

RAPPORT

# Kapacitet och redundans för transporter över Öresund

2024-07-01



## **Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig.

Dokumenttitel: Rapport. Kapacitet och redundans för transporter över Öresund.

Huvudförfattare: Lars Brümmer, Maria Wedin, Patrick Olsson, Björn Hasselgren, Lennart Lennefors, Magnus Backman, Johan Irvén och Jack Bårström,

Trafikverket. Via konsultuppdrag har även följande konsulter bidragit indirekt:

Henrik Grell, Stephen Slot Odgaard (COWI).

Dokumentdatum: 2024-07-01.

Ärendenummer: TRV 2024/40111.

Kontaktperson: Lars Brümmer, Trafikverket.

Publikationsnummer: 2024:125.

ISBN: 978-91-8045-342-4.

Omslagsfoto: Patrick Olsson

Illustrationer: Genc Hoxha samt Form och Event, Trafikverket

Distributör: Trafikverket

# Sammanfattning

Trafikverket har på regeringens uppdrag studerat kapaciteten och redundansen för transporter över Öresund. Analysen omfattar både persontrafik och godstrafik, på både väg och järnväg. Den är gjord utifrån tre tidshorisonter – 2030, 2040 samt 2050 och framåt. Analysen utgår från fyrstegsprincipen, som innebär att utvecklingen av transportsystemet ska prövas stegvis och resurseffektivt.

Trafikverket har också gjort en fördjupad analys av förslaget till ny förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Den hanteras i en separat rapport.

## **Mer kapacitet över Öresund behövs efter 2050 – men först behöver begränsningarna på land åtgärdas**

Kapacitetsbegränsningarna finns under överskådlig tid inte på den nuvarande Öresundsförbindelsen, utan i första hand är det väg- och järnvägsinfrastrukturen på land som utgör kapacitetsbegränsningen för transporter över Öresund. Trafikverket bedömer att Öresundsbron har mycket god kapacitet för vägtrafiken och god kapacitet för järnvägstrafiken – fram till omkring år 2050. Därefter behöver kapaciteten för järnvägstrafiken sannolikt utökas. Det tar lång tid att utreda, planera och bygga sådan infrastruktur, så det är viktigt att inleda det arbetet redan nu.

I dag kör 7 persontåg och 2 godståg per timme och riktning över Öresundsbron, men det finns kapacitet för 5 persontåg till. Som det är nu går det dock inte att utöka trafiken, eftersom förutsättningarna i transportsystemet på land i Sverige och Danmark sätter begränsningar. I dagsläget är det främst gränskontrollerna på den svenska sidan som hindrar en utökning av persontågstrafiken. Den största kapacitetsbegränsningen i järnvägssystemet i södra Sverige är Södra stambanan.

Köpenhamns Huvudbangård (centralstationen) utgör en begränsning i järnvägssystemet i Danmark. Den kan ta emot dagens trafik från Sverige, men den skulle ha svårigheter att möta en ökad trafik, givet de stora kapacitetsbegränsningar som finns i dag.

Kapacitetsbrister kan också uppstå i vägsystemet närmast brofästet, dvs främst Yttre ringvägen runt Malmö. Dessa kapacitetsproblem beror främst på annan trafik än trafiken över bron.

Differentierade banavgifter och trängselskatter kan användas för att styra trafiken och för att få ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur. Trängselskatt kan på sikt vara en möjlig åtgärd för att styra och effektivisera vägtrafiken i sydvästra Skåne. För tågtrafiken kan banavgifterna användas för att styra till exempel mot fler sittplatser per tåg eller trafikering utanför högtrafik.

För ökad kapacitet på järnvägen i södra Sverige och över Öresund är den viktigaste åtgärden att bygga ytterligare två spår mellan Hässleholm och Lund. Därefter behöver järnvägens kapacitet norr om Hässleholm utökas. Utbyggnad mellan Hässleholm och Lund, samt ett antal förbigångsspår mellan Alvesta och Hässleholm, ingår i nu gällande plan för transportsystemets utveckling. Först efter att ytterligare åtgärder genomförts mellan Alvesta och Hässleholm bortom 2050, bedöms järnvägstrafiken bli så omfattande att kapaciteten över Öresund inte räcker och att infrastrukturen behöver utvecklas ytterligare.

### **Det finns flera alternativa transportvägar för vägtrafiken men få alternativ för järnvägstrafiken**

Redundans har definierats som att det vid en störning med en varaktighet på ett par dygn till ett par veckor, finns en alternativ transportväg eller omlastnings-/omstigningsmöjlighet.

För vägtrafiken är redundansen i transportsystemet god. Den långväga vägtrafiken har flera alternativa transportvägar till Danmark eller till kontinenten. För den regionala bilpendlingen mellan Skåne och Själland finns Öresundsbron och färjorna mellan Helsingborg och Helsingör som alternativ till varandra.

För järnvägstrafiken är redundansen mindre god. Godstrafiken på järnvägen har redan i dag få alternativa transportvägar och det finns en betydande sårbarhet om det uppstår störningar mellan Malmö och Köpenhamn. Det finns dock goda möjligheter att lasta om på godsterminalerna i Malmö och Trelleborg och de skulle kunna hantera en större störning. Det finns också tåg färjetrafik via Trelleborg under ytterligare några år framöver. Om störningen skulle uppstå kring Malmö kan det dock innebära svårigheter att nå godsterminalerna och hamnarna i Malmö och Trelleborg. Om det blir stopp på Öresundsbron så kommer långväga godstågstrafik troligen att styras om till andra trafikslag eller rutter långt innan den når Öresundsregionen.

Trafikverket bedömer att det inte är kostnadseffektivt att bygga ny infrastruktur enbart för att öka redundansen i systemet, utan redundansförbättringarna måste i första hand bäras av behoven av kapacitet och tillgänglighet. Det kan läggas till att redundansbehov ur ett beredskapsperspektiv kan påverka detta förhållande, men det perspektivet har inte analyserats inom ramen för denna utredning.

### **Förslagen till nya förbindelser över Öresund löser inte alla utmaningar med kapacitet och redundans på ett effektivt sätt**

Flera olika förslag till nya förbindelser över Öresund har lagts fram, och alla förslag kan ge olika nyttor och medför olika kostnader. Det finns även ett översiktligt förslag på hur kapaciteten för järnvägen på dagens Öresundsbro kan utökas väsentligt. Trafikverket ser dock inte att något av förslagen löser alla utmaningar

med kapacitet och redundans på ett effektivt sätt. Det finns därför ett behov av att studera frågan vidare.

Ur Trafikverkets perspektiv bör en utveckling av järnvägen över Öresund möta behoven för både godstrafiken och persontågstrafiken, för att ge tillräcklig nytta och effektivitet. Järnvägen bör också vara ansluten till de stora stationerna i persontågssystemet för att få ett bra resandeunderlag. Den bör därtill vara ansluten till godsbangården i Malmö och till järnvägsnätet för godståg för att bli användbar för godstågstrafiken. Det storregionala resandet i Öresundstågssystemet bör även i framtiden angöra stora destinationer på båda sidor sundet.

En ytterligare vägförbindelse över Öresund bedöms vara en samhällsekonomiskt lönsam investering fram mot 2040, mycket till följd av kortad restid för många invånare i de stora befolkningskoncentrationerna på båda sidor sundet. Det visas bland annat sedan tidigare i Strategisk analys (2021) för förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Det bör samtidigt framhållas att dagens Öresundsbro redan i dagsläget klarar ett större resande, på både väg och järnväg, och har potential att stödja en ännu djupare integration i Öresundsregionen.

### **Ny infrastruktur över Öresund kan beroende på funktion ha olika ansvar och finansieringslösningar**

Trafikverket ansvarar främst för infrastruktur som har en nationell funktion. För infrastruktur som sträcker sig över Sveriges gränser har tidigare använts gemensamt ägda organisationsmodeller som baseras på mellanstatliga avtal, både i myndighetsform och i statliga bolag. Det senare är en form som skulle kunna bli aktuell för en eventuell ytterligare fast förbindelse över Öresund.

Infrastruktur som främst är avsedd att stärka den lokala eller regionala tillgängligheten, men som inte har en direkt nationell transportfunktion, bör normalt ses som kommunala eller regionala angelägenheter. Trafikverket har ett intresse av att följa utvecklingen av sådana projekt och blir sannolikt involverat, även om ägandet ligger hos annan part.

En ny fast förbindelse över Öresund skulle sannolikt kunna finansieras via intäkter från vägtrafiken. Andra intäktsvarianter kan på sikt bli möjliga, som trängselskattesystem eller mer utvecklade system för banavgifter och vägavgifter. För en förbindelse som endast byggs för järnväg skulle en betydande offentlig finansiering krävas.

### **Det är angeläget att fortsätta utreda transportsystemet över Öresund gemensamt med danska myndigheter**

Det finns tre områden som är viktiga att fortsätta arbeta med. Det första området handlar om att förutsättningslöst utreda hur Sveriges och Danmarks behov av kapacitet och redundans säkerställs på lång sikt i Öresundsregionen. Därför föreslår

Trafikverket ett fortsatt bilateralt arbete, där de svenska och danska myndigheterna med ansvar för transportsystemet får ett gemensamt uppdrag av ländernas regeringar kring utmaningar och mål för transportsystemet i Öresundsregionen. Det bör omfatta både persontrafik och godstrafik, på både väg och järnväg. Det bilaterala arbetet bör utgå från att transportsystemet ska utformas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt, för både regional trafik och långväga trafik. Transportsystemet bör också skapa förutsättningar för fortsatt integration av arbetsmarknaden i regionen. Regionala och kommunala aktörer med ansvar för utveckling och tillväxt bör också vara involverade i arbetet. I ett senare skede kan olika lösningar för transportinfrastrukturen analyseras.

Det andra området handlar om att synkronisera arbetet med trafikprognoser. När det gäller den gränsöverskridande trafiken finns speciella utmaningar, eftersom den inte helt hanteras med stöd av de prognosverktyg som finns i dag. Trafikverket föreslår därför ett samordnat trafikprognosarbete mellan Sverige och Danmark samt eventuellt Tyskland, kring gränsöverskridande trafik, effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen och koordinering av verktyg och samhällsekonomiska modeller.

Det tredje området handlar om Malmö bangård. Malmö godsbangård är en av de viktigare bangårdarna i Sverige och där i stort sett allt järnvägsgods som skall ut och in ur Sverige i dag rangeras om. Trafikverket behöver utreda Malmönoden (Malmö godsbangård och Malmö personbangård) i flera tidsperspektiv, kring förutsättningar, utmaningar, redundans och möjliga lösningar för att hantera mer tågtrafik och i synnerhet fler och längre godståg. Med ett sådant underlag är det sedan möjligt att utreda hur mer kapacitet för gods på järnväg över Öresund kan ordnas.

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Inledning .....</b>	<b>9</b>
1.1 Bakgrund.....	9
1.2 Syfte med utredningen.....	9
1.3 Avgränsningar .....	9
1.4 Metodik och genomförande .....	10
1.5 Definition av kapacitet.....	12
1.6 Definition av redundans .....	13
<b>2 Beskrivning av Öresundsregionen .....</b>	<b>14</b>
2.1 Öresund som gränsöverskridande region .....	14
2.2 Nyttor av arbetsmarknadsförstoring och en mer integrerad Öresundsregion	19
2.3 Tidigare utredningar .....	21
<b>3 Järnvägsinfrastruktur .....</b>	<b>23</b>
3.1 Nuläge och historik .....	23
3.1.1 Infrastruktur och kapacitet.....	23
3.1.2 Befintlig trafik och behov.....	27
3.2 Framtid .....	29
3.2.1 Infrastruktur och kapacitet.....	29
3.2.2 Framtida trafik och behov av komplettering av infrastrukturen .....	34
3.3 Summering brister .....	37
<b>4 Väginfrastruktur .....</b>	<b>38</b>
4.1 Nuläge och historik .....	38
4.1.1 Infrastruktur .....	38
4.1.2 Befintlig trafik och behov.....	41
4.1.3 Kapacitet .....	43
4.2 Framtida trafik och kapacitet.....	43
4.3 Summering brister .....	47
<b>5 Redundans.....</b>	<b>48</b>
5.1 Järnväg .....	49
5.2 Väg.....	51

<b>6 Åtgärder .....</b>	<b>53</b>
6.1 Målbild.....	53
6.2 Generellt om åtgärder.....	54
6.3 Styrnings- och effektiviseringsåtgärder .....	55
6.4 Investeringsåtgärder på kort sikt (ca 2030) .....	58
6.5 Åtgärder på medellång sikt (ca 2040) .....	60
6.6 Åtgärder på lång sikt (fram mot och bortom 2050) .....	61
6.7 Ytterligare åtgärder för redundans .....	67
6.8 Hållningen i Danmark till Öresund och infrastruktur .....	68
6.9 Genomförandeprocessen för gränsöverskridande infrastruktur.....	70
6.10 Finansiering.....	73
<b>7 Vägen framåt.....</b>	<b>78</b>
7.1 Slutsatser .....	78
7.2 Syntes och förslag till fortsatt arbete .....	82
<b>Bilaga 1 Kommunernas förslag till nya fasta förbindelser över Öresund .....</b>	<b>87</b>
Fast HH-förbindelse.....	87
Europaspåret.....	90
Öresundsmetro.....	92
<b>Källförteckning .....</b>	<b>95</b>

## Fördjupningsrapport

Fördjupning Helsingborg Helsingör, 2024-07-01 (Trafikverket)

## Underlagsrapporter

PM Alternativ finansiering av transportinfrastruktur. Med kommentarer till föreslagna gränsöverskridande åtgärder i Öresundsregionen, 2024-05-14 (Trafikverket)

Vurdering af faste Øresundsforbindelser og gennemførlighed i Danmark. Teknisk notat, 2024-04-12 (COWI)

Alternativa sträckningar för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, 2023-12-04 (AFRY)



# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Regeringen har i samband med fastställelsebeslutet av Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033<sup>1</sup> givit Trafikverket ett antal utredningsuppdrag. Ett är att utreda ”Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör.” Uppdragen skall vara så pass utredda att de kan utgöra underlag i nästa planeringsomgång och planrevidering.

Denna rapport är huvudrapporten i slutredovisning av uppdraget om Öresund.

## 1.2 Syfte med utredningen

Utredningen ska belysa kapacitet och redundans för transportsystemet i Öresundsregionen. Utredningen ska tydliggöra statens och Trafikverkets hållning kring hur transportsystemets kapacitet och redundans kan behöva utvecklas för att möta kommande förändringar och behov, för flera olika tidsperspektiv.

Målet är att belysa behov av alla typer av åtgärder som kan krävas och bedöms vara kostnadseffektiva för att förbättra kapacitet och redundans för person- och godstransporter över Öresund på både väg och järnväg. Färjetrafiken vägs in när det bedöms vara relevant.

## 1.3 Avgränsningar

Utredningen omfattar geografiskt Öresundsregionen med östra Själland och Skåne. För järnvägen ingår Södra Stambanan norrut till Alvesta, Godsstråket genom Skåne, Västkustbanan norrut till länsgränsen till Halland, samt effekter av Fehmarn Bält-förbindelsen och Trelleborgs färjetrafik. Det övergripande transportnätet som påverkar Öresundsregionen redovisas i figur 1.

För väg- och järnvägsnätet beskrivs och analyseras kapacitet och redundans för person- och godstransporter, uppdelat på olika tidshorisonter. Tidshorisonterna är Kort sikt (ca 2030), Medellång sikt (ca 2030) och Lång sikt (ca 2050). Sjötrafik ingår som en del av väg- och järnvägsnäten och intermodaliteten mellan trafikslagen beaktas.

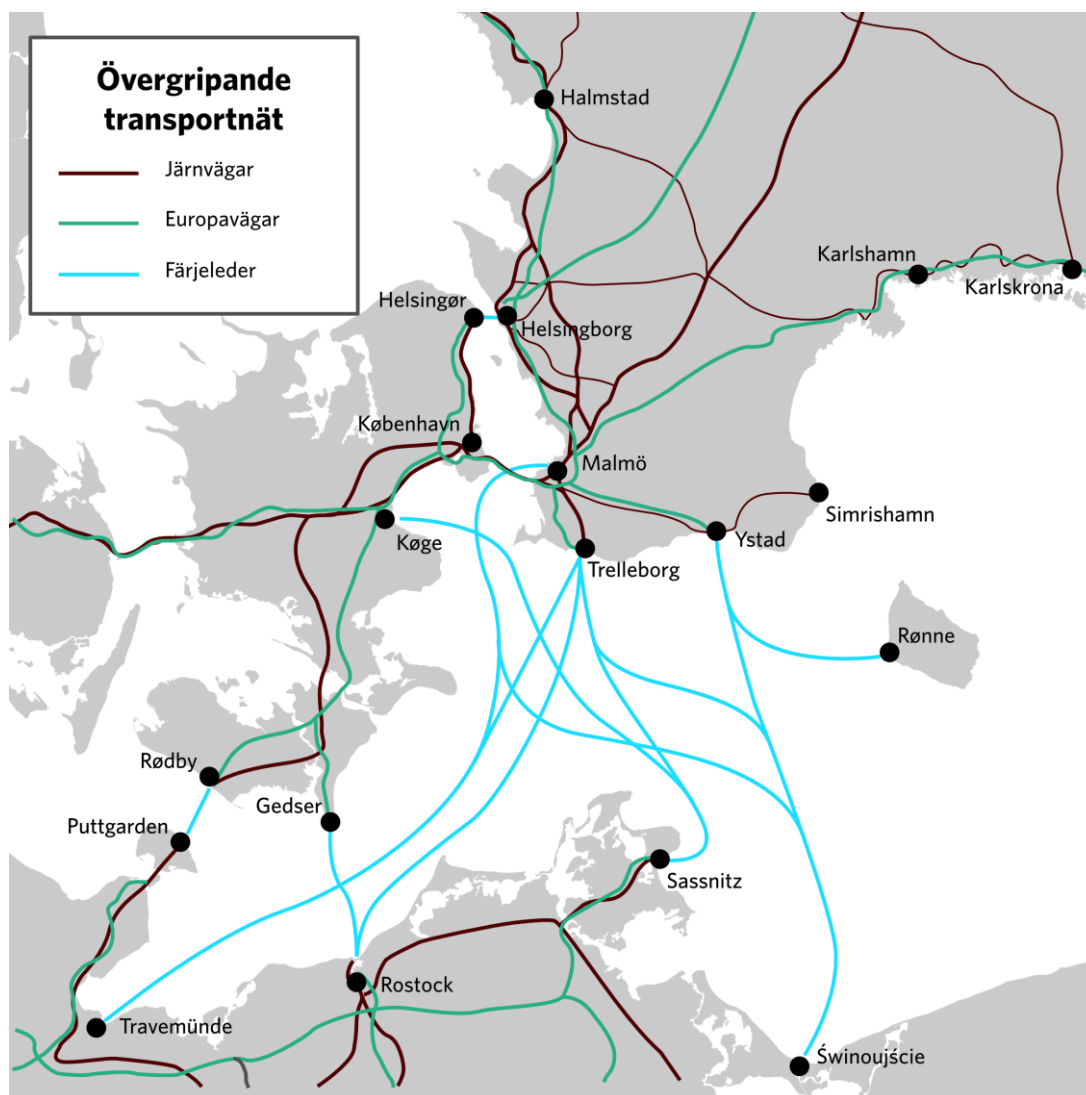
Redundans ur ett beredskapsperspektiv ingår inte i studien.

---

<sup>1</sup> Regeringen, Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, I2022/01294

Effekter av olika åtgärder på regional utveckling och arbetsmarknader beskrivs översiktligt.

I rapporten benämns befintlig Öresundsförbindelse, bestående av både bro- och tunneldelen, som Öresundsbron. Genomgående benämns bolaget Öresundsbron som Öresundsbrokonsortiet. Befintlig färjeförbindelse mellan Helsingør och Helsingborg benämns HH-förbindelsen. Vidare benämns Malmö rangerbangård som Malmö godsbangård.



**Figur 1. Transportnät med övergripande funktion, i utredningsområdets närhet**

## 1.4 Metodik och genomförande

Utredningen tar utgångspunkt i en beskrivning av problembilden, vilka utmaningarna är och vad som är Trafikverkets långsiktiga målbild för kapacitet och redundans över Öresund. Därefter analyseras möjliga åtgärder som är relevanta utifrån problembilden för att uppnå Trafikverkets målbild. Utredningen hanterar i

huvudrapporten frågan kring ”kapacitet och redundans för transporter över Öresund”. I en separat redovisning presenteras en ”fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör” som också ingår i utredningsuppdraget från Regeringen, se fördjupningsrapport.

Förslag till åtgärder förs fram i enlighet med fyrstegsprincipen och de åtgärder som bedöms bidra till måluppfyllelsen på ett kostnadseffektivt sätt lyfts fram speciellt. Flertalet av förslagen till åtgärder finns i gällande planer. De nya åtgärdsförslagen är relativt grovt skisserade och behöver utredas vidare.

Trafikverket tar fram prognoser (basprognoser) för att beskriva en trolig trafikutveckling givet de förutsättningar och beslut som finns idag. Merparten av analyserna inom ramen för utredningen bygger på basprognosen för år 2040, men en ny basprognos<sup>2</sup> för år 2045 har presenterats i april 2024.

Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som baseras på dagens transport- och resandemönster, framtida investeringsåtgärder, framtida sysselsättning och framtida befolkning. Prognos för persontågstrafiken utgår också från trafikutövarnas framtidsplaner med beaktande av begränsningar i infrastrukturen. Prognosen bygger på att nationell plan 2022–2033 genomförs, samt även den fasta förbindelse Fehmarn Bält inklusive dubbelspår på hela sträckan Köpenhamn–Hamburg.

Trafikverket bedömer att utredningens resultat är giltiga även med den nya basprognosen, då skillnaderna mellan dem är relativt små. På en aggregerad nivå är vägtrafikflödena på liknande nivå i de två basprognoserna, medan trafikutvecklingen på järnväg dämpats något mellan prognosåren 2040 och 2045. Det beror framförallt på att den ekonomiska utvecklingen antas gå långsammare jämfört med tidigare prognos. Vad gäller godstransporterna antas även varornas värde öka mer, vilket dämpar ökningen i ton i motsvarande mån. Detta medför att t.ex. godstrafiken på järnväg förväntas öka i något lägre takt i den nya prognosen. På Öresundsbron förutsätts exempelvis 50 godståg per dygn år 2045 i den nya prognosen, mot 56 godståg per dygn i den förra prognosen för år 2040.

Utredningen arbetar med långa tidsperspektiv vilket innebär att analyser och bedömningar blir mer generella i de mer långsiktiga tidsperspektiven.

Analys av kapacitet genomförs med stöd av Trafikverkets ordinarie verktyg och modeller, medan analys av redundans är mer av ett resonemang utifrån principer.

Efter att Regeringen gav uppdraget som redovisas i denna rapport, har Regeringen även gett Trafikverket i uppdrag att utreda Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne, som primärt gällde sträckan Hässleholm-Lund. Det

---

<sup>2</sup> Trafikverket, Basprognos 2045, Basprognoser - Bransch (trafikverket.se), 2024-04-02

uppdraget levererades under 2023<sup>3</sup> och i oktober 2023 fattade Regeringen ett nytt beslut om åtgärder i Skåne som skall ingå i nuvarande plan<sup>4</sup>. Detta beslut är centralt även för kapaciteten över Öresund.

Samordning har skett med regeringsuppdraget gällande tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland<sup>5</sup>, som levererades till Regeringen i februari 2024.

Uppdraget är givet till Trafikverket av Regeringen, men berör flera aktörer, både i Sverige och Danmark. De till Trafikverket motsvarande danska myndigheterna är i princip Trafikstyrelsen, Banedanmark och Vejdirektoratet. De har inte haft ett motsvarande uppdrag, men Trafikverket har valt att informera dem om projektet vid ett antal möten.

Trafikverket har bildat en referensgrupp med organisationer på den svenska sidan; Malmö stad, Helsingborgs stad, Landskrona stad, Trelleborgs hamn, Region Skåne och Sydsvenska industri- och handelskammaren. Två möten med denna referensgrupp har hållits. Flera individuella avstämningar har också genomförts med organisationerna i referensgruppen.

Trafikverket har också genomfört ett seminarium/informationsmöte den 5 mars 2024 i Malmö med ca 90 deltagande.

För utarbetande av delrapporten ”Fördjupning av Helsingborg Helsingör” har Trafikverket och Helsingborgs stad haft en gemensam arbetsgrupp.

En bred involvering av olika kompetenser inom Trafikverket har skett genom två interna workshops kring problembild och åtgärder.

## 1.5 Definition av kapacitet

Kapacitetsproblem uppstår vanligtvis vid belastningsnivåer på över 80 % av den aktuella infrastrukturens maximala kapacitet (järnvägsavsnittet, vägavsnittet, korsningspunkten). Då uppstår en ”flaskhals”, som normalt varar under några timmar eller minuter per dygn. Kapacitet går att beräkna relativt exakt inom både järnvägs- och vägsystemet och är för en framtida situation starkt beroende av prognosen för den förväntade trafikförändringen. Inom uppdraget har kapacitetsanalyser genomförts med Trafikverkets tillgängliga prognoser för trafikutveckling

---

<sup>3</sup> Trafikverket, Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Redovisning av regeringsuppdrag, TRV 2022/145392

<sup>4</sup> Regeringen, Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne samt ändring av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, LI2023/03475

<sup>5</sup> Trafikverket, Åtgärdsförslag för säkerställandet av tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland. Redovisning av regeringsuppdrag, TRV 2023/76671

som bas. För både väg och järnväg har belastningsnivån 80 % använts som gräns för begynnande kapacitetsproblem.

För det övergripande vägnätet är det främst trafikplatserna som sätter kapacitetsbegränsningarna. På dubbelspåriga järnvägar med blandad trafik och olika uppehållsbilder är det ofta hastighetskillnaden mellan olika tågtyper som reducerar kapaciteten. Ett tydligt exempel är sträckan Helsingborg–Lund där snabbtåg och Öresundståg kör ikapp Pågatåg. På sträckor som Hässleholm–Lund kör dessa tåg även ikapp godståg, vilket påtagligt minskar kapaciteten och ökar transporttiden för godståg som måste köras om.

## 1.6 Definition av redundans

Det finns ett antal besläktade begrepp som beskriver transportsystemets förmåga att upprätthålla sin funktion vid en störning, såsom redundans, robusthet, resiliens och störningskänslighet. Gemensamt för dem är att de till skillnad från kapacitet inte är entydigt definierade. Redundans är heller inte beräkningsbart på samma sätt som kapacitet och varje länk i väg- respektive järnvägssystemet har sina förutsättningar, samtidigt som gods- respektive persontransporter har sina.

I denna utredning har vi valt att definiera redundans som att det vid en störning finns minst en alternativ transportväg eller omlastnings-/omstigningsmöjlighet (omlastningsmöjlighet för gods, omstigningsmöjlighet för personresor). Den alternativa lösningen bör ha en acceptabel kapacitet, transporttid, kostnad och kvalitet. Det har inte varit möjligt att definiera dessa aspekter närmare och de skiljer sig också mellan väg och järnväg, samt mellan gods- och persontransporter.

