



13 maj 2025

Positionspapper

Öresundsbron som regional motor – för en rättvis återinvestering av statens intäkter

I Proposition 2024/25:28 *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* och direktiv 20 mars 2025¹ fastslår regeringen att intäkter från Öresundsbron från 2029 bör användas till transportinfrastruktur i Öresundsregionen. Detta är en linje Handelskammaren drivit i många år.² Vår tydliga ståndpunkt är att staten måste säkerställa att intäkterna återinvesteras i regionen. Vår modell hämtar inspiration från Västsvenska paketet och Stockholmsförhandlingen där trängselskatter används lokalt för att finansiera nödvändig infrastruktur. Samma princip måste gälla för Öresundsbron. Modellen är vanlig internationellt - det vill säga att överskott från förbindelser återinvesteras i regional tillgänglighet.

Bakgrund: Modell för trängselskatter och infrastrukturesatsningar i storstäder

I Sverige används statliga trängselavgifter för öronmärkta satsningar i de regioner skatten tas ut. Dessa statliga skatter betraktas som lokala och regionala intäkter och används därför som finansiering. Sedan ”matchas” denna finansiering med att staten tar pengar från nationella planer. Detta sker genom sammanhållna satsningar i paket som förhandlas mellan stat och region genom en förhandlingsperson. Eftersom dessa satsningar är avtalade, så binder de också staten mer vid förverkligande än övriga delar av nationell plan.

Trängselskatterna har återinvesterats i regional infrastruktur i Västsverige och Stockholm. I Västsverige har detta skett i form av det Västsvenska paketet.

I Stockholm har regionala parter kommit överens om i olika avtal. I tidigare överenskommelser har de regionala parterna kommit överens om att pengarna ska finansiera byggandet av E4 Förbifart Stockholm (2007) och utbygganden av tunnelbanegrenar mot Barkarby, Nacka och Gullmarsplan samt Arenastaden (Stockholmsförhandlingen 2013). Från januari 2020 har staten, kommuner och regionen kommit överens om att intäkterna ska gå till utbyggnad av kollektivtrafiken med ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, en tunnelbanestation i Hagalund, Spårväg Syd samt Roslagsbana till city.

¹ Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Diarienummer: LI2025/00640

² Handelskammaren (2014). *New York, New York – Melodin för Öresund*. Sydsvenska Industri- och Handelskammaren.

Tillgänglig på:

https://handelskammaren.com/wpcontent/uploads/2024/06/New_York_New_York_melodin_for_Oresund_final_140328.pdf

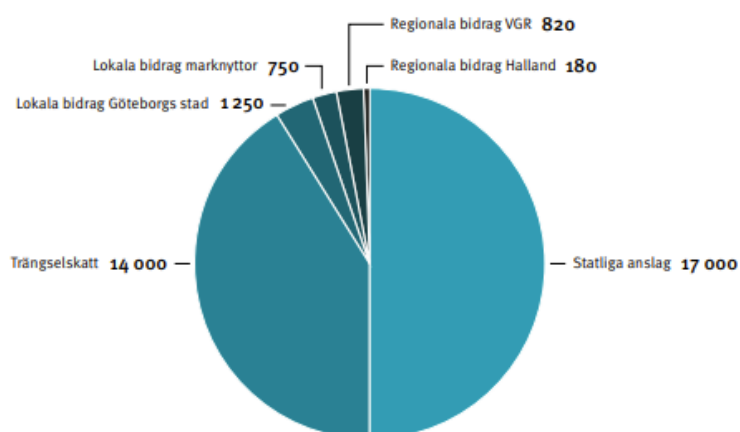
Västsvenska paketet

Västsvenska paketet³ har ett totalt värde på ca 34 miljarder kronor. Finansieringen sker som ”lokal och regional finansiering om 50 procent genom trängselavgift, bidrag samt marknyttor”. Och resterande 17 miljarder kommer från nationell plan, som alltså ”matchar” vad regionen stoppar in krona för krona.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Driftskostnader	162	153	154	172	130	128	122	116	119	125
Intäkter till Västsvenska paketet	655	790	858	843	856	829	779	761	804	813
Antal trängselskattedagar	221	222	228	225	222	222	224	226	228	225
Trängselskatt per trängselskattedag mnkr/dag	3,7	4,2	4,4	4,5	4,4	4,3	4,0	3,9	4,0	4,2

Avser faktiskt inbetalda trängselskatter och tilläggsavgifter i Göteborg²

Finansieringsfördelning (miljoner kronor)



Tal från Västsvenska paketets årsredovisning 2023 ovan⁴. 17 miljarder omfattar alltså ca 20 års inkomster från trängselskatter. Detta är en längre period än nationella planens omfattning på 12 år.

