som är starkt kopplade till ett Öresundsregionalt perspektiv.

- En större investeringsåtgärd i infrastrukturen är i normalfallet både till gagn lokalt, regionalt och nationellt, och det är svårt att helt göra distinktionen när en åtgärd är starkt kopplad till det Öresundsregionala systemet och perspektivet. En avvägning får göras i varje enskilt fall, men det är ändå en viktig princip att åtgärden har betydelse för det Öresundsregionala transportsystemet.
- Att uppta lån för större åtgärdspaket som avbetalas med dessa intäkter bör, i likhet med trängselskattesystemen, vara möjligt. Svedabs utdelningsbara medel ska kunna användas på samma sätt som intäkterna i trängselskattesystemen och därmed är en paketkonstruktion en möjlighet.
- Med- och samfinansiering kan komma att krävas för vissa typer av investeringar som finansieras med Öresundsbrons intäkter, i likhet med Trängselskattesystemet.

Bildas ett paket så blir det naturligen en samlad finansiering från flera aktörer i ett sådant, men med- och samfinansiering bör vara användas för enskilda åtgärder även utan ett förhandlat paket. Det bör också vara möjligt att delfinansiera åtgärder med Svedabs utdelningsbara medel.

Med dessa principer som utgångspunkt och med förslaget till nya åtgärdsplaner för den statliga transportinfrastrukturen för åren 2026–2037, är det möjligt att formulera ett förslag på åtgärder som skulle kunna finansieras med Svedabs utdelningsbara medel.

## 4 Förslag till åtgärder och åtgärdsområden

De åtgärder som föreslås ska följa föreslagna principer och geografi enligt tidigare kapitel. De bör också ha liknande syfte som de åtgärder som finansieras via trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg. Trafikverket anser att åtgärder som finansieras via Svedabs utdelningsbara medel ska syfta till att skapa bättre res- och transportmöjligheter och ökad kvalitet i det Öresundsregionala trafiksystemet, för både väg- och järnvägstransporter. Därmed kan flera typer av åtgärder vara aktuellt:

- Kollektivtrafikinvesteringar
- Väg och järnvägsinvesteringar mot Öresundsbron och Helsingborgs hamn
- Noder: Hamnar, stationer och terminaler
- Namngivna objekt som kan tidigareläggas eller korta genomförandetiden

Trafikverket föreslår att följande åtgärder kan finansieras med hjälp av Svedabs utdelningsbara medel. Förslaget har förhållit sig till kommande planperiod, dvs perioden år 2026 till år 2037, och inte överskridit den enligt uppgift skattade volymen medel som Svedab kan komma att dela ut under perioden.

Möjliga åtgärder att föreslås att finansieras med Svedabs utdelningsbara medel:

- Trimningsåtgärder E6 (ITS, trafikplatser/ramper, additionskörväg, etc.), bedömt till ca 500 mkr.
- Förbigångsspår Södra stambanan, paket om fyra åtgärder (Alvesta-Hässleholm och Nässjö-Alvesta), bedömt till ca 800 mkr.
- Anpassningar för nya och längre tåg (plattformar, signal, etc).
- Skånebanan Attarp-Kristianstad, dubbelspår, bedömt till ca 2,5 mdr.
- E65 Skurup – Ystad, 2+2, samt trimningsåtgärder och trafikplatsombyggnader (inte kostnadsbedömt än).
- E22 Fogdarp-Hörby (inte kostnadsbedömt än).
- Rv 11 Malmö – Staffanstorps – Dalby, 2+2. Regionalt vägnät som normalt finansieras via länstransportplanen (inte kostnadsbedömt än och ytterligare utredningar behövs).

Analyserna av lämpliga åtgärder och dess kostnader behöver i flera fall fördjupas och utvecklas.

Det finns viss osäkerhet i exakt hur stora de utdelningsbara medlen från Svedab är under perioden fram till 2037, men ovanstående förslag till åtgärder ianspråktar en större del av dessa. Förslaget bör som Trafikverket ser det inte låsa förutsättningarna för en eventuell paketförhandling. Därför föreslår vi i ett första steg ovanstående objekt, med en sammanlagd kostnad upp till ca 5 mdr.

## **4.1 Tidigareläggning och förkortad byggtid**

Trafikverket anser att det, i ett kortare tidsperspektiv, inte finns några objekt i förslaget till nationell plan 2026–2037 på den svenska sidan av Öresundsregionen som kan tidigareläggas eller få förkortad genomförandetid med ytterligare medelstildelning.

För åtgärder i medel till långt tidsperspektiv behöver ytterligare fördjupning göras för att klargöra om och i förekommandefall vilken omfattning tidigareläggning och förkortad byggtid kan ske med ytterligare medelstildelning.

Därtill arbetar Trafikverket också med konceptet ”Kapa ledtider” och har förslag på att tidigarelägga satsningar. Detta gäller t.ex. Hässleholm-Lund, två nya spår, där vi ser att en tidigareläggning av etappen genom Lund är möjligt. Eventuellt skulle tillkommande medel kunna bidra till ett förkortat genomförande, men pågående lokaliseringstudier behöver först slutföras (2029).

## 5 Förslag till fortsatt arbete

Trafikverket har ovan pekat på några åtgärder som är lämpliga att finansiera via Svedabs utdelningsbara medel som årliga tillskott till den statliga transportinfrastrukturen, såsom regeringen efterfrågat i direktivet till åtgärdsplaneringen. Det är också möjligt att skapa ett investeringspaket av viktiga infrastrukturinvesteringar i den svenska delen av Öresundsregionen, som finansieras via lån i Riksgälden och återbetalas via Svedabs utdelningsbara medel. Detta blir då på ett liknande sätt som trängselskattesystemet i Stockholm och Göteborg.

Intäkterna från trängselskatterna i Stockholm och Göteborg ses som en regional/lokalkomfinansiering till statliga och regionala infrastrukturinvesteringsplaner. Vilka åtgärder som finansieras har hanterats i flera förhandlingar. Det skulle i analogi med detta förfarande kunna gå till på samma sätt gällande användningen av Öresundsförbindelsens svenska intäkter, eller Svedabs utdelningsbara medel, dvs. att vilka åtgärder som ska finansieras eller delfinansieras via dessa intäkter hanteras i en förhandling.

Regeringen kan om den finner det lämpligt tillsätta en förhandlingsperson för att förhandla fram ett investeringspaket som delfinansieras via Svedabs utdelningsbara medel över tid. Regionala aktörer såsom Region Skåne och Sydsvenska Handelskammaren har fört fram önskemål om detta. Ett sådant investeringspaket bör följa de principer, den geografi och de åtgärdsområden som nämnts ovan.

Det finns värdefulla erfarenheter från överenskommelserna i Göteborg och Stockholm att ta med sig för att konstruera åtgärds paket. Främst är det omfattningen och tidsutsträckningen för den skuld som ska betalas och kostnadsberäkningarna av åtgärderna i paketet. Om satsningar som inte är tillräckligt väl utredda eller tillräckligt väl kostnadsberäknade kommer in i avtalen ger det upphov till behov av kommande omförhandlingar av åtgärderna och paketens finansiering i framtiden. Svedabs utdelningar kan också komma att variera över åren till följd av trafikutvecklingen på Öresundsbron. Det bör noga övervägas hur sådana situationer kan hanteras och hur framtida justeringar av finansieringsprinciperna skulle kunna formuleras redan på förhand.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**