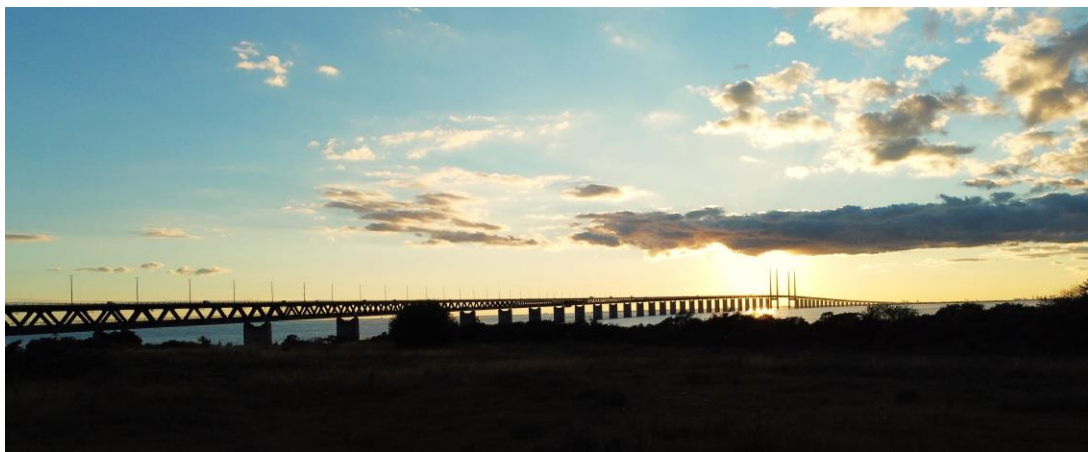
En störning kan också ha mycket olika omfattning i tid och rum. Här har valts att utgå från hur större störningar kan hanteras, som har en varaktighet på ett par dygn till ett par veckor. Kortvarigare störningar, som exempelvis en trafikolycka, får accepteras som ett tillfälligt stopp med en mindre fördröjning, som avhjälpas med t.ex. räddningstjänsters insatser. Vid längre störningar med en varaktighet på flera månader behöver mer omfattande åtgärder övervägas.

## 2 Beskrivning av Öresundsregionen

### 2.1 Öresund som gränsöverskridande region

År 2000 invigdes Öresundsbron mellan Malmö och Köpenhamn, en 16 km lång väg- och järnvägsförbindelse, som kortade restiderna mellan Skåne och Köpenhamnsområdet åtskilligt. I samband med öppnandet etablerades också Öresundstågssystemet, med trafik i stora delar av södra Sverige. Bron innebar även en förbättrad rutt för godstågstrafik in och ut ur Sverige, samt att fjärrtågtrafik etablerades mellan huvudstäderna. Öresundsbron byggdes med landfäste vid Köpenhamns flygplats Kastrup, som därmed fick en god tillgänglighet via bil och tåg från den svenska sidan.

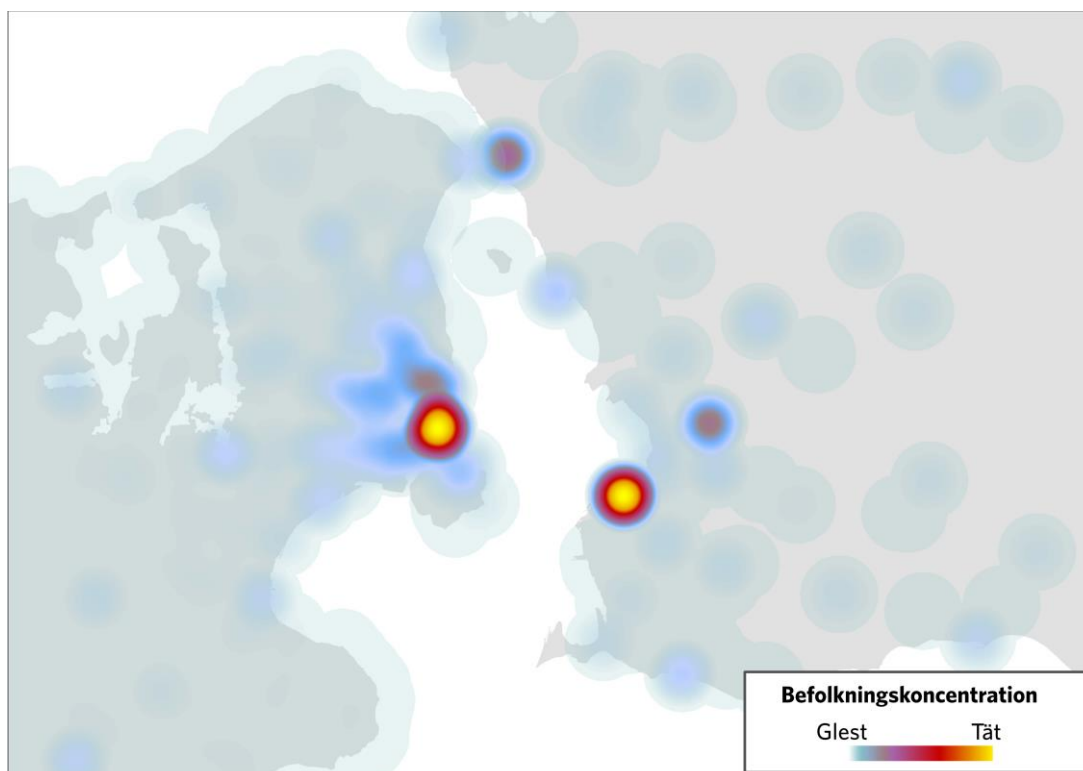
Öresundsregionen har idag ca 4 miljoner invånare och är nordens största arbetsmarknadsområde. Varje dag görs det ca 100 000 personresor över Öresund och ca 20 000 personer pendlar till arbete över Öresund. 94 % av pendlarna bor på den svenska sidan och i Skåne bor 19 500 danskfödda personer. Sverige utgör Danmarks 3:e största exportmarknad och Danmark utgör Sveriges 4:e största exportmarknad.<sup>6</sup> Malmö-Lund-Helsingborg är Sveriges näst största funktionella arbetsmarknadsregion. Befolkningskoncentrationen i Skåne/kring Öresund redovisas i figur 3.



Figur 2. Öresundsbron

---

<sup>6</sup> [Øresundsinstittet – dansk-svenskt kunskapscentrum \(oresundsinstittet.org\)](https://oresundsinstittet.org) 2024-04-26



**Figur 3. Befolkningskoncentration, antal invånare per tätort<sup>7 8</sup>**

För Skåne och stora delar av södra Sverige är Köpenhamns flygplats Kastrup den närmaste stora flygplatsen som har ett betydande utbud av reguljär utrikestrafik. Av resenärerna på Kastrup är 13 % svenska resenärer, 41 % danska resenärer och 46 % inresande från andra länder. Flygplatsen kan sägas vara "Sveriges" andra största internationella flygplats <sup>9 10</sup>.

De sju stationer med flest av- och påstigande per vardag i Öresundstågssystemet under 2023 är i fallande ordning København H (22 380), Köpenhamns flygplats Kastrup (21 947), Malmö C (20 895), Lund C (17 195), Hyllie (13 845), Triangeln (12 382), samt Helsingborg C (9 198)<sup>11</sup>. Antal av- och påstigande, från Pågatåg och Öresundståg, på de 20 mest frekventerade stationerna i Skåne redovisas i figur 4.

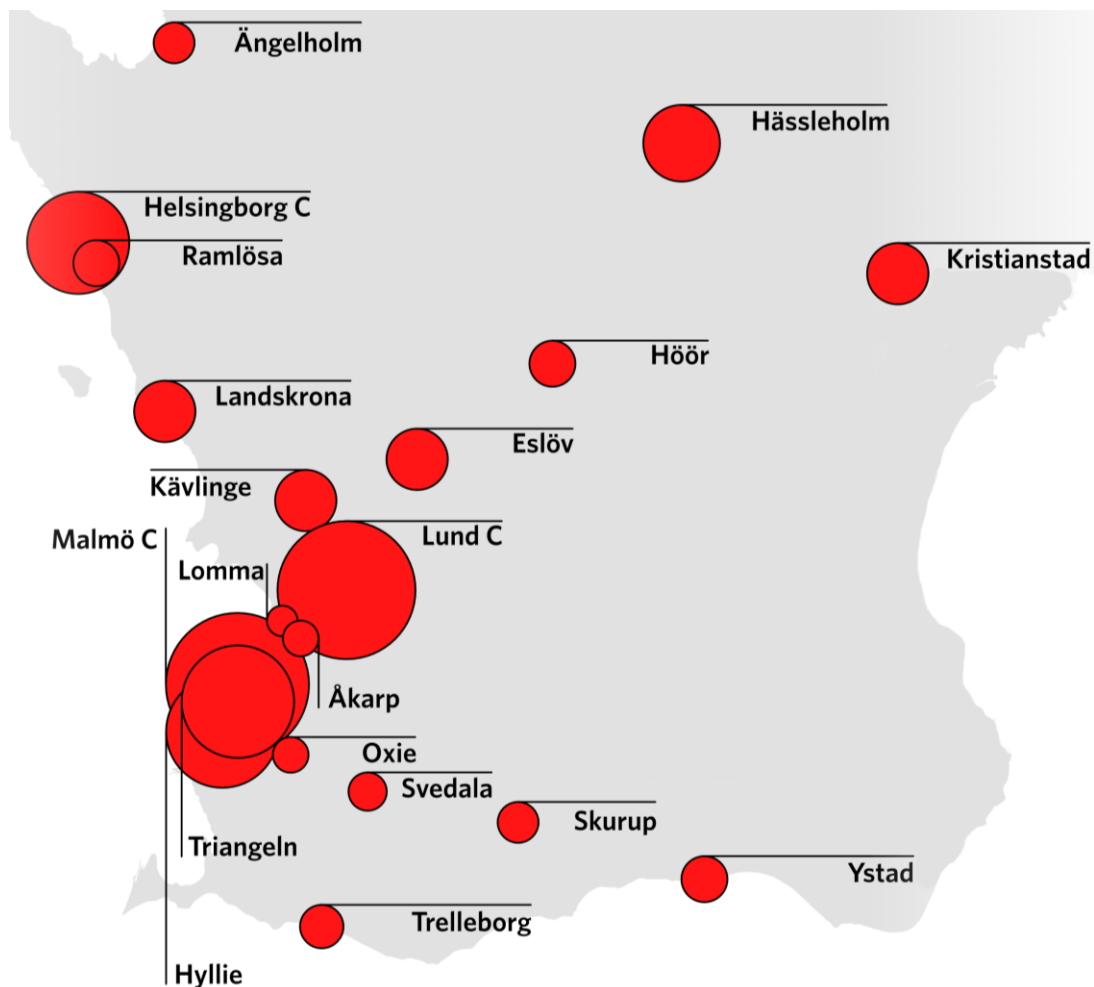
<sup>7</sup> [Statistikmyndigheten SCB](#)

<sup>8</sup> [Danmarks Statistik \(dst.dk\)](#)

<sup>9</sup> [Flygplatsstatistik - Transportstyrelsen](#)

<sup>10</sup> [facts-and-figures-2023.pdf \(cph.dk\)](#)

<sup>11</sup> Öresundstågsresandet 2023, Trivector 2024:5

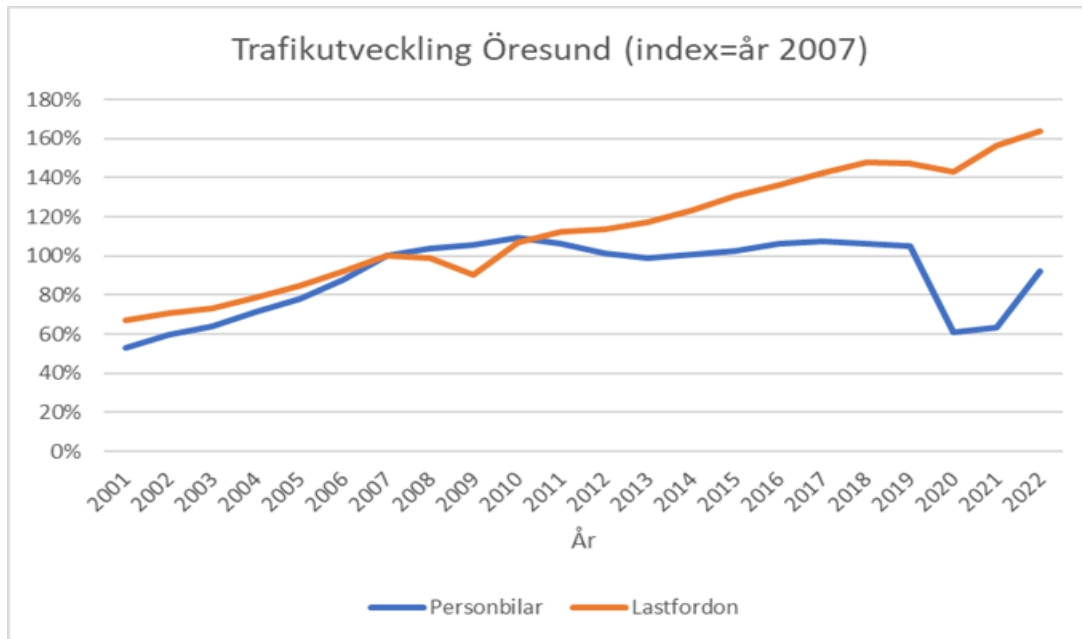


**Figur 4. Av- och påstigande på de största stationerna i Skåne (Öresundståg och Pågatåg) baserat på data från 2022 och 2023<sup>12</sup>**

Efter en första trevande start så tog integrationen och trafiken över Öresund fart under 00-talet och såg en kraftig utveckling. Utvecklingen har sedan planat ut i samband med finanskrisen 2008 och flyktingkrisen 2015. Resandet har återhämtat sig efter den kraftiga nedgången under pandemin 2020–2021, se figur 5 och 7.

<sup>12</sup> Skånetrafiken, tåg per station, sammanställning 2000–2023



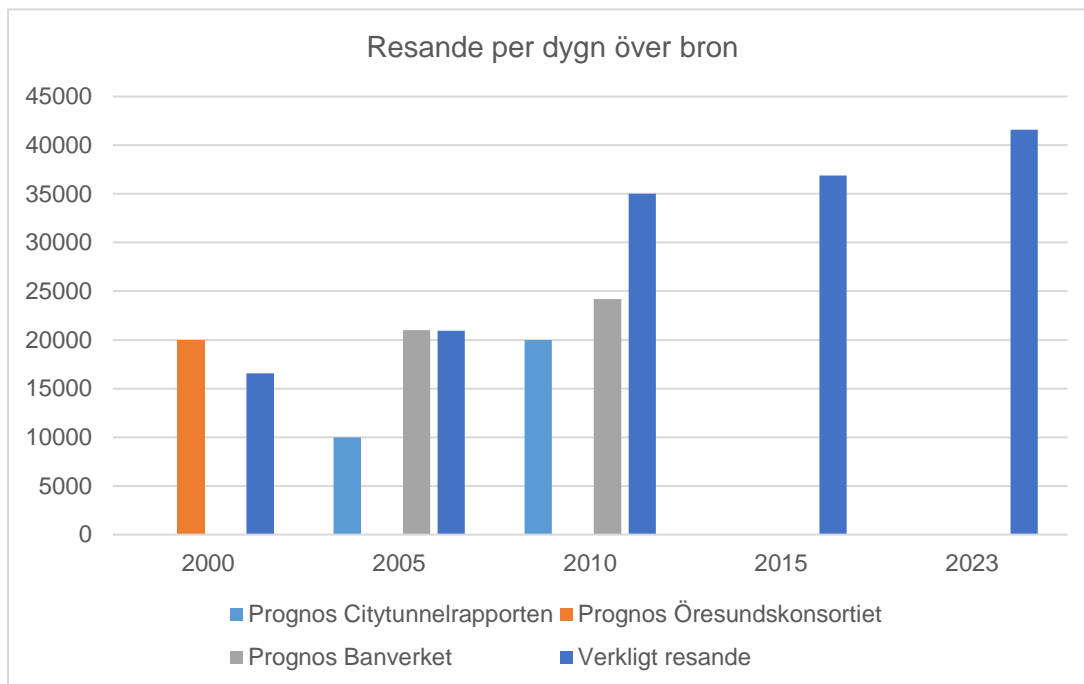


**Figur 5. Trafikutveckling för personbilar och lastfordon för Öresundsbron och Helsingborg-Helsingör (källa Øresundsbron och Forsea, statistik via mail)**

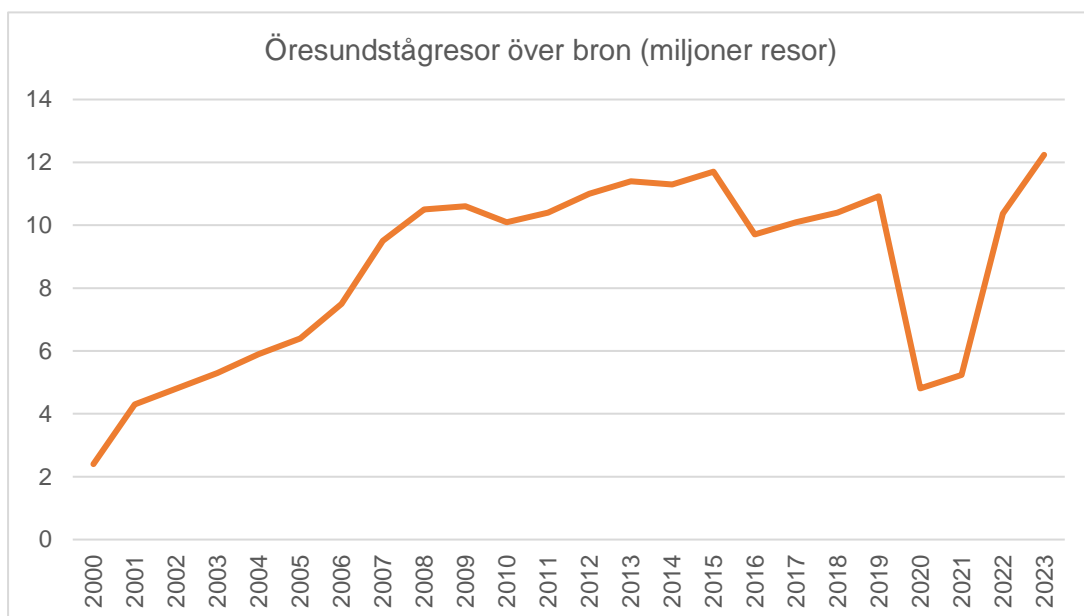
Av dagens pendlingsresor över Öresund görs ca 65 % med tåg, ca 30 % med bil över Öresundsbron och ca 5 % med bil via Helsingborg–Helsingör. Av alla resor om ca 100 000 per dag görs 82 % över Öresundsbron och 18 % över HH-förbindelsen<sup>13</sup>. Antalet resor och pendlingsresor är tillbaka på den nivå som de hade före pandemin och andelen tågresor tenderar att vara något större jämfört med innan pandemin.

Tågresandet över Öresundsbron har sedan invigningen år 2000 ökat från ca 16 000 till ca 42 000 resande/dygn 2023, vilket år 2023 motsvarar ca 13,3 miljoner resor för Öresundstågen, se figur 6 och 7. Till en början prognostiserades ca 10 000-24 000 resor/dygn i tre olika prognoser för åren 2000-2010. Det överskreds med råge redan 2010, då det var ca 35 000 resande/dygn. Efter att gränskontroller infördes stagnerade resandet och minskade sedan kraftigt under pandemin.

<sup>13</sup> [Øresundsinstittet – dansk-svenskt kunskapscentrum \(oresundsinstittet.org\)](https://oresundsinstittet.org) 20240426



**Figur 6. Tågresande per dygn över Öresundsbron utifrån olika prognoser mot verkligt utfall (källa Trafikverket)**



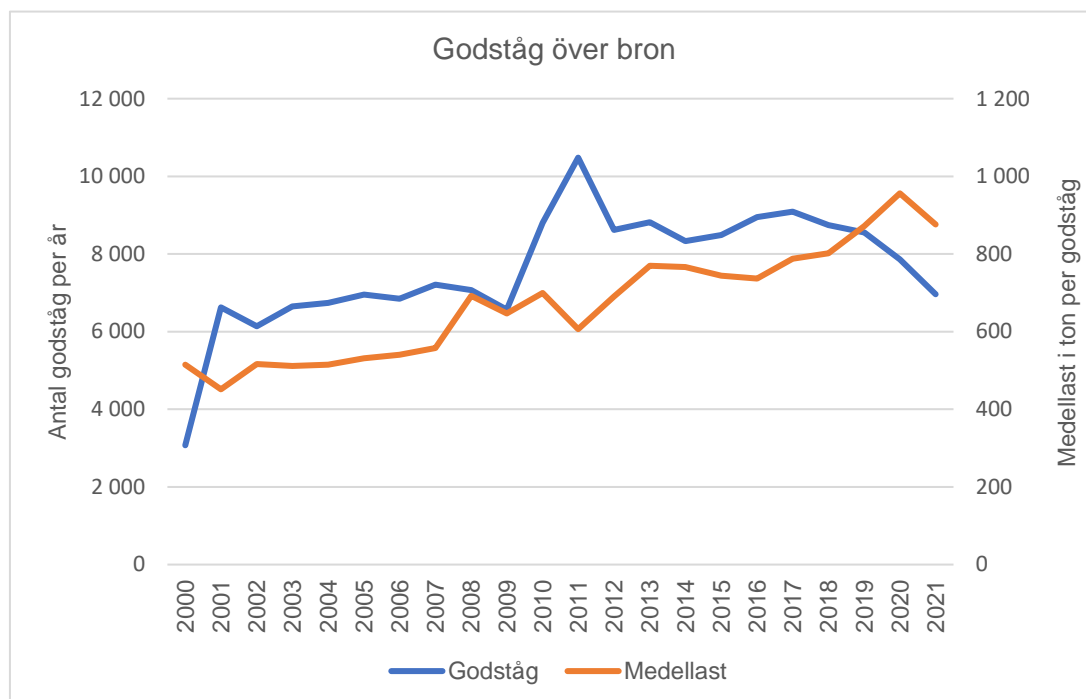
**Figur 7. Resor med Öresundståg över Öresundsbron<sup>14</sup>**

Antal godståg över Öresundsbron har totalt sett haft en måttlig ökning sedan bronns öppnande, se figur 8. Mellan 2010 och 2015 hade godstågstrafiken en uppgång som

<sup>14</sup> Trivector, Öresundstågsresandet 2023. Sammanställning och analys av tågresandet helåret 2023 jämfört med föregående helår, rapport 2024:5

sedan har fallit tillbaka. Den totala godsvolymen över bron har dock ökat stadigt under åren då tågen blivit tyngre och längre.

Godstågstrafiken utgör ca 10 % av godsvolymen som transporteras över Öresund (i antal enheter)<sup>15</sup>. Av lastbilstrafiken över Öresund går drygt 60 % över Öresundsbron och 40 % över HH-förbindelsen. Färjetrafiken från Trelleborg mot Tyskland är en alternativ rutt för gods mellan Sverige och Tyskland, både för vägtrafik och järnvägstrafik. Via Trelleborg lämnar fler lastbilar Sverige, än via Öresundsbron (ca 30 % fler)<sup>15</sup>.



Figur 8. Trafikutveckling för godstågstrafik över Öresundsbron (källa Trafikverket)

## 2.2 Nyttor av arbetsmarknadsförstoring och en mer integrerad Öresundsregion

Öresundsbron har inneburit att stora nyttor skapats genom kortare restider och en allmänt ökad tillgänglighet för person och godstrafik till fler målpunkter. En ökad tillgänglighet har möjliggjort att en större arbetsmarknadsregion vuxit fram där företag har en större rekryteringsbas och invånare har fler arbetstillfällen att välja mellan. Detta öppnar för en ökad specialisering på arbetsmarknaden, där obalanser såsom arbetskraftsbrist och arbetslöshet kunnat utjämnas. Nyttorna av att knyta ihop en tätbefolkad region är stora.

<sup>15</sup> [Øresundsinstitutet – dansk-svenskt kunskapscentrum \(oresundsinstitutet.org\)](https://oresundsinstitutet.org) 20240426

De första åren efter Öresundsbronns öppnande innebar en stor förändring av tillgängligheten i regionen. Det blev exempelvis enklare att bo på ena sidan av Öresund och arbeta på den andra.

Är det möjligt att ytterligare öka tillgängligheten och tillväxtförmågan genom fler fasta förbindelser över Öresund, eller genom att öka kapaciteten i nuvarande förbindelser? Det är en komplex fråga att besvara. Den djupare analysen av en ny fast HH-förbindelse som gjordes inom Strategisk analys<sup>16</sup>, visade på stora nyttoposter men också stora kostnader för anläggningen. Den samhällsekonomiska analysen fann att en vägförbindelse kan skapa nyttor motsvarande ca 45 miljarder kronor (prisnivå 2019) under kalkylperioden och att detta är mer än anläggnings- och driftskostnaderna (ca 35 miljarder kronor 2019), dvs att investeringen är samhällsekonomiskt lönsam. Det är vägförbindelsen som genererar ett samhällsekonomiskt överskott, medan järnvägsförbindelsen uppvisar en negativ samhällsekonomisk lönsamhet.

Nyttorna för en fast HH-förbindelse faller huvudsakligen ut i Helsingborgs kommun och nordvästra Skåne, då det är denna geografi som får den största förbättringen när det gäller tillgänglighet till arbetsplatser inom pendlingsavstånd, med tillgänglighet till både Helsingör och det tätbefolkade Köpenhamnsområdet.

För en samlad bedömning av nyttorna med en mer integrerad Öresundsregion behöver också godstrafikens förutsättningar vägas in. Här är det frågan om ökade transportvolymmer som följd av dels integrationen i Öresundsregionen generellt, dels av de ökade långväga transportflödena som följd av den ökade integrationen av EU:s ekonomi, där tillkomsten av Fehmarn Bält-förbindelsen är en väsentlig förklaring. I detta sammanhang är det samtidigt tydligt att Öresundsregionen mer får en roll som transitregion för transporter än som en terminationspunkt, något som inte alltid medför ökad ekonomisk aktivitet eller integration i regionen.

Det som kan kallas Öresundsintegrationen var stark under 00-talet, men har sedan mött omvärldshändelser såsom finanskrisen, flyktingkrisen och pandemin. Den utveckling som förutspåddes under 00-talet har inte blivit förverkligad. Fortsatt gör gränskontroller på den svenska sidan av Öresundsbron att resenärer med tåg får en ökad restid jämfört med tidigare, något som försämrar tillgängligheten jämfört med tidigare.

Utöver infrastruktur behövs även andra komponenter för att driva integrationen och stärka Öresundsregionen. Enligt Olshov (2013)<sup>17</sup> saknas Öresundsregionala strukturer inom näringsliv, media, universitet, politik, kultur, sport, mm. De

---

<sup>16</sup> Trafikverket, Vejdirektoratet, Transport-, bygge- och boligstyrelsen, Strategisk analyse/Förberedande studie Fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg, 2021

<sup>17</sup> Anders Olshov Öresundsinstitutet, Øresundsregionen – Københavns outnyttjade möjlighet, 2013

nationella strukturerna är starka och har överhanden. Öresundsregionen har en stor potential som inte realiserats.

Öresundsregionens utvecklingspotential och utvecklingsförmåga analyserades också i två rapporter från KTH i Stockholm år 2014<sup>18</sup>. I dessa rapporter pekar man på behovet av att väga in den institutionella bakgrunden till samarbetet i Öresund, där skillnader i mer formella strukturer som lagstiftning och skattepolitik sätter gränser för samarbetet på kortare sikt, medan skillnader i sedvänjor, språk och kultur också har en väsentlig del i att förklara olikheter och stelheter i samarbetet, men är faktorer som är betydligt mer långsiktigt verkande och tar tid att förändra. Det påpekas också att det finns ett förväntansgap i samarbetet i så måtto att många aktörer, inte minst på politisk nivå ofta har högt ställda förväntningar på en snabb integration, som inte alltid är realistisk, vilket kan ge upphov till uppfattningar om att integrationen inte är så framgångsrik, samtidigt som det sker en relativt omfattande integration ”i vardagen”.

## 2.3 Tidigare utredningar

Diskussion om fast förbindelse över Öresund startade redan under 1800-talet. 1914 presenterades den första mer konkreta studien för en fast förbindelse över Öresund, som var ett förslag att förbinda Malmö och Köpenhamn med en enkelspårig järnväg. Under 1930-talet kom ytterligare förslag och då som en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse. Under 1950 och 60-talen intensifierades utredningarna och en Öresundsdelegation utsågs för frågan. Delegationen presenterade 1962 ett förslag till en fast förbindelse för väg och järnväg via Helsingborg och Helsingör. 1973 slöts ett avtal mellan Sveriges och Danmarks regeringar om en vägförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö och en järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. I lösningen ingick etableringen av en ny gemensam storflygplats på Saltholm, men 1980 övergavs den idén i Danmark.