Stockholm

I Stockholm finansierar trängselskatter tunnelbaneutbyggnad och infrastruktur. Även andra lokala investeringar i lokala vägar ingår. Trängselskatterna runt Stockholm genererar omkring dubbelt så mycket som Västsvenskans trängselavgifter. Här är projekten inte samlade i ett enda paket, utan flera.

Hur intäkterna från trängselskatten ska användas har regionala parter kommit överens om i olika avtal från 2007–2017. Intäkterna från förändringen som gäller från januari 2020 har staten, kommuner och

³ Se Trafikverket. Västsvenska paketet. Tillgänglig på: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/finansiering/vastsvenska-paketet2/>; Göteborgs Stad. Västsvenska paketet. Tillgänglig på: <https://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/vastsvenska-paketet>

⁴ Trafikverket (2024). Västsvenska paketet – Årsrapport 2023. Trafikverket. Tillgänglig på: https://bransch.trafikverket.se/contentassets/cafa8200c6fb4919a1aa32743d740955/vastsvenska_paketet_arsrapport_2023_ta.pdf

regionen kommit överens om ska gå till utbyggnad av kollektivtrafiken med ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, en tunnelbanestation i Hagalund, Spårväg Syd samt Roslagsbana till city.⁵

I tidigare överenskommelser har de regionala parterna kommit överens om att pengarna ska finansiera byggandet av E4 Förbifart Stockholm (2007) och utbygganden av tunnelbanegrenar mot Barkarby, Nacka och Gullmarsplan samt Arenastaden (Stockholmsförhandlingen).

Det rör sig om utbyggnad tunnelbana (ursprungskostnad 19,5 Miljarder kronor, varav 9 miljarder från trängselskatt) och förbifart Stockholm⁶ (51,5 miljarder kronor (2021 års prisnivå)) som finansieras till 80 procent via trängselskatt och 20 procent direkt från staten.⁷

Dessa belopp antyder att trängselskatter är intecknade för många år framöver, även om skatterna successivt trappas upp.

Trängselskatter (utfall till staten) 2014-2024

	Utfall totalt			Västssverige				Stockholm ***)
	Inkomst staten	drift*)	total volym *)	drift	intäkter	Totalt	drift/intäkt	
2014	1 676	292	1 968	162	655	817	25%	859
2015	1 836	320	2 156	153	790	943	19%	893
2016	2 579	449	3 028	154	858	1012	18%	1 567
2017	2 743	478	3 221	172	843	1015	20%	1 728
2018	2 723	474	3 197	130	856	986	15%	1 737
2019	2 684	467	3 152	128	829	957	15%	1 727
2020	2 850	496	3 346	122	779	901	16%	1 949
2021	2 856	497	3 353	116	761	877	15%	1 979
2022	2 877	501	3 378	119	804	923	15%	1 954
2023	2 869	500	3 369	125	813	938	15%	1 931
2024	2 844	495	3 339	125	813	938	15% **)	1 906
	28 536	4 970	33 506	1 506	8801	10 307	17%	18 229

Källa esv och Västssvenska paketets årsredovisning 2023

*) bygger på samma andel driftskostnad totalt som i Västssverige

**) antagande om samma tal i Västssverige som 2023

**) Bygger på antagande om att inkomst till staten är netto och att endast Västssvenska intäkter skall nettas ut

Öresundsbron

Öresundsbron är helt brukarfinansierad. Svenska staten äger halva Öresundsbron genom SVEDAB AB. Staten tar ut årlig utdelning ur SVEDAB samt skatt på årets resultat. Under de senaste tio åren har bron drabbats av två ekonomiska chocker - först i samband med flyktingkrisen och senare under pandemin. En rimlig skattning är att den svenska andelen tio år framåt är minst tio miljarder och upp till 15 miljarder, det vill säga något mer än Västssverige men något mindre än Stockholm.⁸