1984 utsågs en ny Öresundsdelegation och 1988 valde Sverige och Danmark att fokusera kring en lösning mellan Köpenhamn och Malmö för väg och järnväg. 1991 fattades avtal mellan länderna om att bygga Öresundsbron (både bro- och tunneldelen), som stod klar år 2000.

Efter öppnandet av Öresundsbron har olika utredningsarbeten om en ytterligare ny fast förbindelse över Öresund fortsatt. 2008 påbörjades projektet Infrastruktur och byutveckling i Öresundsregionen<sup>19</sup> med drygt 30 parter i form av kommuner,

---

<sup>18</sup> Cars, G., Hansen, M., Hasselgren, B., & Rostvik, M. (2014). Vision och verklighet i Öresundssamarbetet : Forskningsrapport om samarbete och utvecklingspotentialer i Öresundsregionen.

Hasselgren, B., & Lundgren, A. (2014). TransGovernance Öresund: Experiences and future development in transport infrastructure development and governance in the Öresund Region.

<sup>19</sup> IBU-Öresund, Infrastruktur och byutveckling i Öresundsregionen, 2010

regioner och statliga verk. IBU-projektet var ett svenskt- danskt samarbetsprojekt för att bidra med ett nytt strategiskt underlag för utvecklingen i Öresundsregionen.

På uppdrag av Näringsdepartementet upprättade Trafikverket år 2010 ett sekretariat med uppgift att besvara frågan om behovet av och möjligheterna för en ny fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg för väg och järnväg<sup>20</sup>. Några av slutsatserna var att det behövs ytterligare fördjupande analyser på nationell nivå i samverkan mellan Sverige och Danmark, samt att en ny förbindelse sannolikt bör vara för både väg- och järnvägstrafik av klimat- och finansieringsskal.

2017 kom resultaten från Sverigeförhandlingen där det avtalades att genomföra en strategisk analys av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Detta avtal slöts med danska staten och utgjorde en bilateral utredning. Analysen, framtagen av Trafikverket (SE), Vejdirektoratet (DK) samt Trafik-, Bygge-og Boligstyrelsen (DK), redovisades 2021.

2018–2021 genomfördes ett Interregfinansierat projekt av tio projektpartners, fem på respektive sida av Öresund<sup>21</sup>. Projektet bestod av tre delprojekt med mål att främja tillgängligheten med hållbara transportformer samt stärka regionen som knutpunkt inom det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T.

De konkreta förslag till fasta förbindelser som idag diskuteras aktivt i Sverige är en Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn, ett Europaspår mellan Landskrona och Köpenhamn samt en HH-förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Det är bara HH-förbindelsen som gemensamt har utretts av Trafikverket och danska myndigheter (Strategisk analys, 2021).

---

<sup>20</sup> Trafikverket, Ny fast förbindelse över Öresund - bedömning av behov och förutsättningar, 2011

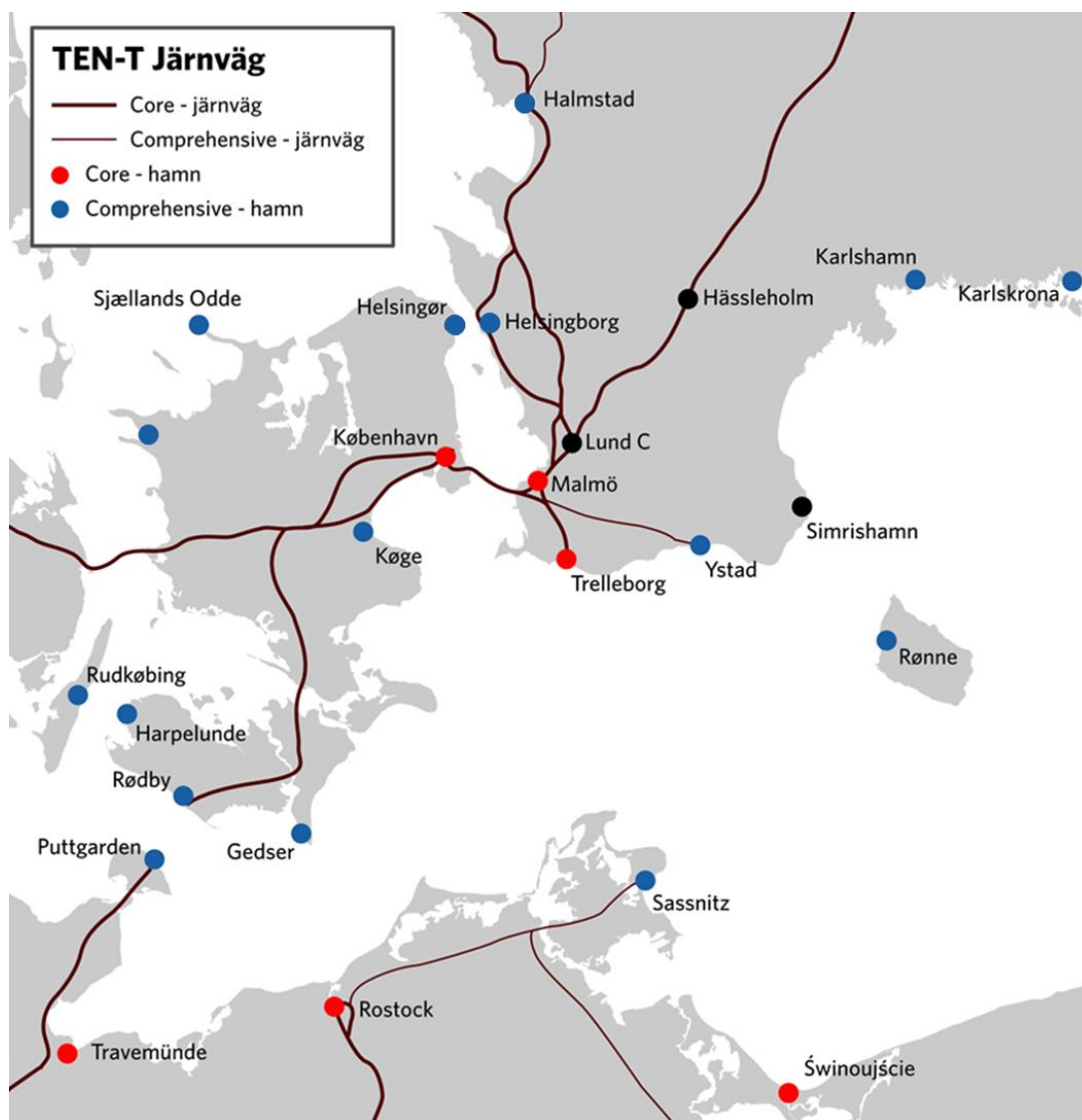
<sup>21</sup> Greater Copenhagen, Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak, Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen 2021

# 3 Järnvägsinfrastruktur

## 3.1 Nuläge och historik

### 3.1.1 Infrastruktur och kapacitet

Järnvägssystemen i Skåne och på Själland utgör en viktig del i det lokala, regionala och internationella järnvägsnätet. Södra stambanan, Västkustbanan samt Godsstråket genom Skåne är de huvudsakliga stråken i Skåne medan Vestbanen, Sydbanen och Køge Bugt-banen är huvudstråken på Själland. Stråken är en del i det europeiska transportnätverket TEN-T<sup>22</sup> där även Öresundsbron mellan länderna ingår, se figur 9.



Figur 9. Karta över huvudstråken i järnvägssystemet kring Öresund

<sup>22</sup> European Commission, Trans-European Transport Network (TEN-T) (europa.eu)

I Malmö finns två dubbelspåriga järnvägar som leder fram till Öresundsbron; Citytunneln via Hyllie och Triangeln samt Kontinentalbanan via Svågertorp och Fosieby. Citytunneln trafikeras av persontrafik medan Kontinentalbanan främst trafikeras av godstrafik och ett antal tjänstetåg för järnvägens interna transporter.

Centralt i Malmö, i anslutning till ovanstående järnvägar, finns även Malmö bangård som utgör en central del av järnvägssystemet i Sverige med flera olika funktioner, både för resandetåg och godståg. Malmö godsbangård (MGB, en del av bangården) är en av de största rangerbangårdarna i Sverige och är med sitt geografiska läge också en viktig länk mellan övriga Europa och de nordiska länderna, varvid bangården utgör en nod i järnvägskorridoren ScanMed.

Godsbangården består av en infartsgrupp och en rangergrupp. Infartsgruppen har tio spår varav åtta spår kan nyttjas för trafik till och från Öresundsbron. Alla spår på infartsgruppen klarar 750 meter långa tåg, fyra av spåren klarar att ta emot 835 meter långa tåg. Av dessa går endast två spår att nå från Danmark/Kontinentalbanan, de andra två spåren nås endast från Sverige. Rangergruppen består av 26 spår, och ingen av dessa kan hantera 750 meter långa tåg eller längre. För godstrafiken är möjligheten att hantera långa godståg idag begränsade på bangården.

På en rangerbangård används en vall vid sortering av godsvagnar. Malmö godsbangård har under flera år haft problem med bromssystemet som används vid rangering. Det har därför bara gått att planera för en användning av tvåtredjedelar av kapaciteten vilket innebär att en del rangering flyttats till Helsingborgs godsbangård. Ett utbyte av bromssystemet pågår och ska slutföras 2025, därefter kan en del av volymerna som i dag rangeras i Helsingborg flytta tillbaka till Malmö. All rangering får dock inte plats i Malmö.

Trafikverket har ett pågående uppdrag om strategi för rangerbangårdar, som ska redovisas andra halvan av 2024. Syftet är att beskriva vilka bangårdar som bör behållas som rangerbangårdar (dvs. med vall), vilka som kan utvecklas och vilka som kan omvandlas till planväxlingsbangårdar. Slutsatserna från utredningen visar b.l.a. att Malmö godsbangård har större efterfrågan år 2040 än tillgänglig kapacitet. Rekommendationen är att fortsatt utredning krävs av vilken ökad kapacitet som krävs i framtiden och hur detta kan uppnås.

Godstrafiken som körs längs Kontinentalbanan passerar idag ett flertal platser med korsande tågvägar. I Svågertorp korsar tågen persontrafiken mellan Malmö och Ystad/Trelleborg. I Fosieby sker korsning i plan med godstrafiken till och från Ystad/Trelleborg. Vid Östervärn uppstår korsande tågväg med trafiken till och från Malmö C och Malmö godsbangård som körs via Kontinentalbanan.

Då persontrafiken ökar till och från Öresundsbron och Trelleborgs- och Ystadbanan, enligt Trafikverkets prognoser, och Citytunneln inte kan hantera



samtliga tåg, behöver fler tåg trafikera Kontinentalbanan. Även detta påverkar tågtrafiken till och från Malmö C och Malmö godsbangård. För persontrafiken är den största bristen att uppställningsplatserna på Malmö C är fullt utnyttjade samtidigt som ökad trafikering medför ett utökat behov av fler uppställningsplatser på Malmö C. Vidare påverkas kapaciteten av de korsande tågvägar som uppstår för tåg mellan Södra stambanan och banhallen.

På den danska sidan begränsas trafiken främst av att det bara finns två plattformsspår på Köpenhamns flygplats Kastrup, men även Köpenhamns H utgör en begränsning för trafiken. Kastrups nuvarande utformning gör att det inte är möjligt att köra tågen tätare än var 4,5 minut medan övriga delar av Öresundsbron och landanslutningarna kan hantera tåg var tredje minut. Kastrups station byggs nu om och färdigställs ca 2027, innebärande att Kastrup får fyra spår och ökad kapacitet.

Kapaciteten över Öresundsbron har utretts ett flertal gånger, bland annat i en kapacitetutredning år 2017<sup>23</sup>. Slutsatsen är att Öresundsbrons maximala kapacitet uppgår till tolv persontåg och två godståg per timme och riktning, alternativt tio persontåg och tre godståg per timme och riktning. De omgivande landanslutningarna har dock inte kapacitet att mata fram detta tågantal till Öresundsbron. Därför har både Sverige och Danmark koncentrerat sig på att bygga ut landanslutningarna till Öresundsbron.

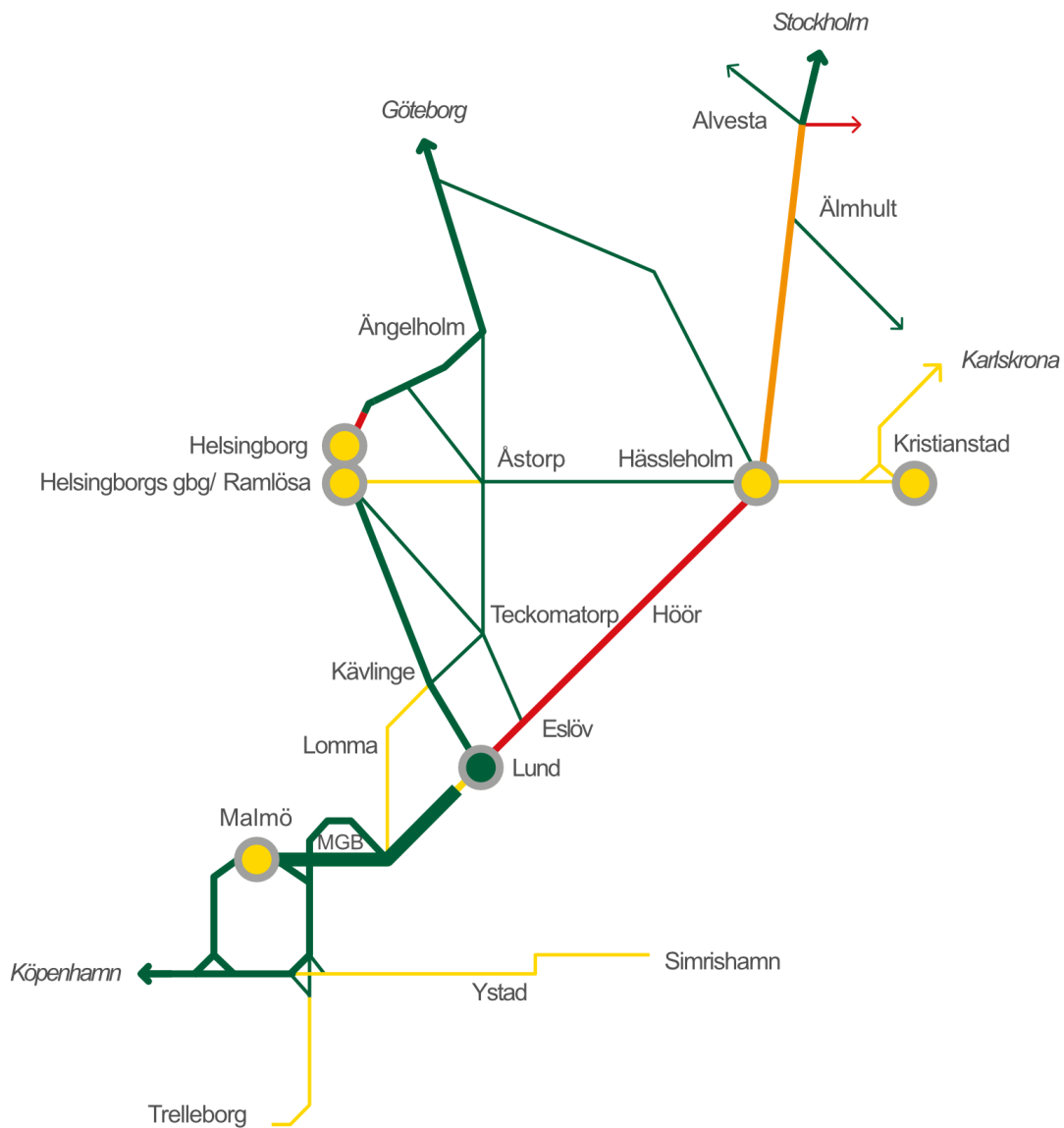
Under våren 2023 genomförde Trafikverket ett regeringsuppdrag att utreda kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne<sup>24</sup>. Utredningen konstaterade att Södra stambanan är den hårdast utnyttjade järnvägssträckan i Sydsverige. Den nyligen invigda fyrspårsutbyggnaden på Södra stambanan mellan Malmö och Lund (Arlöv och Klostergården) innebär ett viktigt kapacitetstillskott för järnvägsstråken i Skåne. Det korta dubbelspåret Klostergården-Lund begränsar dock kapaciteten på Södra stambanan till 20–22 tåg per timme och riktning. Samtidigt så flyttas kapacitetsproblemen på Södra stambanan norrut, framförallt mellan Lund och Alvesta, se kapacitetssituationen för år 2024 i figur 10. Öresundsbron har en högre kapacitet då tågen inte gör uppehåll på den dubbelspåriga sträckan och körtidskillnaden enbart finns mellan godståg och persontåg, inte mellan olika typer av persontåg.

I Citytunneln ligger maxkapaciteten på 16 tåg per timme och riktning. För att kunna nyttja hela kapaciteten måste tågen köras i ett mönster där avståndet mellan tågen i tunneln oftast är fyra minuter, men fyra gånger i timmen minskas till tre minuter.

---

<sup>23</sup> Sverigeförhandlingen, Trafikverket, Transport-, Byggnings- och Boligministeriet, Resande och transporter över Öresund, 2017

<sup>24</sup> Trafikverket, Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Redovisning av regeringsuppdrag, TRV 2022/145392



Förklaring:

- inga kapacitetsproblem
- fyrspår med vissa kapacitetsproblem på två spår, inga kapacitetsproblem på övriga två spår
- begynnande kapacitetsproblem, kan bli problem att uppfylla trafikeringsoönskemål, går att öka trafiken ytterligare

- kapacitetsproblem, godstågen har stora framkomlighetsproblem under högtrafiken
- omfattande trafik under hela dygnet i förhållande till banans tillgängliga kapacitet
- ..... ej utredd linje, stora osäkerheter om dragningen
- Streckens tjocklek** indikerar hur många spår sträckan har, ju tjockare streck desto fler spår

**Figur 10. Kapacitetssituationen i södra Sverige 2024** (OBS, denna figur är inte direkt jämförbar med kartor över kapacitetsutnyttjandet eftersom fler faktorer har vägts in)

Den maximala kapaciteten på Öresundsbron, Citytunneln, Södra stambanan och Kontinentalbanan redovisas i tabell 1.

**Tabell 1. Sammanfattande tabell med maximala kapaciteten (antal tåg per timme och riktning) på Öresundsbron, Citytunneln, Södra stambanan och Kontinentalbanan**

	<b>Öresunds- bron</b>	<b>Citytunneln</b>	<b>Malmö - Lund</b>	<b>Kontinental- banan</b>
Persontåg	12–10	16	20–16	10–6
Godståg	2–3	0	2–4	2–4
<b>Totalt</b>	<b>14–13</b>	<b>16</b>	<b>22–20</b>	<b>10–12</b>

### 3.1.2 Befintlig trafik och behov

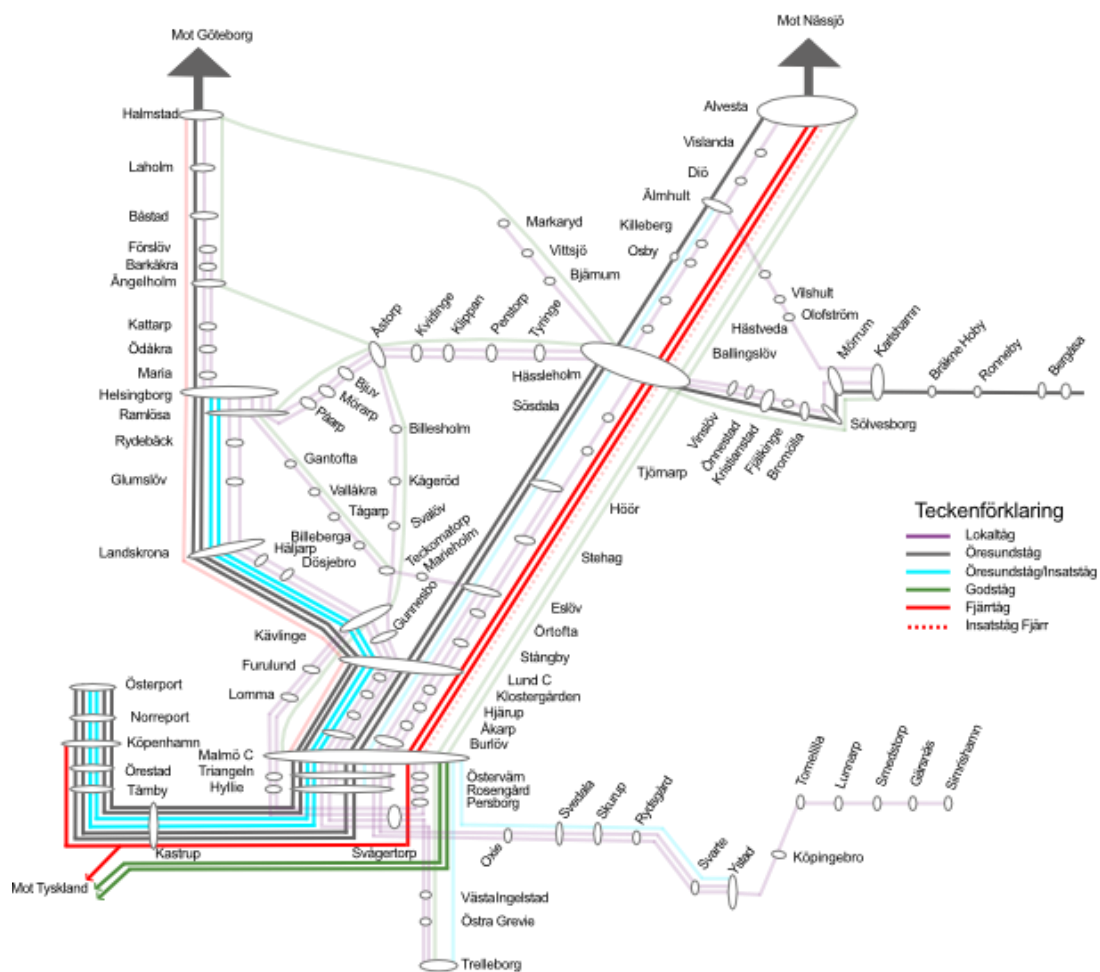
Våren 2024 körs maximalt sex regionaltåg, ett fjärrtåg samt ett godståg över Öresundsbron under högtrafik, per timme och riktning. Utanför högtrafik körs vissa timmar två godståg över bron per timme. Fjärrtågen kör dock ca varannan timme. Under 2023 och 2024 gjordes en successiv omläggning av stommen i regionaltrafiken från tre tåg i timmen i 20-minuterstrafik till fyra tåg i timmen i 15-minuterstrafik under dagtid. Under högtrafik körs ytterligare två tåg per timme i regionaltågssystemet, se figur 11. Utöver denna trafik kör SJ nattågstrafik mellan Stockholm och Hamburg/Berlin med en tur/dygn i vardera riktningen. Mellan april och september kör även Snälltåget samma sträcka med nattåg. Till 2025 har Snälltåget dessutom ansökt om att få köra två turer/dygn i vardera riktningen mellan Malmö och Hamburg. När SJ får nya tåg 2027 planeras det tåg varje timme mellan Stockholm och Köpenhamn, dessutom planeras vissa turer från Göteborg fortsätta till Köpenhamn.

På den danska sidan har omläggningen av trafiken medfört att det krävs byte för resande mellan Helsingör och Kastrup, då tågen från Helsingör istället går vidare till Næstved och stannar på alla mellanstationer på Kystbanan. Syftet var att öka punktligheten, men samtidigt har restiden från Helsingör till Köpenhamn förlängts med nio minuter. Av de danska tågen är det numera endast fjärrtågen från Jylland och Fyn samt ett regionaltåg till och från Roskilde som angör Kastrup.

Gränskontroller har utförts på persontågen som kommer från Danmark till Sverige sedan 2015 och beslutet har förlängts i sexmånadersperioder sedan dess. Gränskontrollen i Hyllie utgör idag ett betydande hinder för en utökad regional- och godstrafik över Öresund. Med dagens gränskontroll i Hyllie är det inte möjligt att utöka regionaltågstrafiken ytterligare. En viss ökning av fjärrtrafiken kan dock ske då gränskontroll av fjärrtåg kan genomföras på annat spår eller utföras i Svågertorp.

För godstrafiken finns möjlighet till två godståg per timme i regionaltrafikens högtrafik.

Om en ökning av järnvägskapaciteten ska möjliggöras, samtidigt som kravet på en fast gränskontrollplats ska bibehållas, krävs utbyggnad av infrastrukturen med spår för att kunna hantera gränskontrollerna. Dock kommer en sådan utbyggnad fortfarande innebära begränsningar eftersom tågen inte kan köras tätare än med fyra minuter mellanrum och det krävs att vissa tåg framförs med tre minuters mellanrum för att få ihop en tidtabell med tolv persontåg och två godståg per timme och riktning. Med en fast gränskontrollplats bedöms maxkapaciteten bli 10–11 persontåg per timme och riktning, utan att kapaciteten för godstrafiken ökar från dagens två tåg per timme.



**Figur 11. Trafikeringskarta över linjestrukturen 2024 för tåg som trafikerar Öresundsbron**

Godstrafiken över Öresundsbron består av både kombitåg och vagnslasttåg. De vanligaste destinationerna är Gent, Hamburg, Ruhrområdet, Köln och Norditalien. Idag trafikerar Öresundsbron av fyra olika godsoperatörer. De tyngsta ståltågen går

dock inte över Öresundsbron utan med järnvägsfärja från Trelleborg pga. bärighetsproblem i Tyskland. Idag trafikeras Öresundsbron av totalt 25–35 godståg per dygn. För godstrafiken innebär 2–3 tåglägen per timme och riktning en praktisk kapacitet på ca 90 till 100 tåglägen per dygn.

Malmö godsbangård trafikeras idag av flera järnvägsföretag i olika trafikupplägg med ca 120 godståg/vardag. Cirka hälften av dessa har Malmö godsbangård som start- eller slutstation, övriga fortsätter vidare efter omlastning, växling och/eller förarbyte. Internationell trafik är mycket vanligt förekommande på Malmö godsbangård, med trafik till bl.a. Narvik, Oslo, Gent, Hamburg, Ruhrområdet, Köln och Norditalien. De vanligaste inhemska destinationerna är Hallsberg, Göteborg, Falköping, Nässjö, Katrineholm, Älmhult, Eskilstuna, Stockholm, Helsingborg och Trelleborg.

För godstrafik i stråket Hamburg–Malmö innebär de två spåren för 835 meter långa tåg på Malmö godsbangårds I-grupp den största begränsningen för trafik med tåg längre än 750 meter. För de godståg som är 750 meter långa ligger de främsta begränsningarna längre norrut i systemet i Sverige då de flesta banor inte kan hantera denna tåglängd. För vagnslasttrafiken utgör även spåren på Malmös rangergrupp en begränsning i hur många tåg som kan hanteras i stråket, då inga spår kan hantera 750 meter långa tåg.

## 3.2 Framtid

Nedanstående beskrivning om framtida trafikering och kapacitet förutsätter att gränskontroll inte genomförs, eller utförs som gränsnära kontroll utan fast gränskontrollplats, tex ombord på ett persontåg i trafik, då det är det scenario där gränskontrollen inte är kapacitetsdimensionerande.

### 3.2.1 Infrastruktur och kapacitet

På kort och medellång sikt (ca 2030–2040) är det järnvägsinfrastrukturen i Skåne och Köpenhamnsområdet som begränsar järnvägskapaciteten över sundet, inte kapaciteten på Öresundsbron. Södra stambanan mellan Lund och Hässleholm har stora kapacitetsproblem, samtidigt som kapacitetsutnyttjandet på bangårdarna i Malmö, Hässleholm och Ramlösa är högt.

Hösten 2023 beslutade Regeringen att en rad nya åtgärder ska tas in i den nationella planen för 2022–2033<sup>25</sup>. Åtgärderna omfattade bland annat två nya järnvägsspår mellan Hässleholm och Lund, ny planskild plankorsning på Malmö C, anläggande av fler plattformsspår i banhallen på Malmö C samt en utbyggnad till

---

<sup>25</sup> Regeringen, Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne samt ändring av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, LI2023/03475

dubbelspår mellan Östervärns station och Malmö C. Beslutet omfattade även förbigångsspår på Södra stambanan mellan Hässleholm–Älmhult samt mötesspår på godsstråket genom Skåne mellan Kävlinge–Teckomatorp. De beslutade åtgärderna innebär att trafikeringen utmed Södra stambanan och Kontinentalbanan kan utökas.