Historik intäkter Öresundsbron, MSEK

2014-16					2019-2021				
	Flyktingkris	2017	2018	Pandemi	2022	2023	2024	Medel	10 år
Årets resultat Öresundsbron									
		1 886	1 903		4 192	1 891	2 673	2 509	25 090
Svedabds andel resultat Öresundsbron									
		711	559		845	1 120	n.a.	809	8 088
Bolagskatt, Svedab									
		142	112		155	202	n.a.	153	1 528

Källa: Öresundsbrons och Svedabs Årsredovisningar

⁵ Trafikverket. Trängselskatt och infrastrukturavgifter. Tillgänglig på: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/trangselskatt-och-infrastrukturavgifter/>

⁶ Regeringen. (2014). Proposition 2013/14:76 – Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem.

⁷ Stockholms stad. Förbifart Stockholm. Tillgänglig på: <https://vaxer.stockholm/projekt/skarholmen/forbifart-stockholm/>

⁸ Redovisningarna från Svedab och Öresundsbron har en del diskrepanser som behöver analyseras närmare.

Idag går den svenska andelen av intäkterna alltså rakt in i statskassan och saknar helt koppling till infrastruktur. Dock finaliserar vi nu ett upprustningspaket av anslutningarna med dessa medel. Detta har presenterats som regeringsbeslut.

Öresundsbron är en brukarfinansierad investering, där både bygge och underhåll finansieras helt av broavgifter. Lån har tagits med hjälp av svenska och danska staten, men dessa kommer att återbetalas. Inga skatter har alltså använts för att finansiera Öresundsbron. För att passera bron betalar brukarna en avgift som sedan används för att betala av skulderna som hålls av SVEDAB (ägs i sin tur av svenska staten), Sund & Bælt Holding A/S (danska staten) och Öresundsbro Konsortiet.

Öresundsbrons avkastning är såklart nära förknippat med vilka val som ägarna gör avseende lån. Dessa kan avskrivas olika snabbt, det går också principiellt att belåna förbindelsen ytterligare. En annan parameter är hur beskattning hanteras.

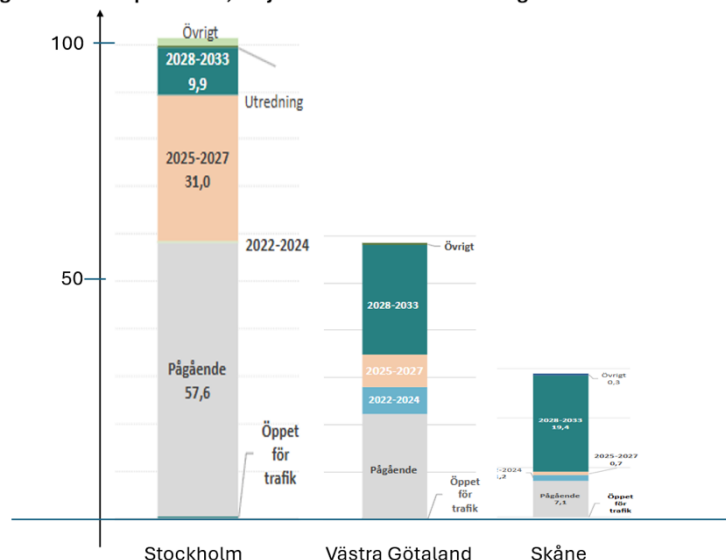
Durationen för Öresundsbrokonsortiets skuld ökade tydligt sedan 2017. Då beslutades en förändrad utbetalningspolicy med främsta fokus på maximal minskning av skulden i ägarbolagen A/S Øresund och SVEDAB AB. Konsortiets skuld beräknas därmed att vara återbetald under 2050 (i stället för 2032) och skulden till ägarbolagen väntas vara avbetalad 2028/29. Under 2018 blev utbetalningen närmare 1,1 miljard danska kronor till ägarbolagen, men för 2019 pausades den på grund av att EU-domstolen annullerat EU-kommissionens ursprungliga godkännande av de danska och svenska statsgarantierna för Konsortiets lån med mera. De årliga utdelningarna är planerade att fortsätta enligt plan när mer klarhet kommit från EU.

De årliga och miljardstora utdelningarna till ägarna är tänkta att fortsätta även när skulden är avbetalad, i stället för att öka avbetalningstakten på konsortiets skuld. Denna åtgärd kan liknas en form av skatt (likt trängselavgifterna i Stockholm och Västra Götaland) som nu läggs på bron och dess användare. Inga motkrav på återinvesteringar i regionen finns avtalade. Svenska staten kan alltså använda dessa sydsvenska skatteintäkter var och hur de vill i Sverige. Detta upplägg skiljer sig markant från trängselavgifterna som i stället tycks vara öronmärkta att återinvesteras i samma regioner.

Starka skäl - samma logik som trängselskatten

Det är logiken för användning av regionala trafikavgifter som trängselskatter och Öresundsbron som har bidragit till en kantring av hur svenska infrastrukturmedel fördelas mellan svenska storstäder. Till detta kommer att merparten av satsningar i Stockholm och Västsverige ligger tidigare i plan och är avtalade, vilket innebär att de genomförs. De kan inte skjutas upp. Med kostnadsökningarna som skett på senare år kan detta leda till ytterligare undanträngning.

Satsningar i nationell plan 2033, miljarder kronor och årtal för genomförande



Källa: Handelskammaren 2023⁹

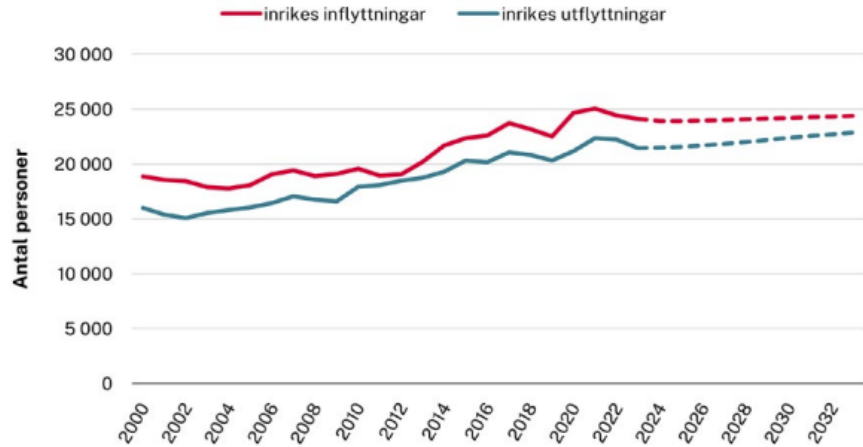
Insikten att Öresundsbron har samma funktion som trängselskatten erbjuder möjlighet att stärka Sveriges samlade konkurrenskraft och kan därmed:

- Skapa rättvisa mellan storstadsregionerna.
- Lägga grunden för framtida Öresundsinvesteringar som HH-förbindelsen och Metro.
- Fehmarn bält-förbindelsen öppnar 2029 och kräver kapacitet.

Skåne är idag en av Sveriges mest dynamiska regioner. Det är det enda storstadslän som haft ett stabilt positivt inrikes flyttnetto varje år under de senaste 20 åren.¹⁰

⁹ Handelskammaren (2023). *Hela kungariket – en rapport om näringslivets förutsättningar i hela Sverige*. Sydsvenska Industri- och Handelskammaren. Tillgänglig på: <https://handelskammaren.com/wp-content/uploads/2023/06/HelaKungariket2023-Final.pdf>

¹⁰ Region Skåne (2024). *Region Skånes befolkningsprognos 2024–2033*. Region Skåne. Tillgänglig på: <https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/region-skanes-befolkningsprognos-2024-2033.pdf>



Figur 8: Inrikes in- och utflyttningar till och från Skåne. | Källa: SCB och Region Skåne.

Till skillnad från Stockholm och Västra Götaland, som haft negativt flyttnetto i genomsnitt det senaste decenniet, har Skåne inte bara bibehållit utan också toppat listan över Sveriges mest attraktiva län sett till inrikes inflyttning. Detta är ett tydligt uttryck för regionens attraktionskraft när det gäller arbets- och studiemöjligheter, bostadsutbud och livskvalitet.