Den danska beslutade Trafikplanen<sup>26</sup> omfattar en ombyggnad av Kastrups station från två till fyra plattformsspår, vilket innebär att Öresundsbrons maxkapacitet kan nyttjas då persontågen kan köras med tre minuters mellanrum. De nya plattformarna byggs vid det som idag är godsspår förbi Kastrups station och beräknas vara färdigställda ca 2027. För att kompensera för detta byggs nya förbigångsspår för gods längre västerut vid Kalvebod, vilket säkerställer godstrafikens framkomlighet. Dessa beräknas vara klara i slutet av 2020-talet.

Trafikplanen anger även utbyggnad av ett vändspår vid Kastrup med syfte att kunna köra fler tåg över Öresund. Samtidigt finns en önskan om att kunna nyttja spåret för att vända försenade persontåg från Sverige för att inte orsaka fler störningar inne på Köpenhamns Huvudbangård. Det gör att vändspårets hela kapacitet inte kan nyttjas till att köra fler tåg från Sverige. Då syftet också är att kunna köra fler tåg från Danmark till Kastrup indikeras att antalet tåglägen som är tillgängliga för trafik över Öresundsbron väster om Kastrup kommer vara färre än öster om Kastrup.

Hösten 2023 beslutade den danska regeringen att skjuta fram en utbyggnad av vändspåret vid Kastrup. Samtidigt beslutades om en fördjupad utredning av ombyggnader på Köpenhamn Huvudbangård. För att öka den regionala trafiken från Sverige över Öresundsbron krävs att kapaciteten för vändande persontåg i Danmark ökar. I de utredningar som hittills gjorts för Köpenhamn Huvudbangård har den beräknade trafikbelastningen från Sverige varit sex regionaltåg och ett snabbtåg per timme, alltså samma trafik som idag. Det gör att det finns en diskrepans mellan den svenska ambitionen att öka trafiken och vad som utreds vid kapacitetsförstärkningar i Danmark.

I nationell plan i Sverige 2022–2033 finns ett projekt för längre, tyngre och större tåg (LTS). Inom ramen för detta projekt ingår det att förlänga spår på rangergruppen på Malmö bangård så att det går att sätta samman 835 meter långa tåg. Det finns ingen fastställd tidsplan för denna åtgärd. Eftersom många tåg på Öresundsbron också är kombitåg som inte växlas i Malmö utan körs direkt till sin destination längre norrut i landet begränsas tåglängden av infrastrukturen norr om Malmö till 750 eller 630 meter.

Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnas för trafik år 2029 och då förväntas efterfrågan på järnvägstransporter öka. Den danska järnvägen mellan Öresundsbron och Fehmarn Bält-förbindelsen har byggts för att

---

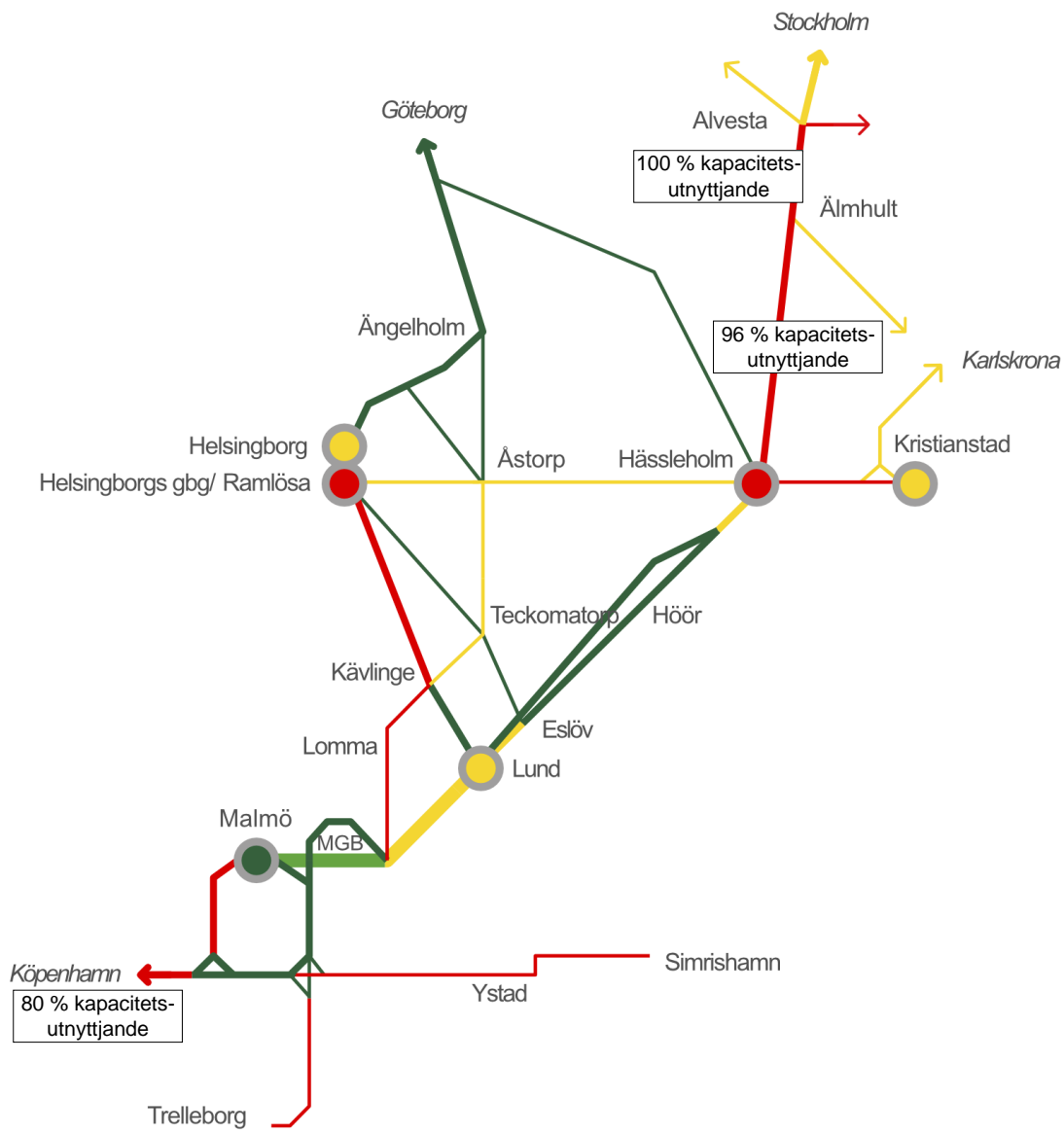
<sup>26</sup> Trafikstyrelsen, Trafikplan for den statslige jernbane 2023, 2023-10

kunna hantera 1000 meter långa godståg. I Tyskland byggs järnvägen mellan Puttgarden och Maschens rangerbangård utanför Hamburg om så att den kan hantera 835 meter långa godståg. Förbigångsspåren i Svågertorp utanför Malmö är idag 750 meter men kommer att byggas ut till 1050 meter runt år 2030, i samband med att Malmö-området får ERTMS (European Rail Traffic Management System - en gemensam europeisk standard för tågskyddssystem).

De beslutade utbyggnaderna av två ytterligare spår mellan Hässleholm och Lund samt åtgärderna kring Malmö C innebär att trafikeringen utmed Södra stambanan och Kontinentalbanan kan utökas. Kapacitetsproblemen på Södra stambanan flyttas dock norr om Hässleholm där stambanan ligger mycket nära sin kapacitetsgräns p.g.a. stora körtidsskillnader mellan tågen (ca 100 % i kapacitetsutnyttjande), se figur 12. Detta drabbar främst godstågen genom långa transporttider, vilket minskar attraktiviteten att köra gods på järnväg. Öresundsbron begränsar inte i sig själv kapaciteten över sundet även om det kan uppstå problem enstaka timmar (ca 80 % i kapacitetsutnyttjande). Anledningen till att pilen mot Köpenhamn är röd och inte gul (i figur 12), är för att den även inkluderar och illustrerar de danska utbyggnadsplanerna som begränsar möjligheten att köra fler regiontåg över bron. Även med utbyggnaderna så finns fortfarande två tåglägen per timme och riktning kvar innan själva bron når sin maxkapacitet. Därav illustreras bron som röd i början av 2040-talet men är alltså inte fullbelagd.

För att nå Öresundsbrons kapacitetstak krävs ytterligare större utbyggnader av järnvägsnätet. Exakt hur mycket infrastruktur som behöver byggas ut för att kunna uppnå maxkapacitet med 12 persontåg och 2 godståg över Öresundsbron per timme och riktning, är svårt att förutsäga, men fortsatt utbyggnad behöver medge att fler tåg kan köras utan att annan trafik trängs undan.

Sannolikt krävs det åtgärder längs Södra stambanan mellan Hässleholm och Alvesta, i Ramlösa och Hässleholm samt utbyggnader av Skånebanan, Trelleborgs- och Ystadbanan. Då ingen av dessa utbyggnader har en påbörjad lokaliseringstudie eller finns med i den nationella planen för transportinfrastruktur är det inte troligt att de är färdigställda förrän sent på 2040-talet. Med dessa utbyggnader når Öresundsbron sitt kapacitetstak först på 2050-talet när trafiken beräknas ha ökat i motsvarande grad på den nya infrastrukturen. se figur 13.



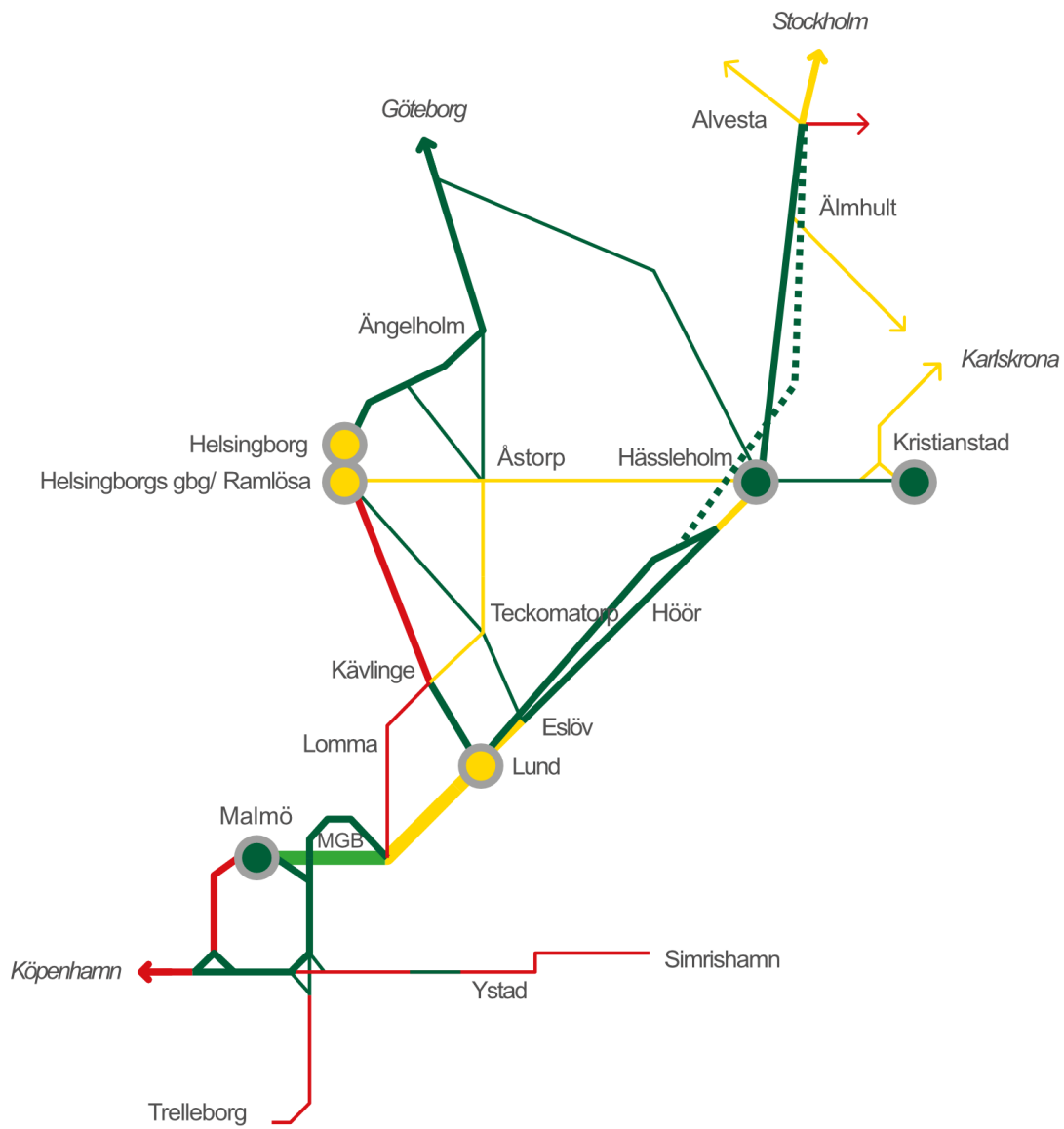
Förklaring:

- inga kapacitetsproblem
- fyrspår med vissa kapacitetsproblem på två spår, inga kapacitetsproblem på övriga två spår
- begynnande kapacitetsproblem, kan bli problem att uppfylla trafikeringsönskemål, går att öka trafiken ytterligare

- kapacitetsproblem, godstågen har stora framkomlighetsproblem under högtrafiken
  - omfattande trafik under hela dygnet i förhållande till bananställgängliga kapacitet
  - — — — — ej utredd linje, stora osäkerheter om dragningen
- Streckens tjocklek** indikerar hur många spår sträckan har, ju tjockare streck desto fler spår

**Figur 12. Kapacitetssituationen i södra Sverige i början av 2040-talet med färdigställda objekt i nationell plan samt beslutade åtgärder i regeringsbeslut i oktober 2023 (OBS, denna figur är inte direkt jämförbar med kartor över kapacitetsutnyttjandet eftersom fler faktorer har vägts in)**





Förklaring:

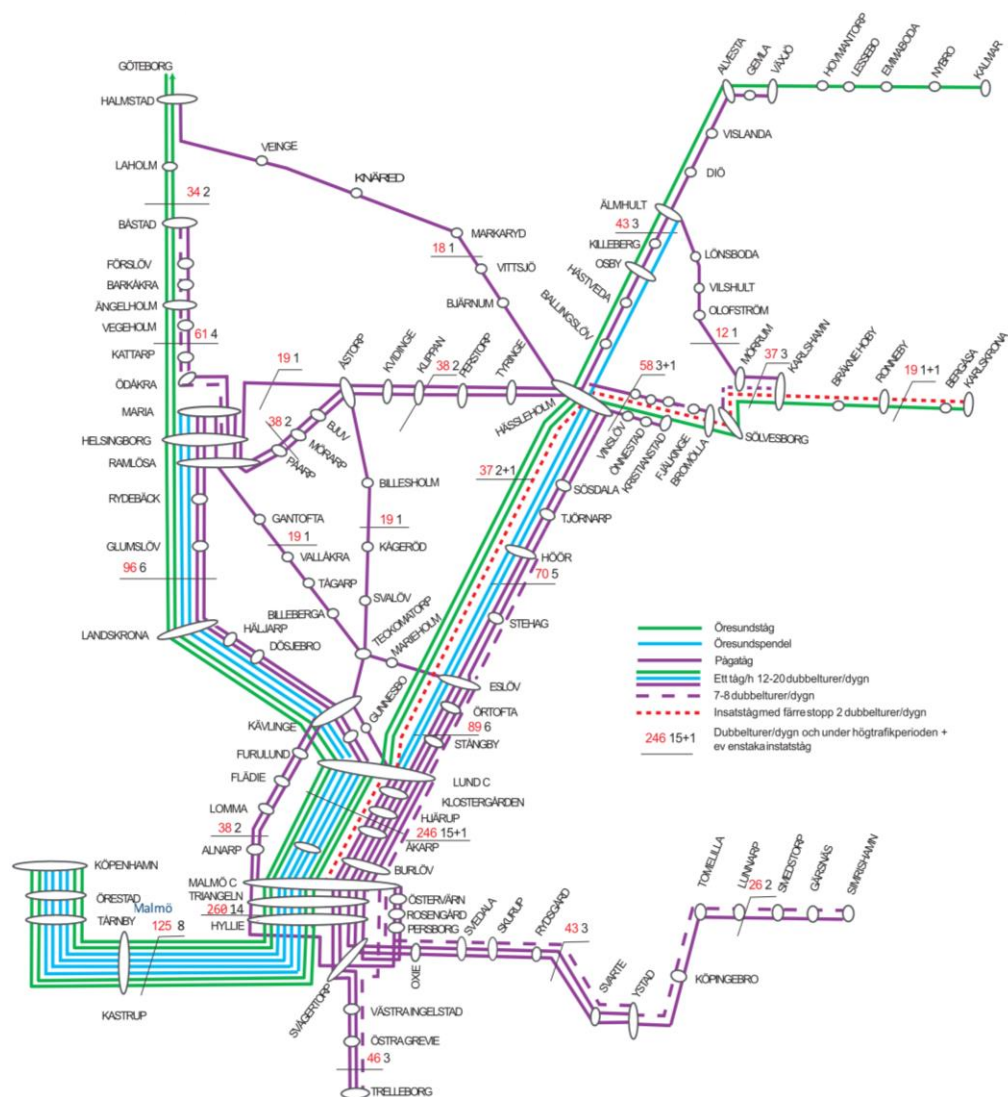
- inga kapacitetsproblem
- fyrspår med vissa kapacitetsproblem på två spår, inga kapacitetsproblem på övriga två spår
- begynnande kapacitetsproblem, kan bli problem att uppfylla trafikeringsönskemål, går att öka trafiken ytterligare

- kapacitetsproblem, godstågen har stora framkomlighetsproblem under högtrafiken
  - omfattande trafik under hela dygnet i förhållande till bananstillgängliga kapacitet
  - ..... ej utredd linje, stora osäkerheter om dragningen
- Streckens tjocklek** indikerar hur många spår sträckan har, ju tjockare streck desto fler spår

**Figur 13. Kapacitetssituationen i södra Sverige bortom 2050 med färdigställda objekt i nationell plan inkl alla föreslagna åtgärder i regeringsuppdrag Kapacitet i Skåne (OBS, denna figur är inte direkt jämförbar med kartor över kapacitetsutnyttjandet eftersom fler faktorer har vägts in)**

### 3.2.2 Framtida trafik och behov av komplettering av infrastrukturen

År 2045 körs enligt Trafikverkets basprognos<sup>27</sup> åtta regionaltåg, två fjärrtåg samt ett godståg över Öresundsbron i högtrafik, per timme och riktning, se figur 14. Fjärrtågen över bron förutsätts gå varje timme från Stockholm och varannan timme från Göteborg. Antalet nattåg över bron förutsätts vara samma som år 2024, vilket innebär att endast SJ:s tåg är medräknande, då Snälltåget endast går delar av året. När Fehmarn Bält-förbindelsen är klar 2029 kommer dock förutsättningarna för nattåg till Europa att förbättras och troligen utökas med fler linjer till övriga Europa. Det totala antalet tåg per dygn i båda riktningarna över Öresundsbron 2045 redovisas i tabell 2. Den svenska basprognosen kan jämföras med den danska Trafikplanen som har horisontår 2035. Trafikplanen redovisar sex regionaltåg och ett fjärrtåg över Öresundsbron, inga bedömningar görs kring antalet godståg.



Figur 14. Regional tågtrafik i Skåne/Blekinge i basprognos 2045 (exkl. fjärrtåg)

<sup>27</sup> Trafikverket, Basprognos 2045, Basprognoser - Bransch (trafikverket.se), 2024-04-02

**Tabell 2. Antal tåg per dygn i båda riktningarna på Öresundsbron år 2045, enligt Trafikverkets basprognos för 2045.**

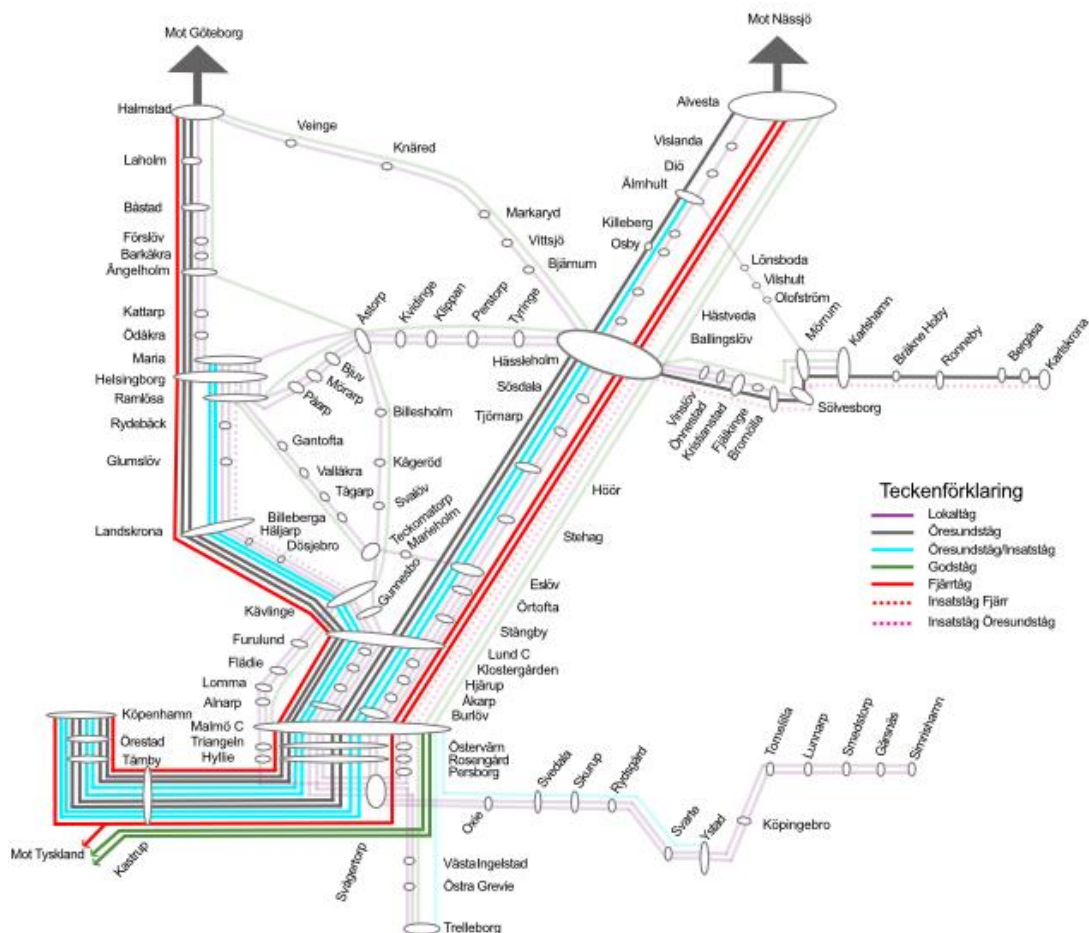
	<b>Snabbtåg</b>	<b>Nattåg</b>	<b>Öresunds -tåg</b>	<b>Godståg</b>	<b>Summa</b>
Tåg/dygn	48	2	250	50	350

Utbyggnaden av Södra stambanan med två nya spår mellan Hässleholm-Lund planeras vara färdigställd i mitten av 2040-talet. Utbyggnaden, tillsammans med de andra åtgärderna som beslutades av Regeringen i oktober 2023, innebär att en mer omfattande utökning av regionaltrafiken kan genomföras.

Två nya spår mellan Hässleholm och Lund innebär en omläggning av regionaltrafiken längs Södra stambanan. För att Eslöv och Höör inte ska förlora sina direktförbindelser till Köpenhamn kommer det finnas en efterfrågan på att köra åtta regionaltåg per timme och riktning över Öresundsbron, se figur 15. Då det är rimligt att anta att det samtidigt körs två fjärrtåg över bron i samma timme (ett från vardera Södra stambanan och Väst kustbanan) blir det sammanlagt tio persontåg per timme och riktning över Öresundsbron. I detta skede kan Öresundsbrons maxkapacitet nås om det i samma timme finns efterfrågan på taglägen för tre godståg per timme och riktning över Öresundsbron. Det går även att tänka sig att fler än två fjärrtåg körs över bron den mest belastade timmen och att kapacitetsbelastningen på så sätt uppgår till 11 eller 12 persontåg per timme och riktning samtidigt som det körs två godståg. Det är dock tveksamt om det går att erbjuda tillräckligt attraktiva taglägen för att detta ska inträffa med den beskrivna utbyggnaden.

Utbyggnaden på Malmö C med planskildhet, fler plattformsspår samt dubbelspår Malmö C Banhallen–Östervärn som nämnts ovan, möjliggör fler persontåg mot Öresundsbron under förutsättning att tågen främst har Malmö C som utgångs- och slutstation. Den bidrar också på sikt till att avlasta Citytunneln genom att erbjuda en kapacitetsstarkt alternativ väg för tåg som inte har uppehåll i Triangeln och Hyllie.

Sannolikt krävs det ytterligare investeringar i infrastrukturen för regional persontrafik innan Öresundsbrons maxkapacitet uppnås annat än vid enstaka tillfällen. I Region Skånes persontågsstrategi finns även ett tåg från Ystad respektive Trelleborg per timme och riktning. För att kunna köra denna trafik krävs investeringar i dubbelspårsetapper både på Ystadbanan och Trelleborgsbanan. Med denna trafik nås tio regionaltåg, två fjärrtåg och två godståg per timme och riktning på Öresundsbron.



**Figur 15. Linjekarta över tåg som kan trafikera Öresundsbron från svensk sida med de infrastrukturutbyggnader som beslutades av Regeringen hösten 2023**

När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029 kommer troligen mängden godstransporter via landvägen öka jämfört med idag, då det finns två alternativa vägar genom Danmark att välja mellan.

I de danska prognoser som gjorts för Fehmarn Bält-förbindelsen har två godstågkanaler per timme och riktning utlovats när de tyska landanslutningarna är klara. De danska prognoserna som gjorts för trafiken över Stora Bält och ner mot Tyskland över Jylland visar på en tillgänglig godstågskanal per timme och riktning. Då det finns en viss trafik mellan Tyskland och Danmark samt viss dansk inrikestrafik med gods går det inte att räkna med att samtliga tre kanaler per timme och riktning genom Danmark kan nyttjas för tåg till och från Sverige. I Trafikverkets godsprognos har därför uppskattningen gjorts att det finns 48 tåglägen tillgängliga i varje riktning under ett dygn i stråket Malmö–Hamburg. Då det inte går att räkna med att samtliga kanaler är körbara 24 timmar om dygnet p.g.a. underhållsarbeten innebär det att prognosen antar att det vissa timmar går att utnyttja samtliga tre kanaler genom Danmark för godståg till och från Sverige.

Med maxkapacitet på tre tåglägen per timme och riktning kan en praktisk kapacitet på drygt 90 tåglägen per dygn vara möjligt på Öresundsbron, vilket kan jämföras med basprognos för år 2045 som ger 50 godståg per dygn (och dagens 25–35 godståg per dygn). Det finns alltså utrymme för ökad godstrafik över bron utan att kapacitetsgränsen på bron nås ens på lång sikt.

### 3.3 Summering brister

I nuläget är det befintlig gränskontroll i Hyllie som dimensionerar kapaciteten för persontrafiken på Öresundsbron. I Hyllie kan maximalt sex regionaltåg per timme kontrolleras, vilket är den trafik som framförs idag. Fjärrtåg som inte har resandeutbyte i Hyllie kan hanteras på annat sätt och har därför inte denna begränsning.

Utan fast gränskontroll bedöms järnvägskapaciteten på Öresundsbron på kort, medellång och, troligtvis, lång sikt inte vara begränsande. Det är järnvägsinfrastrukturen i Skåne och i Köpenhamnsområdet som är den begränsande faktorn för att kunna köra fler tåg över Öresund. Särskilt problematiskt är kapacitetsbristen utmed Södra Stambanan, främst på sträckan Hässleholm–Lund. På längre sikt är det sträckan norr om Hässleholm samt ett flertal knutpunkter, så som Ramlösa och Hässleholm, som begränsar kapaciteten – inte kapaciteten över Öresundsbron. Baserat på danska studier framstår det som att Köpenhamn H är den dimensionerande faktorn för persontrafiken över Öresundsbron.

För långa godståg är Malmö godsbangård en begränsande faktor då få spår är anpassade för 750 resp 835 meter långa tåg. På lång sikt innebär det höga kapacitetsutnyttjandet på Öresundsbron och Södra stambanan att de genomgående godstågen kan bli stående på Malmö godsbangård, i avvaktan på ett körbart tågläge. Detta medför en risk att kapaciteten i Malmö inte är tillräcklig och begränsar antalet tåglägen som kan användas för godstrafiken.

Trafikverket prognosticerar för fler tåg över Öresundsbron än vad danska Trafikstyrelsen antar. Det innebär att med den svenska prognosen kan maxkapaciteten på Öresundsbron uppnås vissa timmar. Med den antagna trafikeringen i den danska trafikplanen kommer maxkapaciteten på Öresundsbron inte uppnås.

# 4 Väginfrastruktur

## 4.1 Nuläge och historik

### 4.1.1 Infrastruktur

Sedan Öresundsbron öppnades år 2000 finns det två förbindelser över Öresund för vägtrafik mellan Skåne och Själland; Öresundsbron och färjeförbindelsen Helsingborg-Helsingør, se figur 16. För långväga trafik till och från kontinenten finns också färjeförbindelser via Malmö, Trelleborg och Ystad som alternativ.



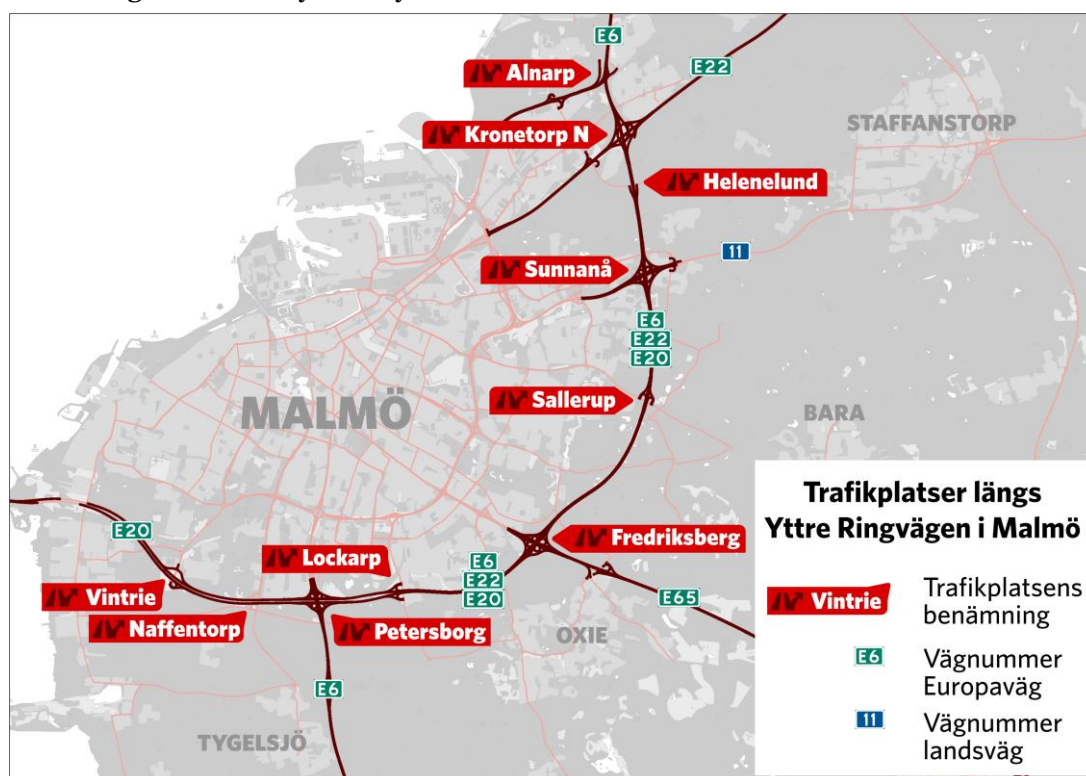
Figur 16. Det övergripande vägnätet kring Öresund

Öresundsbron är en del av Europaväg 20 (E20). På svenska sidan ansluter Öresundsbron till Yttre ringvägen, se figur 17. Öresundsbron har via ringvägen koppling till Europavägarna 6, 22 och 65, samt till stora delar av det regionala vägnätet runt Malmö. Från trafikplats Petersborg går E6 söderut mot Trelleborg. I Trafikplats Fredriksberg ansluter E65 från Ystad till Yttre ringvägen. E65 är för

Danmark en viktig länk mellan det danska fastlandet och Bornholm. Från trafikplats Kronetorp går E22 till bland annat Lund och Kristianstad.

Öresundsbron och Yttre ringvägen har motorvägsstandard med två körfält i vardera riktningen. I västra Skåne finns i dag ett väl utbyggt motorvägsnät som kompletteras med mötesseparerat regionalt vägnät med huvudsaklig standard motsvarande 100 km/h.

På danska sidan ansluter Öresundsbron till Öresundsmotorvej och Köpenhamns flygplats. Öresundsmotorvej är en del av E20 söder om Köpenhamn och övergår västerut till Amagermotorvej och Køgebukst motorvej, vilka ansluter ett flertal större vägar i och runt Köpenhamn, b.l.a. E47/Motorring 3 väster om Köpenhamn. Västerut går E20 via Fyn till Jylland.



Figur 17. Trafikplatser längs Yttre Ringvägen

Färjeförbindelsen via Helsingborg-Helsingör är 4 km lång och har reguljär sjöfarts- trafik sedan mitten av 1800-talet. Rutten hanterar både passagerare och fordon. Turtätheten är hög och trafiken sker dygnet runt, året runt. Vanligen seglar man fyra avgångar i varje riktning per timme, med en peak på eftermiddagarna, runt kl 15-19. Årligen hanteras mer än sex miljoner passagerare, över en miljon bilar och ca 9 200 bussar. Lastbilstransporterna via HH-förbindelsen står för ca en tredjedel av det totala godsflödet (enheter) över sundet. Som mest kan det gå 20–25 lastbilar per båt. Under 2022 transporterade man 456 000 lastbilar fördelat på 43 000 turer. Rederiet bedömer att lastbilstrafiken till ca 80 % består av ett fåtal stora aktörer och

resterande 20 % är små aktörer med koppling till närområdet. Rutten Helsingborg-Helsingör drivs idag av Öresundslinjen. Öresundslinjen driver fem färjor på linjen, varav de två största är elektriska och en tredje är planerad för eldrift 2025<sup>28</sup>.

Färjeterminalen i Helsingborg nås via E4/Malmöleden som är statlig fram till Oljehamnsleden. I trafikplats Helsingborg Södra kopplas E4 samman med E6/E20, se figur 18. Merparten av sträckan fram till färjeterminalen i Helsingborg har motorvägsstandard. De cirka två kilometrarna närmast terminalen har karaktären av fyrfältig stadsled, med ett fåtal signalreglerade korsningar.

I Helsingör ansluter färjeterminalen till E47 som går söderut via Köpenhamn till Rödby. Väster om Köpenhamn ansluter E47 till E20.

Avgifterna för att korsa Öresund via Öresundsbron respektive färjorna mellan Helsingborg och Helsingör är på ungefär samma nivå. För transporter till Köpenhamn med startpunkt norr om Helsingborg är det cirka 40 km närmare via Helsingborg-Helsingör än via Öresundsbron. Resan tar dock längre tid då den inkluderar färjetransport.

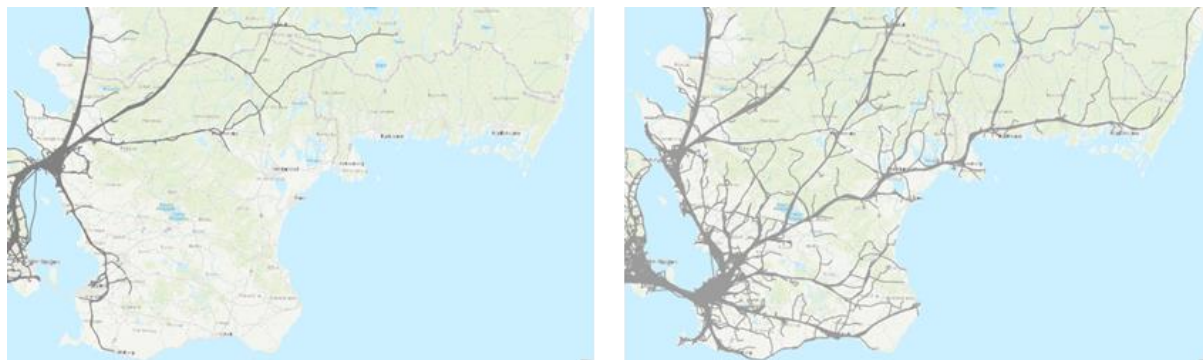


Figur 18. Vägnätet runt Helsingborg

<sup>28</sup> Öresundslinjen, [Färja Helsingör - Ta färjan med oss | ÖRESUNDSLINJEN \(oresundslinjen.se\)](https://oresundslinjen.se)



Upptagningsområdet för respektive överfart skiljer sig markant åt, se figur 9 gällande GPS-dataanalys. Helsingborg-Helsingör nyttjas till största delen av transporter/resor till och från norra/nordöstra delarna av Skåne och Västkusten. Öresundsbrons nyttjare är mer oberoende av geografiskt läge. Denna bild bekräftas även av resvaneundersökningen från år 2015.



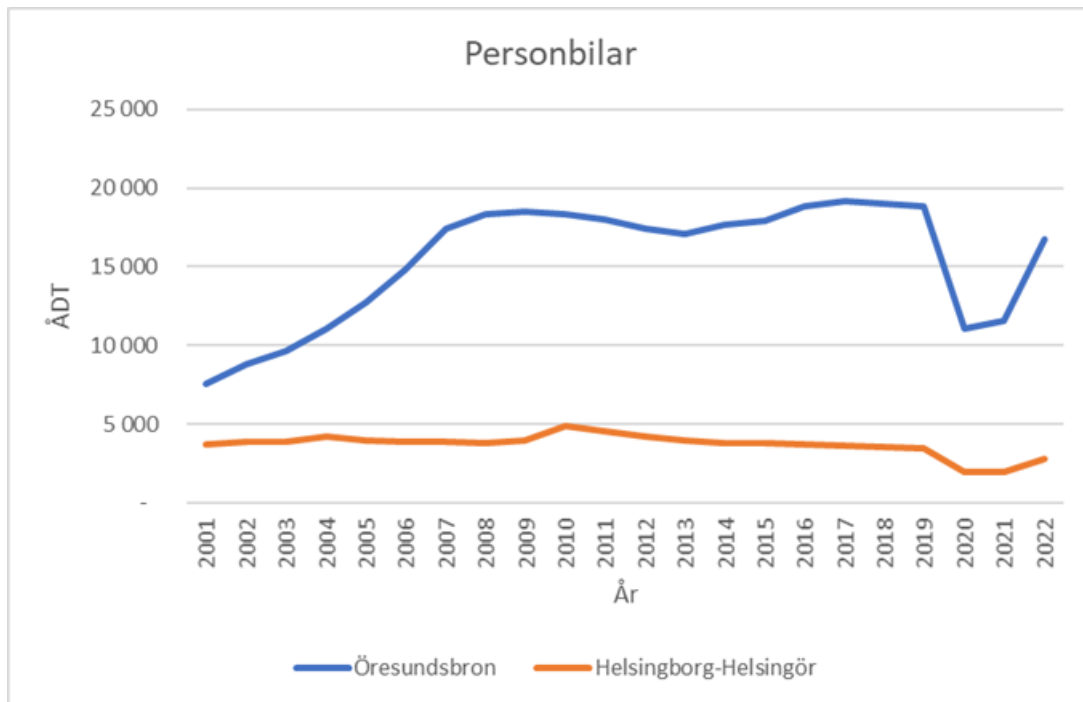
**Figur 19. Upptagningsområde för personbil och lastbil. Helsingborg-Helsingör till vänster och Öresundsbron till höger (Källa GPS-data 2015)**

#### 4.1.2 Befintlig trafik och behov

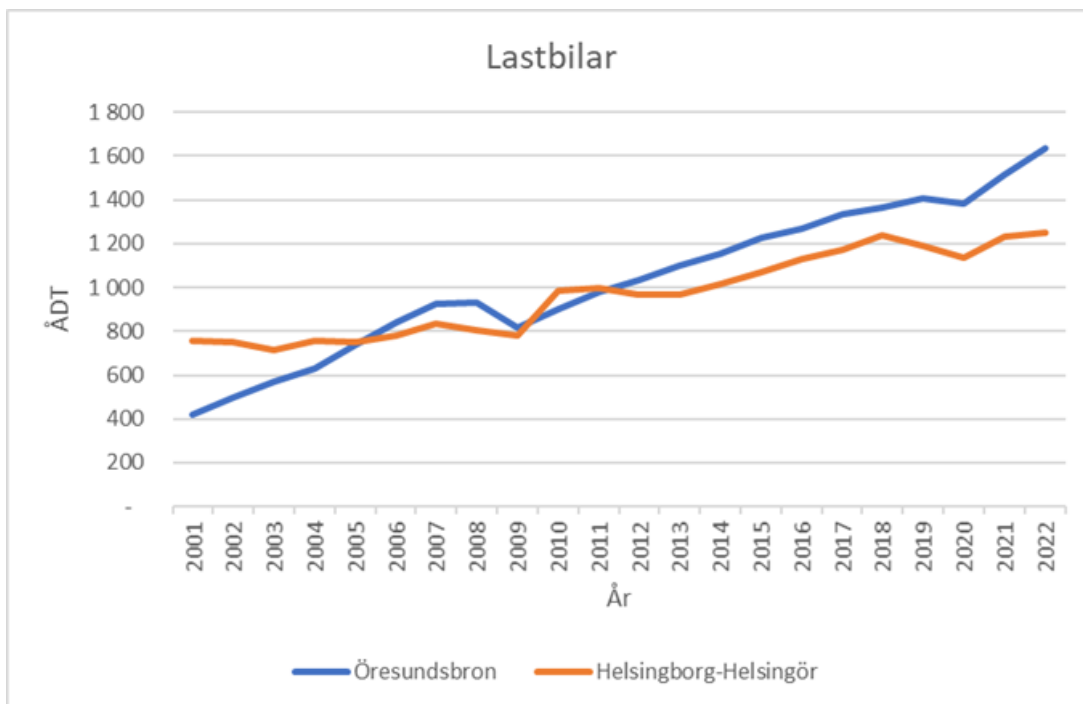
För personbilstrafiken över Öresund så är det Öresundsbron som stått för den huvudsakliga ökningen sedan den öppnade år 2000, medan färjeförbindelsen Helsingborg–Helsingör har haft en svagt nedåtgående trend under samma tidsperiod, se figur 20. Sedan år 2007 har antalet personbilar på Öresundsbron, varit knappt 20 000 ÅDT (årsmedeldygnstrafik) med undantag för pandemiåren, medan Helsingborg-Helsingör har legat på cirka 4 000 ÅDT, dock med en nedåtgående utveckling sedan år 2010. Öresundsbrons andel av personbilsresorna över Öresund är cirka 85 %.

Det är stor variation i antal resor över Öresund under året för de båda överfarterna. För Helsingborg-Helsingör ökar trafiken med nästan 100 % under sommarmånaderna. Liknande mönster finns för Öresundsbrotrafiken, med cirka 50 % mer trafik under sommarmånaderna. Dygnsvariationen för personbilstrafiken på Öresundsbron är tydligt riktningsuppdelad, med maxtimstrafik på morgonen i riktning mot Danmark och på eftermiddagen i riktning mot Sverige.

För den tunga trafiken har det sedan Öresundsbrons öppnande över tid varit en uppåtgående trend för både Öresundsbron och Helsingborg–Helsingör, se figur 21. Det har dock varit en större utveckling på Öresundsbron där lastbilstrafiken ökat från cirka 400 ÅDT år 2001 till drygt 1 600 ÅDT år 2022. För Helsingborg–Helsingör har trafik tillväxten under samma tidsperiod varit lägre, från knappt 800 ÅDT till drygt 1 200 ÅDT.



**Figur 20. Trafikutveckling personbilar för respektive överfart**



**Figur 21. Trafikutveckling lastbilar för respektive överfart**

### 4.1.3 Kapacitet

Kapaciteten för motorväg är ca 2 000 fordon per körfält och timme, det vill säga ca 4 000 fordon per riktning. (Trafikverket, TRVMB Kapacitet och framkomlighets-effekter 2013). Trafiken på Öresundsbron varierar över dygnet och är i nuläget som mest cirka 1 400 fordon per timme och riktning<sup>29</sup>. Mängden trafikplatser utmed en motorvägsträcka och därmed mängden tillkommande och avvecklande trafik, begränsar normalt vägkapaciteten. På Öresundsbron finns det inga trafikplatser vilket är mycket gynnsamt vad gäller kapacitet.

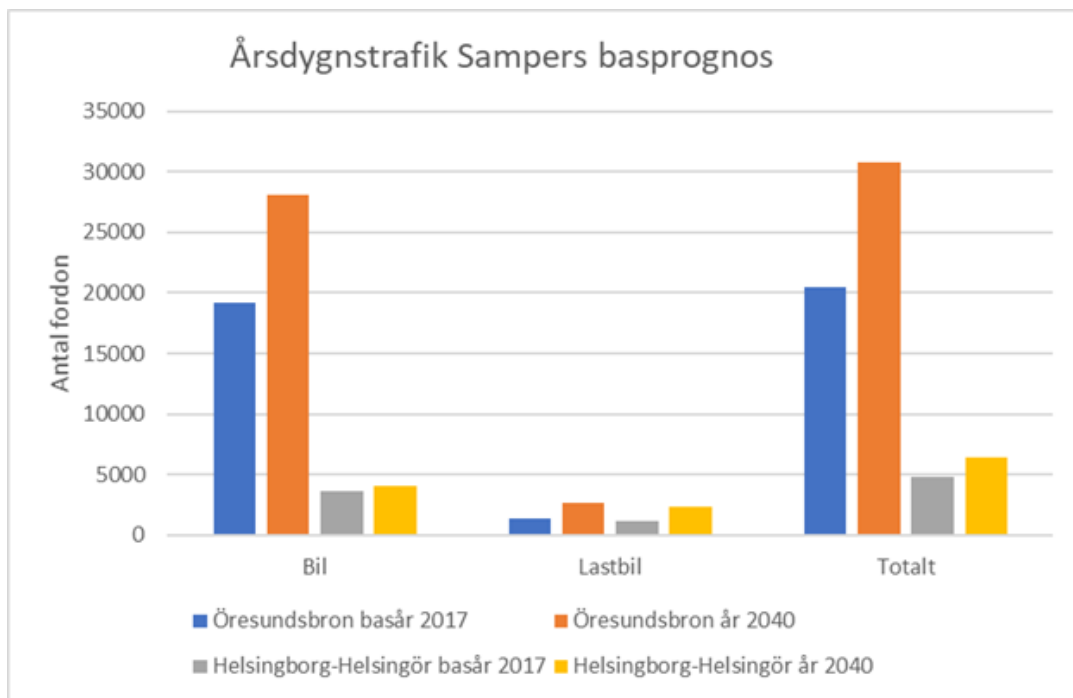
För färjetrafiken Helsingborg Helsingör är dagens trafikeringsupplägg anpassat för att möta dagens efterfrågan. För färjetrafiken finns därmed ett tak för mängden fordon som kan förflyttas per timme. Förutom färjetrafiken kan också terminalanläggningen och anslutande vägnät vara en begränsande faktor. I Helsingborg är gatuinfrastrukturens kapacitet relativt låg den sista biten fram till färjeläget, då det bara är ett körfält samt cirkulationsplatser och trafiksignaler. Dock bedöms att anpassningar kan göras och att framtida transportbehov kan tas om hand av gatu- och hamninfrastruktur, samt förändrad färjetrafik med fler avgångar. Helsingborg stad planerar på sikt en ny hamnled i samband med en eventuell hamnflytt, vilket bedöms kunna förändra förutsättningarna.

## 4.2 Framtida trafik och kapacitet

Trafikverket prognosticerar att cirka 32 000 personbilar och 5 000 lastbilar kommer passera över Öresund per årsmedeldygn (ÅDT) år 2040, se figur 22. Det är en ökning med drygt 40 % respektive 100 % mot basåret 2017. Av dessa förväntas cirka 28 000 personbilar och 2 700 lastbilar passera över Öresundsbron, samt 4 000 personbilar respektive 2 300 lastbilar via Helsingborg-Helsingör. För lastbilar är ökningen på samma procentuella nivå för båda förbindelserna medan det för personbilar är cirka 45 % ökning på Öresundsbron och drygt 10 % ökning för Helsingborg-Helsingör.

---

<sup>29</sup> Öresundsbrokonsortiet, Potential i befintlig Öresundsförbindelse. Så kan Öresundsbron framtidssäkras till år 2100, 2024-02-01



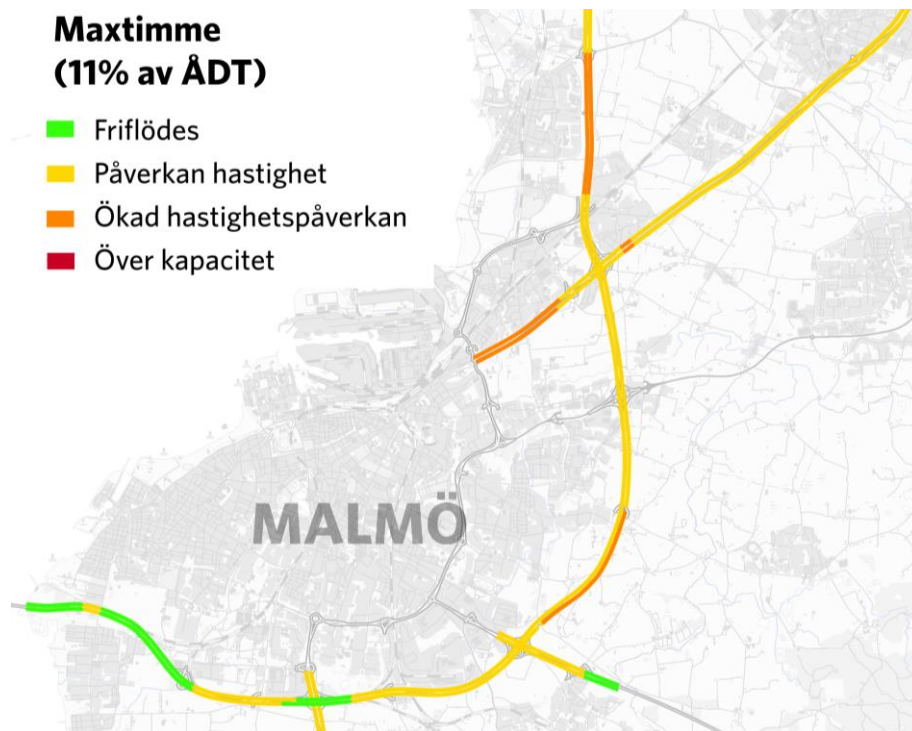
**Figur 22. Årsdygnstrafik enligt Trafikverkets basprognos för prognosår 2040 (Sampers)**

För Öresundsbron är det främst vägsystemet i närheten av landanslutningarna som är intressant att belysa med avseende på kapacitetsutnyttjande, detta då själva bron bedöms ha mycket god kapacitet lång tid framöver. Trafikverkets basprognos visar på en ökning med cirka 50 % i ÅDT för Öresundsbron fram till 2040. Om maxtimmen antas ha samma procentuella utveckling till år 2040 blir det cirka 2 250 fordon per timme och riktning, vilket innebär en belastningsgrad på knappt 0,6 (60% av maximal kapacitet), d.v.s. inga kapacitetsproblem på själva bron.

Trafikutvecklingen utmed Yttre Ringvägen har haft en stigande trend de senaste 15 åren förutom vid Öresundsbron. Det som driver den ökande trafiken på tillfartsvägen till Öresundsbron, såsom Yttre Ringvägen, är den övriga regionala trafiken som inte ska passera Öresund.

Av den gränsöverskridande personbilstrafiken över Öresundsbron har ca 40 % start och mål i Malmö tätort, ca 25 % söder om Malmö, ca 20 % norr om Malmö (norr trafikplats Kronetorp) och ca 15 % har start och mål i riktning mot Lund (nordöst om trafikplats Kronetorp och Sunnanå).

I figur 23 redovisas en maxtimme på vägnätet kring Malmö. Maxtimmen utgörs i detta fallet av 11 % av ÅDT och beroende av riktning infaller den antingen för- eller eftermiddag. I anslutning till Öresundsbron bedöms det inte vara några betydande kapacitetsproblem medan det runt trafikplats Kronetorp beräknas bli höga belastningsgrader.

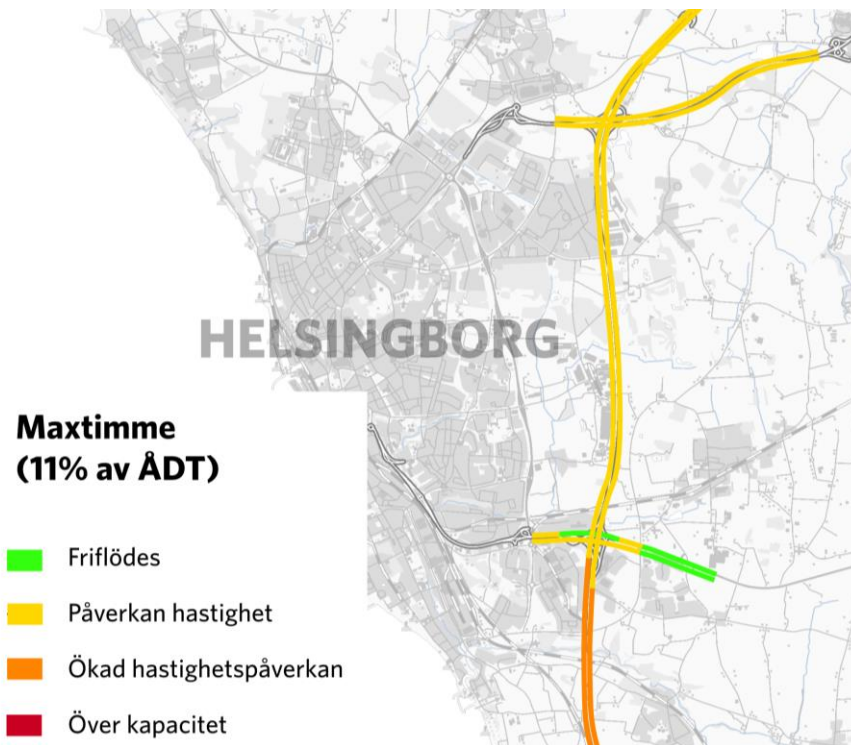


**Figur 23. Maxtimme per riktning (11 % av ÅDT) på Yttre Ringvägen, prognosår 2040**

Trafikutvecklingen utmed de större vägarna som leder in mot Helsingborg har haft en stigande trend de senaste 25 åren, dock inte väster om trafikplats Ramlösa d.v.s. in mot färjeläget. Det som driver den ökande trafiken på de omkringliggande vägarna är den regionala trafiken.

För personbilstrafiken över Helsingborg-Helsingör beräknas cirka 30 % ha start och mål inom Helsingborgs tätort, ca 35 % norr om Helsingborg (via E6 norr om trafikplats Kropp), ca 30 % nordöst om Helsingborg (via E4) och endast ca 5 % söder om Helsingborg.