Det återspeglas i den kraftiga befolkningstillväxten och den förstärkta rörligheten inom och till regionen. Men det ställer också förändrade krav på infrastrukturen. Hög rörlighet av människor och arbetskraft är avgörande för en välfungerande arbetsmarknad. Det möjliggör större lokala arbetsmarknader, bättre matchning mellan arbetstagare och företag, tillväxt av lokala tjänstemarknader och stärkt konkurrenskraft.

Skåne har Sveriges största hamnkluster

Samtidigt utgör Skåne ett nationellt logistiknav. Hamnarna i Helsingborg, Landskrona, Malmö, Trelleborg och Ystad hanterar tillsammans 40 procent av Sveriges sjöburna volymer. Det placerar Öresundsregionen som landets största hamnkluster, dubbelt så stort som Stockholms hamnar och betydligt större än Göteborg.

Svenska hamnars volymer						
År 2020						
Andel av Sveriges totala volym	Enheter (antal)	Enheter (tusen ton)	Handelsfartyg (dräktighet)	Gods över kaj	Färjor, bilar	Handel motorfordon, totalt
Stockholm (ink Södertälje)	27,0%	12,0%	19,8%	6,9%	21,1%	11,2%
Öresunds hamnar ¹⁾	45,2%	43,1%	49,1%	22,7%	52,6%	37,9%
Göteborgs hamn	24,6%	25,9%	12,5%	28,4%	3,7%	29,9%
Norra Sverige ²⁾	4,1%	5,5%	2,8%	16,7%	0,5%	0,4%
Total volym, Sverige	4 795 234	60 939	1 036 910	135 563	3 034 230	781 454

¹⁾ avser Helsingborg, Landskrona, Malmö, Trelleborg och Ystad

²⁾ avser Gävle, Husum, Luleå, Piteå, Skånsås, Sundsvall och Umeå

Källa: Sveriges hamnar

Fehmarn bält-förbindelsen öppnar 2029 och kommer att innebära ett ökat tryck på Öresundsregionens transportinfrastruktur. Stora godsmängder och persontrafik kommer att föras via Skåne mot resten av

Sverige och Norden. Utan såväl kapacitetsförstärkningar som strategiska investeringar riskerar Skåne bli en flaskhals för hela norra Europas transporter.

Med riktade återinvesteringar av Öresundsbrons intäkter i regionens infrastruktur skapas förutsättningar för att Sverige ska kunna ta tillvara på den tillväxt och de ekonomiska möjligheter som Öresundsregionen erbjuder. Principen om regional återinvestering måste därför gälla även i storstadsregionen Skåne. Logiken i Västsvenska paketet och Stockholmsförhandlingen ska tillämpas. Öresundsbron fyller samma funktion som trängselskattebelagda leder i Stockholm och Göteborg:

- Lokal/regional, nationell och internationell trafik betalar in
- Trafiken består av både persontrafik, inklusive pendling och godstrafik

Intäkter bör därför återinvesteras regionalt enligt samma modell och logik som trängselskatterna. Öresundsbron är en strategisk finansieringskälla som återinvesterar intäkterna i regionen.

Handelskammarens förslag

Sammanfattningsvis anser Handelskammaren att:

- Öresundsbrons överskott ska öronmärkas för Öresundsregionens transportinfrastruktur
- Regeringen ska sluta avtal med Region Skåne och kommunerna om återinvesteringsplan
- Pengar ska gå till att förstärka svensk konkurrenskraft genom investeringar i ny infrastruktur som inte redan är beslutad
- Volymen på satsningar bör som minst vara storleksordningen 50 miljarder och omfatta 20 års intäkter från Öresundsförbindelsen det vill säga perioden 2025–2045, som staten matchar 1:1 enligt samma modell som i Västsverige
- Exempel på sådana satsningar kan vara:
 - Stärka arbetsmarknadsintegration genom pendling inom Skåne (Ystad-Malmö, Helsingborg-Malmö, Kristianstad-Malmö)
 - Stärka pendling och förbindelser längs Västkusten
 - Utredningar och investeringar för kommande fast förbindelse, HH och Metro
 - Förstärkning i motorvägsnätet (E6 och E22)