I figur 24 redovisas en maxtimme på vägnätet kring Helsingborg. Maxtimmen utgörs i detta fallet av 11 % av ÅDT och beroende av riktning infaller den under antingen för- eller eftermiddag.

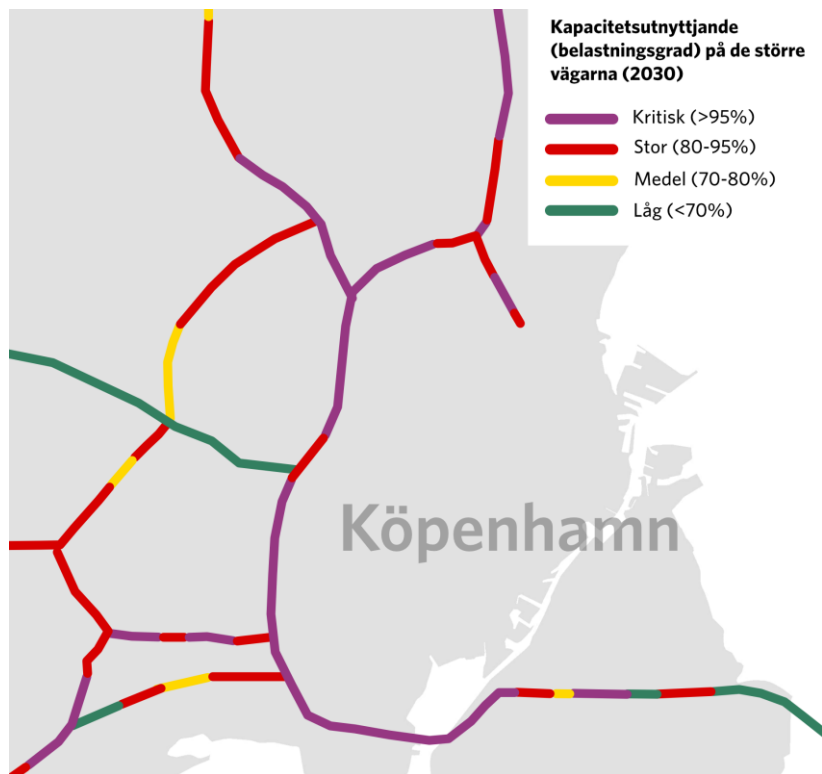


**Figur 24. Maxtimme per riktning (11 % av ÅDT) på vägnätet kring Helsingborg, prognosår 2040 (basprognos 2023)**

På lång sikt bedöms inte infartsvägen mot färjeläget ha några kapacitetsproblem. Söder om trafikplats Helsingborg S beräknas det bli hög belastningsgrad medan de är lägre norr om trafikplatsen. Det är den regionala trafiken och inte den gränsöverskridande som står för merparten av belastningen.

Till skillnad mot i Sverige så är det redan idag en kritisk belastning på den danska sidan för tillfartsvägarna till Öresundsbron och de beräknas bli än mer belastade framöver med den förutspådda trafikutvecklingen. I figur 25 redovisas den bedömda utvecklingen för år 2030, så som den prognosticerades år 2017.

I Köpenhamn utreds för närvarande den sk Östlig Ringvej, som är en ny fyrfilig väg i sänktunnel utanför Köpenhamn. Den får anslutning till Öresundsmotorvejen och Öresundsbron vid Köpenhamns flygplats Kastrup. Åtgärden syftar till att avlasta övriga vägar, öka tillgängligheten och komplettera ringsystemet i Köpenhamn.



Figur 25. Kapacitetsbelastning på vägnätet kring Köpenhamn, år 2030

### 4.3 Summering brister

För personresor och godstransporter på väg är kapaciteten över Öresund på kort, medellång och lång sikt inte begränsande. Det är snarare motorvägssystemet i västra Skåne och på östra Själland som har viss begränsande effekt för både arbetsresor och godstransporter som korsar Öresund. Detta är till följd av lokal och regional trafik i respektive storstadsområde.

På kort sikt är kapacitetsutmaningarna i Skåne inte så betydande att de bedöms påverka trafiken över sundet i form av ökad restid och minskad attraktivitet, utom vid betydande trafikstörningar. På medellång- och lång sikt bedöms kapacitetsbristerna i västra Skåne, vid framförallt trafikplatser, vara så pass stora att de kan ge påverka vägtrafiken över sundet i rusningstrafiken. På danska sidan, primärt runt Storköpenhamn, är det redan i nuläget en så pass kritisk belastning att det kan påverka tillgängligheten till Öresundsbron under pendlingsstimmarna.

För färjeförbindelsen via Helsingborg-Helsingör förutses kapaciteten kunna möta efterfrågan av bil- och lastbilstrafik via färja. Det bedöms vara vägsystemet till och från färjelägena som på sikt har de främsta kapacitetsutmaningarna ifall färjetrafiken ska öka i stor omfattning.

## 5 Redundans

Redundans har i denna utredning definierats som att det vid en störning finns minst en alternativ transportväg eller omlastnings-/omstigningsmöjlighet. Den alternativa lösningen bör ha en acceptabel kapacitet, transporttid, kostnad och kvalitet.

Redundans kan ses som systemets förmåga att fortsätta fungera på en acceptabel nivå och möjliggöra transporttjänster även under påverkan av trafikstörningar med olika varaktighet i tid och rum. Det innebär att systemet är utformat med alternativa lösningar och resurser för att minska störningarnas inverkan och begränsa deras påverkan på resenärer, fraktoperatörer och den övergripande effektiviteten i transportsystemet. Redundans kan ses som beroende av trafikstörningens art och varaktighet:

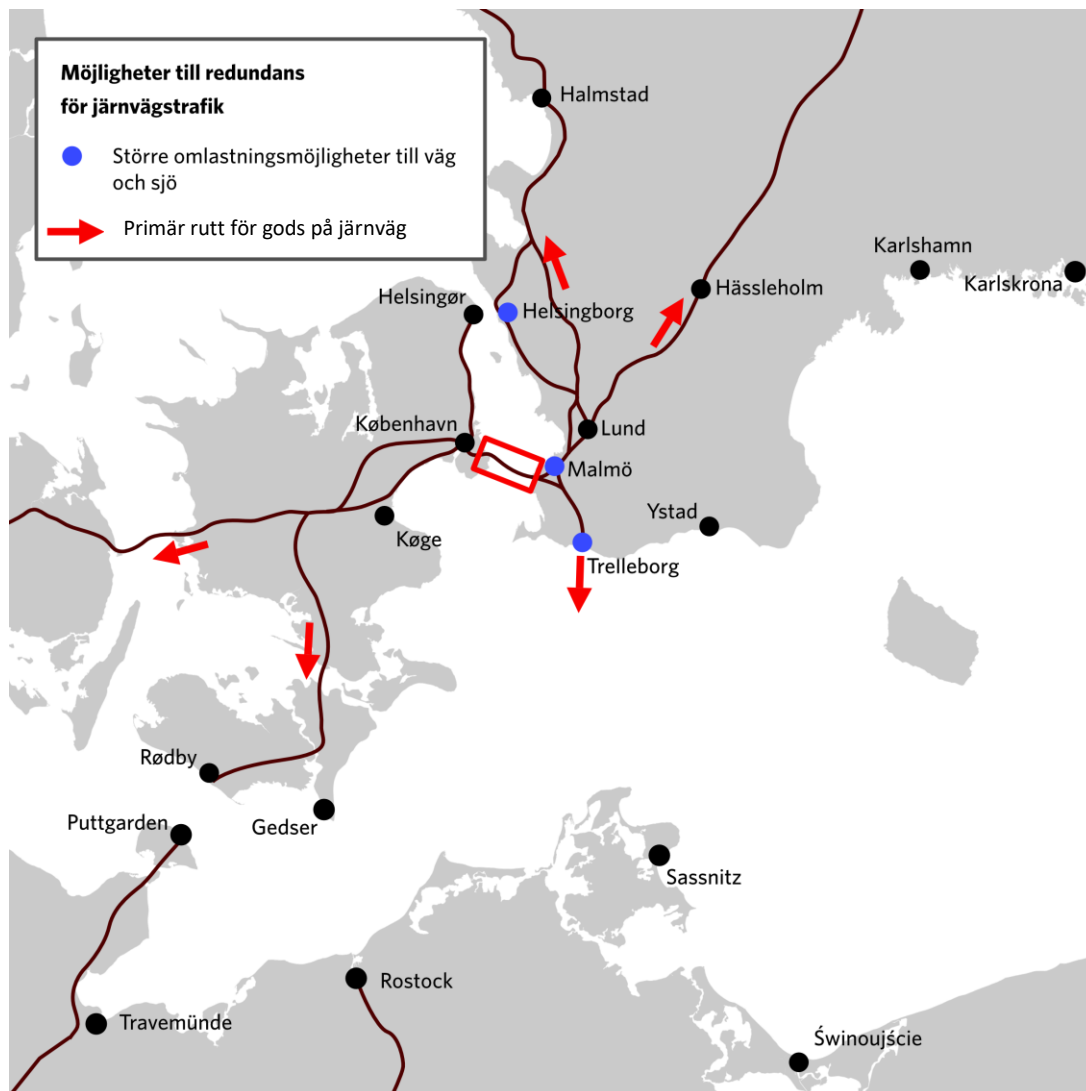
- Kortsiktig redundans eller operativ redundans handlar om att hantera kortvariga trafikstörningar som kan uppstå till följd av till exempel olyckor, väderhändelser eller tekniska fel. För att möta dessa störningar kan transportsystemet ha alternativa rutter, omledningar eller temporära lösningar som tillfälliga körfält eller nöduppställningsplatser. Det kan också inkludera system för att snabbt kunna återställa normal drift genom att tillhandahålla resurser som snabbt tar bort hinder eller reparerar infrastrukturen.
- Medellångsiktig redundans är inriktad på att hantera trafikstörningar som kan pågå under en längre tid, såsom planerade underhållsarbeten, konstruktionsprojekt eller störningar till följd av ombyggnad av infrastrukturen. För att hantera dessa störningar kan transportsystemet ha alternativa transportlösningar, temporär infrastruktur eller temporära omlastningsplatser för att säkerställa att transporttjänsterna kan fortsätta att fungera.
- Långsiktig redundans eller strategisk redundans syftar till att hantera störningar som kan vara långvariga, såsom störningar till följd av naturkatastrofer, stora fel, långsiktiga konstruktionsprojekt eller andra förändringar i det omgivande samhället. För att hantera sådana störningar kan transportsystemet vara mer robust anordnat, ha en tillgänglig flexibilitet och ha möjligheter till snabb omställning av transportsätt, samt också en övergripande plan för hur transportsystemet anpassas till nya förutsättningar.

Det senare perspektivet är det som varit utgångspunkten för problembild och förslag till lösningar för redundans i denna utredning. Redundans ur ett militärt- eller beredskapsperspektiv har inte utretts inom ramen för denna utredning, men kan vara en viktig faktor och skäl för en framtida infrastrukturinvestering.



## 5.1 Järnväg

Redundansen över Öresund skiljer sig beroende typ av tågtrafik. Pilarna i figur 26 visar rutterna ut (och in) från Öresundsregionen för gods på järnväg, samt den känsliga sträckan som Öresundsbron utgör.



Figur 26. Möjlighet till redundans för järnvägstrafik över Öresund

### Arbetspendling

Om persontågstrafiken inte kan köra via Öresundsbron kommer det ha betydande inverkan på de regionala personresorna över sundet. Köpenhamns flygplats Kastrup är en särskilt kritisk målpunkt som skulle påverkas på ett betydande sätt. Bussar och bilar kan vara ett alternativ om vägsystemet fungerar. Dock finns det i nuläget ingen beredskap för att tillhandahålla den mängd bussar som krävs för att ersätta alla resor med tåg. Vid ett stopp som berör både vägen och järnvägen över Öresundsbron finns idag inga realistiska alternativ för de som arbetspendlar. Den restidsförlängning det innebär att åka via färjorna Helsingborg–Helsingør gör att

det inte är ett långsiktigt alternativ för arbetspendling vid ett långvarigt stopp. Det saknas därför en fungerande redundans för arbetspendlingen vid ett totalstopp som varar längre än enstaka dagar på Öresundsbron, om både väg och järnväg berörs.

### **Långväga persontrafik**

Den långväga persontrafiken består främst av fjärrtågsresor längs Södra stambanan och Västkustbanan. Vid en trafikstörning på Öresundsbron kan den långväga trafiken i stor utsträckning ersättas med buss. Om trafikstörningen berör både järnvägen och vägen över Öresundsbron kan passagerarna ta sig till Köpenhamn, genom tågbyte i Hässleholm eller Lund och via färjan Helsingborg–Helsingör. Båda alternativen medför en restidsförlängning men passagerarna kan ta sig till sin slutdestination. De långväga resenärerna kan också från ett antal destinationer ta sig till Köpenhamn med flyg. För passagerare som ska längre än Köpenhamn existerar ett antal alternativa färdvägar via olika färjeförbindelser mellan Sverige, Danmark, Tyskland och Polen. Likaså så finns det för dessa även flygförbindelser som kan nyttjas.

### **Godstrafik**

Brist på redundans berör huvudsakligen gods på järnväg då det idag endast finns två möjligheter för godstågstrafiken mot kontinenten, utan omlastning; Öresundsbron och järnvägsfärjorna Trelleborg–Rostock. Den huvudsakliga delen av järnvägsgodset (ca 90 %) går via Öresundsbron, Stora Bält-förbindelsen, Jylland och sedan över Kielkanalen mot Hamburg, framför allt beroende på lägre pris och snabbare transport. Om Öresundsbron skulle vara ur funktion för tågtrafik finns rutten Trelleborg–Rostock. Rutten trafikeras av världens två största tåg färjor med cirka en kilometer spår vardera. Enbart ca en femtedel av färjornas järnvägskapacitet nyttjas idag.

Tåg färjorna har dock inte kapacitet att hantera hela den godstrafik som idag körs över Öresundsbron vid ett avbrott på bron. Färjeförbindelsen bedöms ha en kapacitet på upp mot 15 % av godstågsvolymen som idag går via Öresundsbron. Hade det inte varit för avtalat lastbilsgods på färjorna så hade kapaciteten kunnat vara upp mot ca 40 %. På sikt förväntas godstågstrafiken över Öresundsbron öka och därmed förmågan till redundans via Trelleborg relativt minska. Landinfrastrukturen både i Trelleborg och Rostock bedöms kunna hantera ökade järnvägsflöden.

Trafikverket redovisade i februari 2024 ett regeringsuppdrag för att säkerställa trafiken med järnvägsfärjor mellan Sverige och Tyskland även i framtiden<sup>30</sup>. I utredningen konstateras att det idag (och i framtiden) saknas tillräcklig efterfrågan för transporter av järnvägsgods med tåg färjor och därmed är utbudet och

---

<sup>30</sup> Trafikverket, Åtgärdsförslag för säkerställandet av tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland. Redovisning av regeringsuppdrag, TRV 2023/76671

marknaden för tåg färjor svag. Tåg färjetrafiken mellan Trelleborg-Rostock kommer sannolikt fortsätta till och med år 2026, men därefter kan den komma att upphöra. Tåg färjeförbindelsen är dock viktig ur Försvarmaktens och NATOs perspektiv, då den är viktig för militära transporter mellan kontinenten och Sverige. I tåg färjeuppdraget föreslås därför att Försvarmakten ges i uppdrag att genom avtal säkerställa en fortsatt tåg färjedrift på kort sikt även efter år 2026. Parallellt bör Trafikverket ges i uppdrag att inleda en fördjupad utredning av de befintliga tåg färjornas kvarvarande förmåga efter år 2030 och av transportbehovet med tåg färjor på lång sikt i förhållande till alternativa lösningar.

En annan möjlighet är intermodal omlastning, dvs omlastning mellan olika trafikslag såsom tåg/färja och tåg/lastbil. Terminalkapaciteten i hamnarna i Skåne är i dagsläget av den storlek att de kan, teoretiskt, lasta om ca 30 godståg per dygn, dvs alla dagens godståg. Samtidigt avser hamnarna också utöka sin kapacitet. Inga analyser har dock gjorts om det finns tillräcklig spårkapacitet till/från terminalerna, tillräckligt med lastbärare osv. Vid stopp på Öresundsbron så kommer dessutom troligen långväga godstågstrafik till/från Norge, Mälardalen och Norrland styras om långt innan de når Skåne.

Tågtrafik till och från både Öresundsbron och Trelleborgs hamn trafikerar samma spår på en sträcka vid Malmö. Ett stopp norr om Malmö godsbangård skulle ur godstrafikens perspektiv vara ännu mer problematiskt än ett totalstopp på Öresundsbron. Ett avbrott på denna sträcka medför att godstågen varken når Öresundsbron eller färjeläget i Trelleborg. Det innebär också att en majoritet av de omlastningsterminaler mellan järnväg och väg som finns i Skåne inte kan användas då de ligger söder om Arlov. Det skulle inte gå att nå varken hamnen eller kombiterminalerna i Malmö eller Trelleborg vilket medför att enbart hamnen och kombiterminalerna i Helsingborg skulle vara tillgängliga i Skåne för omlastning mellan järnväg, väg och fartyg. Givet att det är fyra spår på denna sträcka så är sannolikheten dock mindre för ett långvarigt stopp.

Möjligheten till omledning av godståg via Citytunneln är idag osäker och även om omledning skulle tillåtas kommer den medföra begränsningar i hur många tåg som kan framföras och på vilka tider.

## **5.2 Väg**

### **Arbetspendling**

Skulle Öresundsbron vara ur funktion för vägtrafiken får det stor påverkan för personresor över sundet. Särskilt drabbade är arbetspendlare som har start- och målpunkter där kollektivtrafiken inte är ett fullgott alternativ till bil. För merparten av lokala och regionala pendlingsresor kan järnvägen vara ett fungerande alternativ till väg. Den ökade belastningen på tågen skulle bli betydande under högtrafiktimmarna och tillfällig förstärkt tågkapacitet behövs troligen, men är svårt

att planera för. För regionala personresor som inte sker dagligen kan Helsingborg–Helsingör under en begränsad tid vara ett acceptabelt alternativ.

Färjeförbindelsen via Helsingborg och Helsingör bedöms som robust. Skulle den vara satt ur funktion är det främst regionala arbetsresor i närområdet som påverkas på ett betydande sätt. Att färdas via Öresundsbron blir markant längre för pendlare som har norra Själland och nordvästra Skåne som målpunkter. För dagliga kollektiva resor mellan nordvästra Skåne och Storköpenhamn är resor via Öresundsbron ett fungerande alternativ ifall färjorna inte går.

### **Långväga persontrafik**

För långväga internationella personbilsresor finns det ett flertal alternativ vid ett stopp på Öresundsbron, såsom via färjeförbindelser i Helsingborg och Trelleborg. Flexibiliteten skulle dock minska och krav på framförhållning öka för dessa resenärer. Kötiderna för icke bokade resor med färja kan förväntas öka, särskilt under semestertider.

Vid en händelse som innebär inställda färjor mellan Helsingborg–Helsingör utgör Öresundsbron en alternativ väg för den långväga persontrafiken. Öresundsbron har under överskådlig tid tillräcklig kapacitet för att hantera färjornas motsvarande flöde av vägtrafik. Motorvägssystemet i västra Skåne och östra Själland är dock en begränsande faktor i högtrafik.

### **Godstrafik**

För lastbilstrafiken får en Öresundsbro ur funktion initialt mycket stor påverkan och planerade godstransporter kan behöva ställas in. Dock bedöms den långväga godstrafiken till och från kontinenten kunna nyttja det stora utbudet av färjeförbindelser, via hamnar i Skåne eller övriga Götaland. För den regionala godstrafiken mellan Själland och Skåne blir påverkan tydligare då alternativen är färre och körtiden blir längre. Flexibiliteten skulle markant försämrats och leveranskedjor påverkas. Är vägförbindelsen över Öresund bruten under en längre tid bedöms godstrafiken finna nya transportlösningar vilket kan innefatta både sjöfart och järnväg.

På samma sätt som för den långväga persontrafiken är Öresundsbron ett tydligt alternativ för godstrafiken vid störning av färjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör.

# 6 Åtgärder

## 6.1 Målbild

Utifrån de brister som utredningen identifierat har det inom uppdraget fastställts en målbild för vilka problem som behöver hanteras. Målbilden har enbart koppling till detta uppdrag och ska inte tolkas som en målbild för hur infrastrukturen i Öresundsregionen ska utvecklas eller hur integrationen ska förbättras. Den förhåller sig strikt till de avgränsningar som utredningen har haft, med fokus på kapacitet och redundans, i nutid så väl som framtid. Målbilden har varit styrande för vilka brister som har tagits fram och analyserats.

### Målbild järnväg

Infrastrukturen över och på båda sidor Öresund bidrar till att järnvägen är ett attraktivt alternativ för person- och godstrafik till, från och genom Skåne mot kontinenten. Kapaciteten över Öresund ska inte heller fortsättningsvis vara begränsande för den järnvägstrafik som efterfrågas över sundet.

Det ska finnas redundans över sundet för både person- och godstrafik som är väl integrerad med järnvägssystemen på Själland och Skåne samt färjeförbindelsen via Trelleborg–Tyskland.

Det finns en långsiktig samsyn på båda sidor sundet kring trafikering och prognoser för gods- och persontrafik.

### Målbild väg

Kapaciteten över Öresund ska inte vara en begränsande faktor för vägtrafikflöden över sundet. Öresundsbron ska bibehålla en fortsatt hög nivå av tillgänglighet och tillförlitlighet.

På medellång och lång sikt behövs åtgärder för att säkra tillgängligheten till Öresundsbron. Fokus ska vara optimering av trafiksystemet samt utveckling av trafikplatser där köbildning uppstår. Åtgärder som föreslås ska samspela med redan fattade beslut om hur det skånska vägnätet ska utvecklas.

Den funktion som färjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör bidrar med är viktig, både vad gäller kapacitet och redundans.

### Målbild redundans

Det finns ett kontinuerligt arbete för att hantera redundans vid olika störningsscenarion. Arbetet är förankrat på bägge sidor sundet och inkludera olika perspektiv utifrån omfattning, tid och geografi.

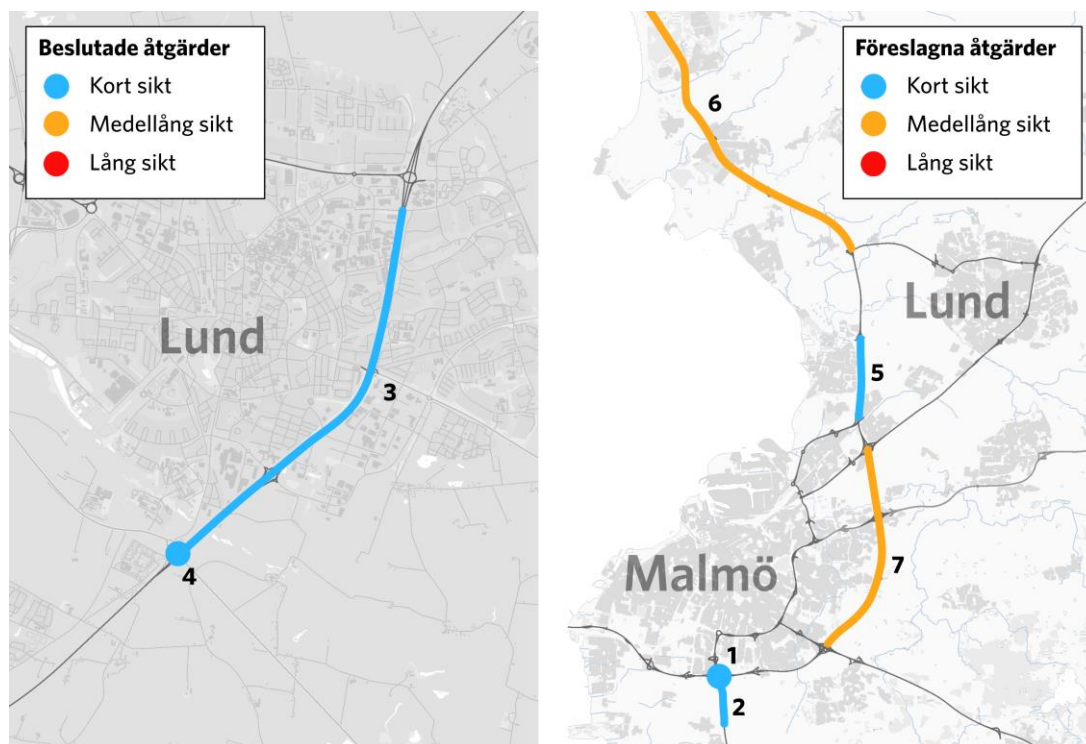
## 6.2 Generellt om åtgärder

Utifrån de utmaningar och mål som identifierats har åtgärder för att öka kapacitet och redundans över Öresund studerats. Centralt i arbetet är åtgärder för bättre kapacitet medan åtgärder för redundans hanteras mer översiktligt, se kapitel 5 Redundans och kapitel 6.7.

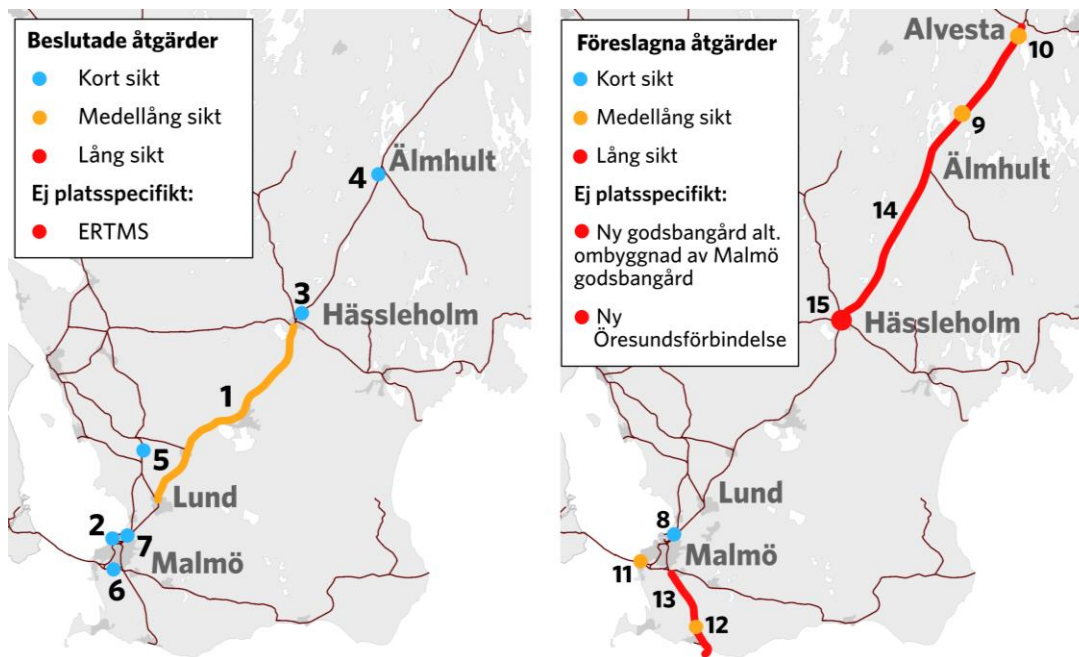
Utredningen belyser åtgärder som kan styra val av transportsätt samt optimera befintlig infrastruktur (i enlighet med fyrstegsprincipen), men även infrastrukturåtgärder som är aktuella i olika tidsperspektiv. För vägsystemet ligger fokus på åtgärder på det övergripande Europavägnätet/motorvägsnätet i västra Skåne, medan åtgärder i järnvägssystemet diskuteras för en större geografi - Skåne och Södra Stambanan genom Skåne och Kronobergs län.

Åtgärderna är ett resultat från utredningsarbete och underlagsrapporter inom Trafikverket, men också utifrån sammanställning av redan planerade åtgärder. Det finns flera åtgärder i den nu gällande långsiktiga planen för transportsystemet 2022–2033, som är relevanta ur perspektivet att de ger bättre kapacitet i väg- respektive järnvägssystemet fram till Öresundsbron.

Figur 27 och 28 redovisar beslutade samt föreslagna infrastrukturåtgärder för väg respektive järnväg, som identifierats i olika tidsperspektiv. Siffrorna i kartorna refererar till texten nedan där åtgärderna beskrivs.



Figur 27. Beslutade och föreslagna nya vägåtgärder



Figur 28. Beslutade och föreslagna nya järnvägsåtgärder

## 6.3 Styrnings- och effektiviseringsåtgärder

### Järnvägssystemet

Trafikverket arbetar för ytterligare kapacitet i järnvägssystemet genom såväl stora nyinvesteringsprojekt som program för effektivisering med längre tåg, ökning av tåghastigheter etc. De tillgängliga tåglägen som finns måste nyttjas effektivt genom mer kapacitetsstarka gods- och persontåg, med möjlighet att köra mer gods och fler passagerare.

Trafikverket har ett program för längre, tyngre och större godståg (LTS), som samordnar och pekar på viktiga kapacitetsåtgärder i systemet för godstågstrafiken. Exempel på åtgärder är nya bromsprocenttabeller för ökad hastighet och tyngre tåg, säkerställa strategiska stråk för 750 meter långa godståg, uppgradering av kraftförsörjning, ökad lastprofil/bärighet för tyngre tåg och signaltrimning osv.

De kommande åren kommer tågoperatörerna Skånetrafiken och Öresundståg att köpa nya fordon. Dessa tåg kan bli längre samt ha ökad passagerarkapacitet jämfört med dagens tåg vilket medför att tillgängliga tåglägen används mer effektivt och blir en kapacitetsökning i systemet utan att fler spår behöver byggas. De första nya tågen förväntas i trafik i början av 2030-talet. Längre tåg kan dock innebära att förlängning av plattformar och mötesspår kan komma att krävas.

Plattformförlängningar för att kunna köra längre tåg är generellt kostnadseffektiva åtgärder för att möjliggöra ökat resande med befintlig spårkapacitet.

I Region Skånes Tågstrategi 2020–2040 föreslås Öresundstågstrafik mellan Trelleborg och Köpenhamn. Köpenhamns Hovedbanegård har kapacitetsbegränsningar under överskådlig tid och i Danmark finns inga beslut, prognoser eller utredningar som visar på någon möjlighet till fler än dagens sex Öresundståg per timme och riktning in till Köpenhamn H. I linje med de initiala idéer som fanns för Öresundstågssystemet i början av 1990-talet<sup>31</sup> skulle exempelvis Öresundståg kunna trafikera från Ystad (och/eller Trelleborg) över Öresund till Ny Ellebjerg/Köpenhamn Syd efter Kastrup. Möjlighet skulle då finnas att också trafikera Roskilde och få mer genomgående tågtrafik med minskat antal tågvändningar (effektivare kapacitetsutnyttjande). Sådan trafik skulle även ge reducerad belastning av Köpenhamn H och ett mer Öresundsgeografiskt anpassat Öresundstågssystem med bättre integration.

Det behövs gemensamma prognoser för trafikutveckling över Öresund och genom Sverige och Danmark mot Tyskland. Detta skulle ge en större säkerhet i bedömningen av kommande behov. Det finns tydliga kapacitetsbegränsningar i nuvarande system (t.ex. Södra stambanan och Köpenhamn H) som står i kontrast till operatörernas ambitioner om utvecklad persontågstrafik samt godstågstrafik.

Idag finns ett gemensamt ramverk för kapacitetstilldelning på järnväg inom EU<sup>32</sup> men genom omvandling till nationell lagstiftning tolkas och tillämpas detta på olika sätt. För att komma tillrätta med detta har en ny förordning föreslagits gällande användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet. Då en förordning (till skillnad mot ett direktiv) är överordnat nationell lagstiftning innebär detta att tolkningsmöjligheterna i framtiden krymps. Beslut om ny förordning kommer troligen runt årsskiftet 2024/2025.

Trafikverket har undersökt möjligheten att köra godstågstrafik i Citytunneln vid ett avbrott på Kontinentalbanan. Detta är tekniskt möjligt, men enligt regelverk så måste tunnelns stationer avhysas/stängas vid tågpassage och avsynas efter att ett godståg passerat. Detta bedöms inte realistiskt vid en mer normal störning och upprätthållen persontågstrafik, men skulle kunna vara genomförbart vid en kris- eller krigssituation. Ytterligare utredning kring detta krävs.

Med en förändring av banavgifterna skulle styrning kunna ske mot höjd kapacitet per tåg (det vill säga fler passagerare eller mer gods) eller trafikering utanför högtrafik. Detta är dock en komplex fråga med oklara nyttor vilket kräver vidare utredning.

---

<sup>31</sup> Danske Statsbaner och Statens Järnvägar, Togtrafikken på Øresundsforbindelsen, juni 1991

<sup>32</sup> [Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway areaText with EEA relevance \(europa.eu\)](#)



## Vägsystemet

Stora delar av E6 genom Skåne är hårt belastad och störningskänslig. En omfattande åtgärdsvalsstudie genomfördes 2018 och rekommenderade flera åtgärder som Trafikverket nu planerar och genomför; t.ex. trimningsåtgärder i ett flertal trafikplatser, ITS-åtgärder, omkörningsförbud för tung trafik (infört 2019) och additionskörfält eller extra körfält på några av de mest belastade sträckorna.

Det är planerat en utbyggnad av fler VMS-skyltar (variabla meddelande skyltar) som gör det möjligt att få ut information i vägsystemet och informera samt varna om händelser och störningar. Ytterligare paket av ITS-åtgärder på det övergripande motorvägssystemet i sydvästra och västra Skåne föreslås. Exakt omfattning och innehåll behöver utredas.

Åtgärder för högvärdig busstrafik kan övervägas på huvudvägnätet, och eventuellt över Öresund, med attraktiva motorvägshållplatser såsom skapats i flera stråk i Skåne under 2010-talet. Busstrafik över Öresundsbron är trafik som funnits tidigare och som skulle kunna införas igen.

När tågsystemets kapacitet, robusthet och förtroende i framtiden stärkts, ökar möjligheten att fortsätta utveckla lösningar som underlättar för kombinationsresor med tåg och bil. En sådan åtgärd kan vara att utveckla ytterligare park-and-ride-funktioner i systemet. Detta kan göras med en park-and-ride i södra Malmö för att fånga upp biltrafikanter från söder och sydöst. När Hyllie station invigdes ersatte den i princip den provisoriska Svågertorps station som var en renodlad park-and-ride-station. Burlövs station utvecklas också kring att kunna ha en trolig roll som park-and-ride.

På medellång sikt bedöms andra möjligheter öppna sig kring styrande och effektiviserande åtgärder såsom autonoma fordon, kolonnkörning, vägavgiftssystem etc. Åtgärder som bedöms vara lämpliga och realistiska att överväga och som har en relevans för vägtrafikkapaciteten över Öresund är flera. Att differentiera broavgiften utifrån tidpunkten passagen sker, dvs om den sker under hög- eller lågtrafik, flyttar en del av de mer priskänsliga transporterna bort från högtrafiktiden. Lärdomar kring hur prissättning kan påverka storleken på avlastningen finns att dra av bland annat trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg.

Västra Skåne är en transitregion för godstransporter och speciellt E6 genom Skåne har mycket stora transitflöden från/till Trelleborgs hamn och Öresundsbron. Detta belastar vägnätet hårt och tar i anspråk en stor del av kapaciteten i vägnätet. Ett avgiftssystem kan i viss mån styra lastbilsflödena till tider utanför morgon- och eftermiddagsmaxtimmarna. På medellång sikt bedöms vägavgiftssystem (road-pricing, avståndsbaserat avgiftssystem, km-skattesystem eller liknande) ha en större teknisk mognad och vara möjligt att införa. Ett vägavgiftssystem skulle ha förutsättningar att styra trafiken över dygnet, dämpa flödena i högtrafik, styra

ruttval och därmed säkerställa ett effektivare användande av väginfrastrukturen. Ett sådant system införs troligen inte lokalt, utan på nationell nivå. Nuvarande bedömningen är dock också att netto nyttorna av en differentierad kilometerskatt på tung trafik inte överstiger systemets drift- och utvecklingskostnader.<sup>33</sup>

Yttre och Inre ringvägen i Malmö kompletterar varandra vid exempelvis olyckor och störningar. Sedan några år bedriver Trafikverket och Malmö stad en försöksverksamhet inom trafikledning och trafikinformation kallad "Trafik Malmö" som parterna önskar permanenta i likhet med motsvarande samarbeten i Stockholm och Göteborg. Denna typ av samverkan syftar till att öka pålitligheten i transportsystemet och bidrar till ett så störningsfritt resande som möjligt.

Främja överföring av gods från lastbil till sjöfart är ofta en lösning som omnämns inom området Mobility Management. Det är en tilltalande lösning på ett problem på systemnivå, men svår att applicera i enskilda studier där en specifik brist ska lösas. Det krävs nationella politiska beslut och betydande involvering från näringslivet ifall en progressiv överflyttning från lastbil till sjöfart ska komma till stånd.

På lång sikt bedöms effektiviseringsåtgärder finnas, som än så länge är futuristiska och skissartade, såsom möjligheterna till kolonnkörning, helt autonoma fordon etc. Detta är åtgärder som troligen ger betydande kapacitetsförbättringar, men de har inte elaborerats vidare i denna utredning.

## 6.4 Investeringsåtgärder på kort sikt (ca 2030)

### Järnvägssystemet

Det finns flera stora och viktiga järnvägsåtgärder i den nu gällande nationella planen för åren 2022–2033 som har en direkt påverkan på järnvägskapaciteten över Öresund. Hit hör ytterligare två spår mellan Hässleholm och Lund (1) (numrering framgår av fig 28) samt utbyggnaderna i Malmö (2); dubbelspår Malmö C–Östervärn, planskild spårkorsning för tågen till och från banhallen samt fler plattformsspår på Malmö C. I den nationella planen finns också två förbigångsspår på Södra Stambanan, ett norr om Hässleholm (3) och ett i Slätthult utanför Älmhult (4), samt ett mötesspår på godsstråket genom Skåne mellan Teckomatorp och Kävlinge (5). En förlängning av befintligt förbigångsspår i Svågertorp (6) för 1050 meter långa tåg planeras också att byggas under planperioden, vilket finansieras av SVEDAB AB som är infrastrukturägare där.

De flesta av åtgärderna ligger sent i planperioden, men kring år 2030 bedöms förbigångsspåren och mötesspåret kunna vara genomförda. Detta innebär en ökad kapacitet i systemet och i synnerhet för godstågstrafiken vilket är viktigt i

---

<sup>33</sup> Trafikverket Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

förhållande till den potential som finns för gods på järnväg i och med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen.

Utbyggnaderna i Malmö bedöms vara färdigställda i början av 2030-talet och säkerställer möjligheten för mer persontågstrafik då Citytunneln är fullt trafikerad redan idag. Mer trafik behöver använda Kontinentalbanan och med åtgärderna kommer kapaciteten för persontågstrafiken kunna öka. Åtgärderna är också viktiga för godstågstrafiken då de ger systemet som helhet mer kapacitet och återställningsförmåga vid störning.

Utbyggnaden av två spår Hässleholm–Lund bedöms starta i mitten av 2030-talet medan slutförandet emellertid ligger betydligt längre fram. Värt att påpeka är att så sent som i december 2023 invigdes fyrsparutbyggnaden mellan Malmö och Lund som ger ett stort kapacitetstillskott i systemet samt en ökad robusthet.

I samband med projektet för längre, tyngre och större tåg (LTS) ingår det att förlänga tre spår på rangergruppen på Malmö bangård (7) för hantering av 835 meter långa tåg. Åtgärden finns med i den nu gällande nationella planen för åren 2022–2033, men det finns ingen fastställd tidsplan. Detta skulle innebära en kapacitetsökning för godstågstrafik och långa godståg i Malmö, vilket är viktigt inför öppnandet av Fehmarn Bält. I nationell plan finns även ett nytt spår (nr 58) i anslutning till infartsgruppen på Malmö bangård. Spåret kommer avlasta Södra stambanan från växlande godståg till/från infartsgruppen och färdigställas kring 2030. En annan åtgärd för att möjliggöra kapacitetsökningar på Malmö bangård (8) skulle kunna vara att flytta vissa funktioner eller verksamheter till annan plats, t.ex. flytt av lokverkstad till Norra hamnen. Då skulle ytor kunna frigöras för längre spår och uppställning.

## **Vägsystemet**

En viktig problempunkt som behöver prioriteras för funktionen över Öresund är att säkra en god funktion i trafikplats Petersborg (1) (numrering framgår av fig 27). Trafikplatsen har redan i nutid påvisade kapacitetsutmaningar i vävningen av trafik mot Trelleborg. Ifall dessa brister inte hanteras kan de på sikt komma att påverka trafik över Öresund. Åtgärder planeras genomföras ca 2029. Därutöver planeras för en kapacitetsförstärkning mellan trafikplats Västra Klagstorp och trafikplats Petersborg (2). Ett huvudsyfte med åtgärden är att säkra god förutsägbar tillgänglighet för den tunga regionbusstrafiken mellan Falsterbonäset, Vellinge och Malmö. Därutöver är ambitionen också att den långväga trafiken ska få förbättrad framkomlighet, vilket ger en viss ökad kapacitet även för trafik mot Danmark. Åtgärden planeras genomföras 2026–2027.

Kapaciteten och tillförlitligheten för E6/E20 norr om Malmö är viktig för transportflödet över Öresund. Kapacitetshöjande åtgärder för delsträckan mellan trafikplats Lomma och trafikplats Alnarp (5) har utretts. Åtgärden är inte med i

Nationell plan 2022–2033 men skulle behöva genomföras så snart som möjligt och är den högst prioriterade vägåtgärden till ny Nationell plan 2026–2037.

I dagsläget planeras additionskörväg genom Lund (3) (inklusive nya av- och påfartsramper vid Ideon) och ombyggnad av trafikplats Lund Södra (4) genomföras åren 2025–2028. Åtgärderna är något perifera i förhållande till kapacitet över Öresund, men viktiga för trafik från Lund och nordöst därom med målpunkter Danmark. Åtgärderna som planeras i Lund kommer leda till betydligt bättre framkomlighet även för regionbusstrafiken vilket i förlängning, tillsammans med genomförda och planerade bussprioriteringsåtgärder, gör busstrafiken till ett attraktivare alternativ. Malmö–Lund är ett Sveriges tyngst trafikerade busstrafikstråk och fler som reser med buss kan bidra till att dämpa biltrafik på det övergripande vägnätet runt Malmö.

## **6.5 Åtgärder på medellång sikt (ca 2040)**

### **Järnvägssystemet**

Även med föreslagna förbigångsspår och mötesspår under 2030-talet så är kapacitetssituationen på Södra Stambanan ansträngd. I arbetet inför kommande nationell plan 2026–2037 lyfts ytterligare förbigångsspår som viktiga för Södra Stambanans funktion och därmed även kapaciteten över Öresund. Det finns förslag på förbigångsspår i Mölleryd (9) och Blådinge (10) mellan Hässleholm och Alvesta samt i Grevaryd och Moheda norr om Alvesta. Dessa förbigångsspår skulle behövas redan till 2030 men kommer inte hinna genomföras till dess.

Ytterligare två spår mellan Lund och Hässleholm finns med i gällande plan. Detta är den enskilt viktigaste åtgärden för ökad kapacitet i Södra regionen, på södra Stambanan och även för kapacitet över Öresund. Kapacitetsutbyggnaden till fyra spår ger också en större robusthet och återställningsförmåga vid störningar. Bedömningen är att åtgärden är färdigställd under perioden 2044–2048.

Gränskontroller på tågen som kommer från Danmark är den enskilt största begränsningen av tågkapacitet över Öresund, både i dagsläget och i framtiden. Trafikverket har analyserat en utbyggnadslösning med en fast gränskontrollplats vid Lernacken (11) som ger bättre arbetsförutsättningar för polisens gränskontroller och ökar kapaciteten jämfört med idag. Dock så kommer även denna åtgärd att begränsa kapaciteten på bron. En fast gränskontrollplats behöver vara färdigställd senast när Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund är utbyggd, för att kunna öka tågtrafiken.

En utbyggnad av Trelleborgsbanan (12) ökar kapaciteten för godståg och ger möjlighet för större godsvolymer till Trelleborgs hamn. I en första etapp kan fler mötesspår eller partiella dubbelspår vara aktuellt och en utredning för

Trelleborgsbanan pågår. Utbyggnaden kan också ge möjlighet till Öresundstågstrafiken Trelleborg–Köpenhamn.

### **Vägsystemet**

På medellång sikt behöver nybyggnadsåtgärder för ökad kapacitet genomföras på E6/E20 de närmaste milen fram till brofästet. Dessa åtgärder är relevanta för att ha en god kapacitet för trafik som passerar Öresund, men åtgärderna är egentligen motiverade av det mer allmänna behovet av kapacitet, minskad störningskänslighet och säkerhet som finns på sikt i vägnätet i västra Skåne.

Det kan vara aktuellt att planera för åtgärder eller paket av åtgärder för flertalet trafikplatser utmed Yttre ringvägen, vilka har en mer direkt funktion för Öresundsbron och som också samspelar med Inre ringvägen. Speciellt trafikplats Petersborg. Det kan också övervägas additionskörväg/extra körväg på Yttre ringvägen (7). Ytterligare kapacitetsförstärkningar och fler additionskörväg kan behövas på E6/E20 (6) genom Skåne om trafiken fortsätter öka kraftigt och i synnerhet om lastbilstrafiken ökar.

## **6.6 Åtgärder på lång sikt (fram mot och bortom 2050)**

### **Järnvägssystemet**

På längre sikt så kommer järnvägens säkerhetssystem, signalsystemet, bytas ut. Det nya signalsystemet, ERTMS, är en gemensam europeisk standard för tågskyddssystem. Ett nytt signalsystem innebär att fler tåg kommer i tid och att anläggningen blir enklare att övervaka och underhålla. På sikt underlättas trafik mellan länderna i EU. En successiv utbyggnad och införande av nytt signalsystem kommer fortgå en bit in på 2040 talet.

Idag finns kapacitetsbrist på Malmö godsbangård för långa tåg och läget i centrala Malmö medger inga större utbyggnader. På längre sikt så behöver bangården kunna hantera fler tåg samt möjliggöra tåg som är 1050 meter långa mot kontinenten och norrut i Sverige. Det finns olika varianter av åtgärden; allt från att enstaka funktioner kan flyttas till hamnen till att en helt ny godsbangård byggs på annan strategisk plats i Skåne. Frigjord mark kan användas för att bygga ut uppställningskapaciteten för persontåg i Malmö. Oavsett ny placering eller förändring av befintlig bangård så krävs förbindelse till godsstråket genom Skåne och till Södra stambanan. Vidare utredning av detta behövs.

Det finns andra åtgärder som kan vara aktuella på lång sikt för att öka kapaciteten för person- och godstågstrafik kring Öresund. En utbyggnad av Trelleborgsbanan till dubbelspår (13) innebär mer kapacitet att köra godståg samtidigt som persontågstrafiken kan utvecklas. Dessutom upprätthålls redundansmöjligheten till Trelleborg. En annan åtgärd som kan vara aktuell är planskilda spårkorsningar vid Svågertorp. Spårkorsningarna innebär att det inte blir korsande tågvägar vilket ger

körtidsvinster samtidigt som tåglägena mot Ystad och Trelleborg genom Citytunneln blir fler.

När beslutad utbyggnad på Södra stambanan mellan Hässleholm–Lund färdigställts på 2040-talet, krävs fortsatt utbyggnad av fler spår vidare upp mot Alvesta (14). En sådan utbyggnad förutsätter ombyggnad av Hässleholm C (15) med fler plattformsspår och planskilda korsningar med Skånebanan. Utredning av dessa två åtgärder krävs.

## **Vägsystemet**

Åtgärder i vägsystemet har inte bedömts vara möjliga att analysera på ett relevant sätt för denna tidshorizont. Vägkapaciteten över Öresund bedöms även i detta långa perspektiv vara tillräcklig och åtgärder på landsidan är i första hand betingade av behoven för övrig pendlingstrafik som även i framtiden förväntas utgöra merparten av flödet i systemet. Förslag till åtgärder inom vägsystemet håller sig därmed till de två föregående tidshorisonterna. Det kan trots det tilläggas att om ytterligare en vägförbindelse krävs av kapacitetsskäl så är också trafikflödena i västra Skåne av en sådan omfattning att vägsystemet är något helt annat än idag.

## **Ny kapacitet över Öresund**

Först när ovanstående utbyggnad mellan Hässleholm–Alvesta är genomförd, troligen bortom 2050, bedöms det behövas ny kapacitet över Öresund. Det finns sedan tidigare tre utarbetade förslag på nya förbindelser; fast HH-förbindelse, Öresundsmetron och Europaspåret. En beskrivning av dessa tre lösningar, enbart utifrån kommunernas egna utredningar och presentationer, redovisas i Bilaga 1. Utöver dessa lösningar finns också möjligheter att utveckla befintlig förbindelse enligt en ny idéstudie från Öresundsbrokonsortiet<sup>34</sup>.

I arbetet med denna utredning har ett deluppdrag genomförts<sup>35</sup> där effekterna av de tre utarbetade förslagen ovan översiktligt värderats med avseende på kapacitet och redundans för person- och godstransporter på väg och järnväg, för- och nackdelar, genomförbarhet och kostnader. Trafikverkets korta sammanfattande analys för respektive förbindelse, med deluppdraget som underlag, redovisas nedan.

HH-förbindelsen har relativt nyligen (2021) utretts tillsammans av de danska och svenska transportmyndigheterna inom utredningen Strategisk analys. Öresundsmetron utreds av Malmö stad, där Köpenhamns kommun studerar möjlig anslutning till metron på danska sidan. Europaspåret utreds av Landskrona kommun.

---

<sup>34</sup> Öresundsbrokonsortiet, Potential i befintlig Öresundsförbindelse. Så kan Öresundsbron framtidssäkras till år 2100, 2024-02-01

<sup>35</sup> Vurdering af faste Øresundsforbindelser og gennemførlighed i Danmark. Teknisk notat, 2024-04-12 (COWI)

### En fast HH-förbindelse

En fast HH-förbindelse ökar kapaciteten för väg- och persontågstrafik över Öresund. HH-förbindelsen ökar tillgängligheten och arbetskraftsupptagningsområdet på grund av kortare restider, särskilt i områden runt Helsingör och Helsingborg.

En vägförbindelse ger en kapacitetsökning och trafikprognosen i Strategisk analys<sup>36</sup> visar på en viss ökning av trafikvolymerna över sundet. En ny vägförbindelse bedöms dock ge relativt små trafikökningar på omkringliggande vägnät. I Danmark diskuteras och utreds just nu möjligheterna att köra S-tåg på Kystbanan<sup>37</sup>, vilket skulle omöjliggöra för regionala tåg på banan. Om beslut tas att trafikera Kystbanan med S-tåg, och eventuellt i HH-förbindelsen, så innebär detta ett kapacitetstillskott i form av mer lokal tågtrafik.

En fast HH-förbindelse skapar vissa förbättringar i redundans för både vägtrafik och persontåg, då den ersätter befintlig färjetrafik. Godstågstrafik bedöms i en krissituation vara tekniskt möjligt genom tunneln<sup>38</sup>, men det kräver dubbla lok för tillräcklig dragkraft för merparten av tågen.

En HH-förbindelse kräver anslutande landinfrastruktur och specifikt finns det problematiska fastighetsintrång söder om Helsingör, som kan göra projektet svårt att genomföra.

Enligt en djupare samhällsekonomisk analys som genomfördes inom Strategisk analys visades att vägförbindelsen är samhällsekonomiskt lönsam, men att det samlade projektet med väg- och järnvägstunnel inte är det. Alternativa lösningar för järnvägstunnel har studerats översiktligt i ett underuppdrag<sup>38</sup> till denna utredning, vilket visar på att det finns möjlighet att reducera kostnaderna på ett substantiellt vis. Det finns därmed alternativa lösningar med ett mer gynnsamt förhållande mellan kostnader och nytta, men troligen inte tillräckliga för att nå en samhällsekonomiskt motiverad kostnad.

Inom ramen för Strategisk analys gjorde en kostnadsanalys på en detaljerad nivå enligt successivprincipen,. Trots detta bedöms det i deluppdraget att kostnadsbedömningen för järnväglösningen ligger lågt och att kostnadsbedömningen för vägförbindelsen ligger mycket lågt. Det rekommenderas att en ny grundlig kostnad- och nyttoanalys genomförs. För detta behövs ett reviderat förslag till lösning och denna måste beakta kommande beslut i Danmark

---

<sup>36</sup> Trafikverket, Vejdirektoratet, Transport-, bygge- og boligstyrelsen, Strategisk analyse/Förberedande studie Fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg, 2021

<sup>37</sup> Transportministeriet, Kommissorium for en helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet, 2023-4479

<sup>38</sup> Rapport Kapacitet och redundans för transporter över Öresund. Fördjupning Helsingborg – Helsingör, 2024-07-01 (Trafikverket)

kring Kystbanans utformning och trafik. Nyttokalkylen påverkas av tågtrafikupplägget.

### Europaspåret

Europaspåret är en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse som skulle öka kapaciteten över Öresund för vägtrafik, person- och godstågstrafik. Hur persontågstrafiken på Europaspåret skall prioriteras gentemot lokala, regionala och internationella tåg i centrala Köpenhamn är en stor utmaning. Väggkapaciteten i anslutning till Østlig Ringvej är en kritisk fråga, eftersom Østlig Ringvej förväntas ha ett högt kapacitetsutnyttjande redan initialt utan Europaspårets anslutning. Prognosen för vägtrafikvolymen på Europaspåret bedöms också vara mycket osäker.

Europaspåret förväntas öka tillgängligheten och upptagningsområdet för arbetskraft i Öresundsregionen.

Europaspåret innebär att redundansen över Öresund ökar, för både vägtrafik och tågtrafik, för både person- och godstågstrafik.

Förbindelsen innebär omfattande och komplexa investeringar på respektive landsida. På danska sidan går spåren i tunnlar under Köpenhamn och vägtunneln ansluter till pågående projekt Østlig Ringvej som är under utredning. Det bedöms vara mycket svårt att tekniskt ansluta till Østlig Ringvej i efterhand. Förslaget på järnvägstunnellösningarna under Köpenhamn är studerat översiktligt. Det finns kritiska punkter där en ny järnvägstunnel kan komma i konflikt med Metrons tunnelsystem. Vid Vesterport är den tänkt ett påslag för en borrhåls tunnel som riskerar vara i konflikt med Boulevardtunnel och Jarmers Tårn (skyddat historiskt monument). Bygget innefattar tre mycket stora förgreningskammare (kaverner) som behöver stora arbetsplatsområden eller schakt. Det råder osäkerhet om dessa är genomförbara.

På svenska sidan krävs ny station och anslutningar befintligt väg- och järnvägssystem. Järnvägsförbindelsen kräver också en del stora följdinvesteringar på den svenska sidan för att få full nytta, bl.a. ny rangerbangård (vid Marieholm), dubbelspår på Marieholmsbanan och ett triangelspår vid Eslöv.

Kostnadsbedömningen, som är framtagen av Landskrona kommun, bedöms vara låg och sakna tillräckliga riskreserver för projekt i denna fas. Någon kostnadsnyttoanalys är inte genomförd.



## Öresundsmetro

En Öresundsmetro ökar tillgängligheten och arbetsmarknadsområdet mellan de två största tätorterna Malmö och Köpenhamn. Den exakta omfattningen beror på trafikupplägget, restiden och kommande framtida utbyggnadsområden såsom Lynetteholmen.

Öresundsmetron är en del av ett stadsutvecklingsprojekt som knyter samman planerade stora nya bebyggelseområden i Köpenhamn respektive Malmö. Öresundsmetron ökar kapaciteten för kollektivtrafikresor över Öresund, men är inget direkt tillskott i järnvägsinfrastrukturen. Därmed ger den inga direkta kapacitetseffekter för gods- eller persontrafik på järnväg, men indirekt kan den enligt Malmö stads bedömningar frigöra kapacitet på Öresundsbron i ganska stor omfattning. Antagandet bygger på en minskad turtäthet för Öresundståg i förhållande till Region Skånes persontågsstrategi och att resenärer då byter färdmedel i Malmö. Utbyggnaden av Södra stambanan med ytterligare två spår mellan Hässleholm och Lund syftar bl a till att kunna utöka Öresundstågstrafiken och den storregionala pendlingen. Bedömningen av avlastningen får därför betraktas som osäker.

Öresundsmetron innebär en förbättring av redundansen för tågtrafikresenärer. Möjligen kan metron även frigöra plats för godståg vid enkelspårdrift på Öresundsbron, dock skapas inte redundans för godstågstrafik vid ett fullt avbrott på bron.

Det kan finnas ett behov av en annan vagmateriel med större andel sittplatser än i vagnarna i Köpenhamn, på grund av restiden på minst 20 minuter över Öresund. Detta innebär att resandeprognoserna kan komma att ändras och då också påverka bedömningen av den samlade kapaciteten.

Metron är planerad att anslutas till metrolinjen M5 i Köpenhamn och utredning av anlutningen pågår. I Malmö planeras metron ansluta till Malmö C och tre nya metrostationer etableras. Utredning pågår också kring ytterligare förgreningar i Malmö. Det finns behov av underhållsanläggningar och behov av ranger-/uppmarschområde i Malmö.

Säkerhetskonceptet (utrymningskonceptet) kust-till-kust skiljer sig väsentligt från det befintliga säkerhetskonceptet på Köpenhamns metro. I händelse av att 1-rörskonceptet inte godkänns av myndigheterna kan det innebära en mycket stor kostnadsökning för projektet.

Öresundsmetrons egna kostnadsbedömningen inkluderar ett korrigeringsbidrag på 50 % som sig bör i denna fas. Det finns dock ingen budget avsatt för rullande materiel.

## Utveckling av befintlig Öresundsförbindelse

I en idéstudie gjord av Öresundsbrokonsortiet<sup>39</sup> beskrivs trafikering och kapacitet på Öresundsbron, för olika tidsscenarion. Utredningen visar att det är möjligt att framtidssäkra befintlig förbindelse fram till år 2100 genom att bygga ut infrastrukturen kring själva brodelen. Det råder dock osäkerheter kring kostnader och nyttor för investeringarna.

Öresundsbron bedöms ha tillräcklig vägkapacitet under överskådlig framtid (bortom år 2100). För att säkerställa denna måste dock betalstationen ha en motsvarande kapacitet, vilket kräver snabbare automatiserade system och/eller fler körfält.

Enligt Öresundsbrokonsortiets utredning innebär planerade och beslutade åtgärder i Sverige och Danmark att det är möjligt att trafikera Öresundsbron med 10 persontåg och 3 godståg per timme och riktning. Passagerarkapaciteten kan optimeras om den ökade regionaltågstrafiken trafikeras av tvåvåningståg och fullt ut nyttjar de 250 meter långa plattformarna samt om fjärrtågen från Stockholm och Göteborg kan trafikera København H. I så fall kan resandet tredubblas jämfört med år 2023.

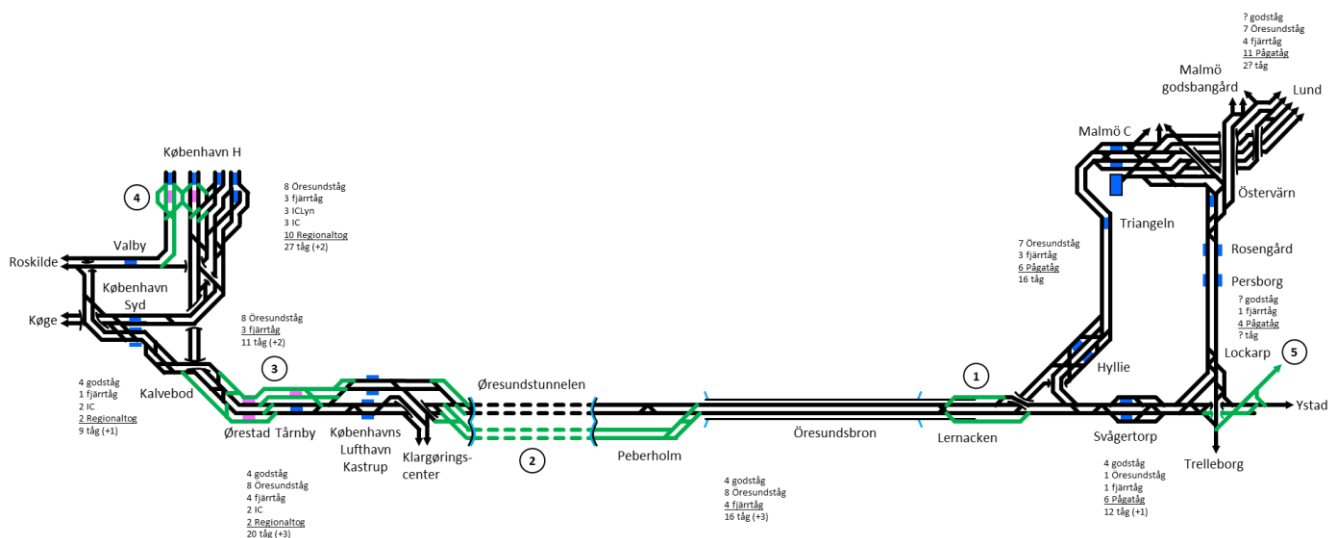
I ett scenario för 2050–2100 kan Öresundsbrons spårkapacitet optimeras och utökas genom att begränsa dubbelspåret till enbart brodelen, se figur 29. Bron är den stora investeringen som är svår att komplettera och utöka. Fyrspår krävs dock vid landanslutningarna på båda sidor Öresund; mellan Kalvebod och Kastrup, mellan Kastrup och Peberholm (i form av ny sänktunnel parallellt med den befintliga Öresundstunneln) samt mellan Lernacken och anslutningen mot Citytunneln. Det krävs även ytterligare åtgärder på København H, ytterligare plattformsspår på Tårnby och Ørestads stationer samt en yttre godsbanan (utom både Malmö och Lund) som bör kombineras med en ny godsbangård.

Dessa investeringar innebär att Öresundsbron kan trafikeras av 12 persontåg och 4 godståg per timme och riktning (alternativt 14 persontåg och 3 godståg). Om man även i detta fall trafikerar med mer kapacitetsstarka tåg skulle resandet nästan kunna fyrdubblas jämfört med år 2023 enligt rapporten.

Enligt studien kan de tillkommande två spåren mellan bron och Kastrup tillföra en viss operativ redundans till Öresundsbron.

---

<sup>39</sup> Öresundsbrokonsortiet, Potential i befintlig Öresundsförbindelse. Så kan Öresundsbron framtidssäkras till år 2100, 2024-02-01



**Figur 29. Åtgärdsförslag utveckling av befintlig förbindelse<sup>40</sup>**

*Teckenförklaring: Grön färg = ny infrastruktur. Blå = plattformar. 1. Fyrspår Lernacken, 2. Fyrspår Peberholm-Kastrup, inklusive ny tunnel, 3. Fyrspår Kastrup-Kalvebod, inklusive fyra plattformsspår på Tårnby och Ørestad stationer, 4. Köbenhavn H som säckstation med 14 plattformslägen. Boulevardbanen överläts helt till S-tog-systemet, 5. Yttre godsspår med ny godsbangård.*

## 6.7 Ytterligare åtgärder för redundans

Många av åtgärderna som görs för att lösa kapacitetsbrister ger också förbättringar av systemets robusthet och återställningsförmåga, men också i vissa fall mer eller mindre en förbättrad redundans. Investeringsåtgärder enkom för redundans görs sällan och normalt är det flera faktorer såsom kapacitet, trafiksäkerhet, miljö, etc, som utgör argumenten för en åtgärd. Men om möjligt är det också förnuftigt att säkerställa att åtgärden ger redundans till det befintliga systemet.

Det finns inga alternativa transportvägar vid större fel i järnvägssystemet runt Malmö. Det är inte heller enkelt att lösa. Fyrspårsutbyggnaden mellan Malmö och Lund ger en betydligt större robusthet på den sträckan, men alternativen är få för att nå Malmö godsbangård. Frågan bör fördjupas, tex i samband med att Malmö bangård utreds.

För att hantera redundans vid olika störningsscenario föreslås ett kontinuerligt arbete, förankrat på bägge sidor sundet, som inkluderar olika perspektiv utifrån omfattning, tid och geografi. Lokala, regionala och nationella resor och transporter har olika förutsättningar och behov vad gäller redundans. Gemensamma operativa

<sup>40</sup> Öresundsbrokonsortiet, Potential i befintlig Öresundsförbindelse. Så kan Öresundsbron framtidssäkras till år 2100, 2024-02-01

planer med Danmark kan underlätta för tågtrafikens redundans vid t.ex. ett avbrott på Öresundsbron, samt ge samsyn vid andra störningar.

## 6.8 Hållningen i Danmark till Öresund och infrastruktur

Inom ramen för utredningen har konsult<sup>41</sup> genomfört ett antal intervjuer med näringslivsorganisationer, politiker och tjänstemän i Danmark. Syftet har varit att få en kompletterande bild av den danska inställningen och hållningen till frågan om fasta förbindelser.

På den nationella agendan i Danmark ligger andra stora infrastrukturprojekt än nya förbindelser över Öresund. Primärt ligger fokus på en Kattegattförbindelse, nya förbindelser i huvudstadsområdet (t.ex. Østlig Ringvej) och investeringar kopplade till den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen. Detta återspeglas också i Infrastrukturplan 2035<sup>42</sup> som beslutades av Folketinget i juni 2021 och som omfattar ett antal infrastrukturinvesteringar fram till år 2035. Nya Öresundsförbindelser ingår inte i detta och inom den tidshorisonten ses inte heller några problem med kapaciteten över Öresund.

Volymerna av järnvägsgods i Danmark utgörs i första hand av transittrafik, vilket sannolikt förklarar det svala intresset för internationell godstrafik. På järnvägssidan sker ett antal infrastrukturförbättringar i både Sverige och Danmark, vars syfte är att lösa flaskhalsar som är betydligt större än själva Öresundsförbindelserna.

Förbättringar för personresande över Öresund anses också kunna uppnås med andra åtgärder innan det är aktuellt att diskutera nya Öresundsförbindelser, såsom administrativa förändringar som kan stärka sammanhållningen på den regionala arbetsmarknaden över Öresund (t.ex. resetillstånd/sömlös betalning, skatteregleringar, lönekonton, passagerarkontroll).

För närvarande finns inget intresse att diskutera specifika projekt för nya Öresundsförbindelser och en dansk diskussion skulle börja med att fråga om de övergripande behoven av nya förbindelser. I flera av de genomförda intervjuerna framhålls att det är oklart vilka problem som behöver lösas.

Den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen var starkt driven av danska politiker som var aktiva för att nå en överenskommelse om beslutet. Danmark var ”periferin” och Tyskland hade ett mindre intresse av förbindelsen än Danmark. Det blev också så att Danmark tog ansvar för förverkligandet av Fehmarn Bält-förbindelsen. Det

---

<sup>41</sup> Vurdering af faste Øresundsforbindelser og gennemførlighed i Danmark. Teknisk notat, 2024-04-12 (COWI)

<sup>42</sup> Transportministeriet, Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035, 2020/21:7

bedöms att ett liknande synsätt kan appliceras på nya Öresundsförbindelser där frågan i högre grad måste drivas från svenska intressen.

Vid ett möte med "Greater Copenhagen Task Force" hösten 2023 öppnade den danske transportministern för möjligheten att fortsätta gemensamma svensk-danska diskussioner om nya Öresundsförbindelser. Det betonades att ett antal förbättringar av landanslutningarna till Öresundsbron är viktiga att genomföra innan man talar om behovet av en ny förbindelse. Uttalandena kan tyda på att den danska regeringen skulle vilja inleda nya samarbeten om Öresundsförbindelser.

På regional nivå ingår en fast HH-förbindelse och Öresundsmetron, som ett mål i den gemensamma Trafikcharter som tagits fram inom Greater Copenhagen-samarbetet. Detta innebär att HH-förbindelsen och Öresundsmetron har regional och lokal (kommunal) uppbackning.

HH-förbindelsen utreddes i den gemensamma svensk-danska Strategisk analys som redovisades 2021. Sedan dess har HH-förbindelsen inte nämnts i beslut på nationell nivå och det politiska intresset har legat på en rad andra infrastrukturförbättringar. En vägförbindelse söder om Helsingör skapar inte så mycket mervärde för Helsingör. En järnväg över Öresund till centrala Helsingör har däremot potential att skapa bättre sammanhållning för arbetsmarknaden. På kommunal nivå finns dock konkreta utmaningar då det krävs inlösen av mycket attraktiva fastigheter längs kusten. Ett starkt lokalt motstånd förväntas därmed.

Öresundsmetro uppfattas av flera aktörer främst som en koppling som stärker sammanhållningen mellan Köpenhamns kommun och Malmö och därmed som ett projekt, som i första hand är av intresse för de två kommunerna. Näringslivet kräver att andra, administrativa förbättringar ska göras innan det blir aktuellt att fundera på en ny Öresundsmetro. En övergripande behovsbedömning saknas.

Europaspåret är, till skillnad från de två andra kopplingarna, inte en del av politiska diskussioner eller beslut i Danmark. På dansk sida innebär Europaspåret stora byggnationer och ingrepp i Köpenhamns kommun. Köpenhamns kommun har hänvisat till gällande Trafikcharter i Greater Copenhagen som utgångspunkt för Köpenhamns kommuns tankar om eventuella nya förbindelser över Öresund. Denna Trafikcharter förordar HH-förbindelsen och Öresundsmetron.

## 6.9 Genomförandeprocessen för gränsöverskridande infrastruktur

Ett eventuellt genomförande av en ny fast förbindelse mellan Danmark och Sverige (oavsett om det är en fast HH-förbindelse, Europaspåret, Öresundsmetron eller någon annan sträckning) består av en komplicerad och tidskrävande process där det första steget är en politisk enighet om ett intresse för en fast förbindelse.

Erfarenheter från genomförandet av Öresundsbron visar att det tar lång tid att utreda och utveckla infrastruktur. En fast Öresundsförbindelse diskuterades för första gången i början av 1900-talet men det var inte förrän på 1960-talet arbetet tog fart på allvar, se 2.3.1. Efter en mängd faser och utredningar efterföljande decennier, beslutades 1988 att fokusera på en utbyggnad mellan Malmö–Köpenhamn. 1991 avtalade Sveriges och Danmarks regeringar om en utbyggnad av en fyrfilig motorväg samt en tvåspårig järnväg mellan Malmö och Köpenhamn (Proposition 1990/91:158) och år 2000 invigdes Öresundsbron.

### Den svenska planprocessen

I Sverige hanteras infrastrukturåtgärder genom den nationella planen, vars innehåll beslutas av Regeringen. Planperioden är normalt tolv år med en revidering vart fjärde år. Detta innebär att planen inte är finansierad vilket medför att projekt kan tillkomma samt även falla ifrån.

I Sverige är det en fastställd väg- eller järnvägsplan som ger rätt att bygga vägen eller järnvägen på så sätt som redovisats i planen, samt rätt att ta redovisad mark i anspråk. Väg- och järnvägsplanen ska föregås av en förberedande studie med syfte att göra analyser och prioriteringar av förslag till åtgärder utifrån den så kallade fyrstegsprincipen. Trafikverket kallar denna utredning för Åtgärdsvalsstudie. I den redovisas vilka åtgärder som kan avhjälpa bristen och den utgör ett underlag för genomförande av åtgärder.

Upprättande av väg- och järnvägsplaner regleras i väglagen (1971:948) och i lag (1995:1649) om byggande av järnväg. Arbetet med att upprätta en väg- eller järnvägsplan följer en process som successivt blir allt mer detaljerad. Det finns krav på att upprätta en lokaliseringsutredning, genomföra samråd, genomföra en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) samt hur planens granskning skall genomföras.

I de fall där alternativa sträckningar är aktuella tar Trafikverket ställning till vilket av alternativen som ska bli föremål för fortsatt planläggning. Större komplexa projekt, med alternativa sträckningar/utförningar, starka och svårförenliga intressen, många motstridiga synpunkter på val av alternativ samt betydande risker beträffande kostnader och omgivningspåverkan, bör dessutom tillåtlighetsprövas av Regeringen. Efter ställningstagande/beslut om alternativ fortsätter arbetet med utförning av planförslag och MKB. Trafikverket genomför därefter en fastställelseprövning om väg- eller järnvägsplanen uppfyller kraven i lagstiftningen.

Trafikverkets beslut att fastställa en väg- eller järnvägsplan kan överklagas till Regeringen.

Ovanstående innebär att den formella hanteringen och prövningsprocessen är omfattande och tar lång tid. Efter att väg- eller järnvägsplanen har fastställts påbörjas detaljprojektering i form av framtagande av bygghandling/förfrågningsunderlag.

### **Den danska planeringsprocessen**

Den danska planerings- och finansieringsprocessen skiljer sig från den svenska då man i Danmark tar ett politiskt beslut om att sätta igång den slutliga projekteringen och finansieringen av anläggningsprojektet, samt eventuell expropriation (dvs. rätt att ta redovisad mark i anspråk) osv. Detta görs genom en anlægslov, baserad på breda politiska överenskommelser inom infrastrukturområdet, som ger en rättslig ram och säkrar finansieringen av projektet. Anlægsloven antas av Folketinget när en miljøkonsekvensvurdering (MKV) genomförts och man vet var och hur åtgärden ska genomföras.

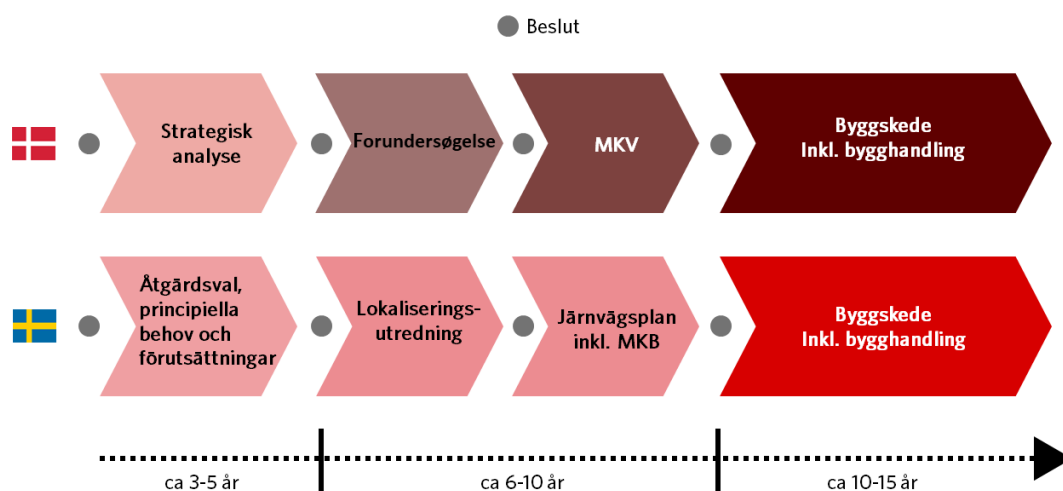
Planeringen startar med en Strategisk analyse som kan likställas med den svenska Åtgärdsvalsstudien. Analysen redovisar om det är aktuellt att fortsätta planeringen av åtgärder, vilka utformningsalternativ som finns samt kostnaden för dessa. Efter genomförd analys beslutar Transportministeriet om fortsatt fördjupad utredning av åtgärder.

Processen fortsätter med Forundersøgelser som ska ge en fördjupad förståelse för behov och möjliga åtgärder. Denna fas liknar den svenska lokaliseringstudien där möjliga korridorer redovisas och värderas. Efter avslutad forundersøgelse tas ett politiskt beslut om det ska genomföras en MKV. MKV-processen beskriver projektet mer i detalj och de förväntade miljömässiga konsekvenserna av väg- eller järnvägsåtgärden. Det är först i samband med en miljøkonsekvensvurdering som det sker offentlig høringer och møten.

Utredningsprocessen med Strategisk analyse, Forundersøgelser och MKV tar längre tid idag jämfört med planeringen av Öresundsbron. Som jämförelse kan nämnas att Öresundsbrons MKV omfattade 70 sidor medan MKV för Fehmarn Bält-förbindelsen omfattar ca 15 000 sidor. Tillkommande tillståndsprövningar och krav på tex klimatanpassning osv påverkar planeringstiderna. Efterföljande detaljprojektering/framtagande av bygghandlingar samt byggtid är dock relativt oförändrade.

## Organisation

För en fortsatt process kring hur utveckling av infrastruktur över Öresund ska ske, är ett första steg en enighet från både dansk och svensk politik om att vidare studier ska genomföras och vad som är frågeställningen för en sådan, se figur 30. Dessa fortsatta studier förutsätter både danskt och svenskt deltagande och kan genomföras genom en gemensam utredning/kommitté som får ett gemensamt uppdrag från båda regeringarna att bereda frågan om hur väg- och spårtrafik över Öresund ska utvecklas. Det krävs ett tydligt mandat från den politiska nivån på riksnivå i Sverige och Danmark för att utredningsarbetet ska kunna bedrivas. En gemensam kommitté bör kunna bestå av representanter för lämpliga myndigheter från respektive land. De statliga bolag som genomfört planering och byggnation av andra stora infrastrukturprojekt i regionen bör även inkluderas (SVEDAB AB och Sund & Bælt Holding A/S).



**Figur 30. Möjlig process för utvecklad kapacitet över Öresund och genomförande av åtgärder**

Om tidiga studier konstaterar ett behov av nya större väg- och järnvägsprojekt över Öresund så är det naturligt att ta utgångspunkt i organisationen som finns för nuvarande Öresundsbron. Detta innebär att Öresundsbrokonsortiet kan vara en lämplig aktör för att bygga och driva en ny fast förbindelse.



## 6.10 Finansiering

I princip är det samma regler som gäller i Sverige för finansiering av gränsöverskridande transportinfrastruktur som för inhemsk transportinfrastruktur. Samma grundläggande finansieringsmodeller och möjligheter står till buds i båda fallen. En form som valts i flera fall för den övergripande regleringen av parternas ansvar i gränsöverskridande projekt har varit mellanstatliga avtal, t.ex. för Öresundsbron och för Svinesunds-förbindelsen.

I grunden kan det således antas att staterna, eller andra aktörer i offentlig sektor som regioner och kommuner, i Sverige och Danmark kommer att vara engagerade, finansiellt och organisatoriskt, i de fall nya fasta transportinfrastruktur-förbindelser etableras över Öresund. Dock i olika utsträckning beroende på vilken utformning och funktion i transportsystemet som en ny förbindelse har.

En modell för finansiering och organisering av gränsöverskridande transportinfrastruktur som främst använts i Danmark är den s.k. statsgarantimodellen. Det är i sammanhanget angeläget att notera att EU-kommissionen vid sin prövning år 2020<sup>43</sup> av Fehmarn Bält-förbindelsen har slagit fast att både byggandet av den fasta förbindelsen och den verksamhet som det aktuella bolaget avser att bedriva genom att tillhandahålla väg- och järnvägskapacitet, ska betraktas som en ”ekonomisk aktivitet” sett ur EU-rättens perspektiv. Det innebär att EU:s statsstöds-bestämmelser blir tillämpliga, och har lett till att de statliga garantierna från danska staten i finansieringsmodellen för Fehmarn Bält-förbindelsen måste begränsas, när det gäller omfattning i tid och stödnivåer.

EU-kommissionen har följt upp detta ställningstagande i ett nyligen publicerat beslut med ett avgörande gällande statsstödsbestämmelsernas tillämpning för Öresundsbron<sup>44</sup>. I beslutet konstateras, i likhet med för prövningen av Fehmarn Bält-förbindelsen, att Öresundsbrons verksamhet ska ses som en ekonomisk verksamhet, och därmed omfattas av EU:s statsstödsbestämmelser. Huruvida de statliga kreditgarantier till Öresundsbron som givits och delvis fortfarande gäller är tillåtna eller inte tar Kommissionen inte explicit ställning till. Dock noterar Kommissionen att Danmark och Sverige har förbundit sig att upphöra med framtida upplåning för Öresundsbrokonsortiet med statsgaranti som stöd, och att utestående lån med sådan garanti inte kommer att förnyas.

Det kan antas att de två besluten innebär att utrymmet för statliga garantier till framtida gränsöverskridande transportinfrastruktur-anläggningar är väsentligt

---

<sup>43</sup> COMMISSION DECISION (EU) 2020/1472 of 20 March 2020 on the State aid SA.39078 – 2019/C (ex 2014/N) which Denmark implemented for Femern A/S, (198).

<sup>44</sup> COMMISSION DECISION of 13.2.2024 on the measures State aid SA.52162 (2019/C) (ex 2018/FC) - Denmark State aid SA.52617 (2019/C) (ex 2018/FC) - Sweden implemented by Denmark and Sweden for Øresundsbro Konsortiet.

begränsat. Den s.k. statsgarantmodellen har därmed fått så ändrade förutsättningar att den tidigare tillämpningen av modellen inte självklart kan användas som utgångspunkt för bedömningar av finansieringen av eventuella kommande fasta förbindelser i Öresund. Grundmodellen med ett gemensamt ägt bolag med svenska och danska ägarintressen, samt en avgiftsfinansiering för främst vägtrafiken, kan även framöver ses som en möjlig lösning.

I diskussionen om nya fasta förbindelser i Öresundsregionen förekommer förhoppningar om att ett eventuellt disponibelt överskott från Öresundsbron framöver skulle kunna användas för att finansiera nya fasta förbindelser i regionen. Huruvida det faktiskt kommer att finnas ett överskott från Öresundsbrons verksamhet är dock oklart. I takt med att den ursprungliga belåningen i Öresundsbrokonsortiet amorteras kommer det sannolikt att tillkomma ett behov av reinvesteringar, som i sin tur kommer att belasta resultatet.

En inte oväsentlig del av resultatet i bolaget motsvaras i nuläget av de två staternas årliga inbetalningar av medel motsvarande banavgifterna för tågtrafiken på bron, som ursprungligen angavs i avtalet mellan Sverige och Danmark om att anlägga Öresundsbron. Dessa avgifter är avsedda att motsvara förslitningen som tågtrafiken orsakar på anläggningen och ska då i princip användas i verksamheten och inte för andra ändamål.

Skulle verksamheten varaktigt generera ett överskott vid given avgift för passage över bron, när hänsyn tagits till förhållandena ovan, kan det i sig vara rimligt att ställa frågan om vilken som är den långsiktigt önskvärda nivån på avgifterna på Öresundsbron. Ett sätt att se saken är att en situation med ett långsiktigt rörelseöverskott för Öresundsbron kan vara ett tecken på att monopolpriser etablerats, som troligen inte är samhällsekonomiskt effektiva. En slutsats av en sådan analys skulle kunna vara att avgifterna i det läget bör sänkas.

Skulle ett sådant långsiktigt överskott ändå föreligga är det en ägarfråga för staterna i Sverige och Danmark att bedöma hur detta överskott ska användas. Det är en samlad bedömning i statens finansförvaltning hur svenska staten väljer att disponera sina intäkter, vilket också en grundprincip i Budgetlagen. S.k. ”öronmärkning” av vissa intäkter t.ex. till nya transportinfrastruktursatsningar, förekommer i princip inte, om inte riksdagen beslutar om detta.

Ett sätt att i analogi med förhållandena i Stockholm och Göteborg generera en finansiell intäktström som skulle kunna användas för olika kollektivtrafikåtgärder vore att pröva frågan om det är motiverat att införa trängselskatt i Malmöregionen från omkring 2040. Analysen av vägsystemet i denna utredning tyder på att vissa kapacitetsproblem kan uppkomma i sådant tidsperspektiv. Ett sådant system skulle kunna införas för att begränsa vägtrafiken, vars eventuella överskott skulle kunna användas för att göra satsningar på kollektivtrafikåtgärder där eventuellt Öresundsrelaterade satsningar skulle kunna tänkas.

Bidrag från EU kan sökas för både projekteringsfaser och genomförande av projekt av det slag som analyseras här. Trafikverket följer löpande möjligheterna till att Sverige ska få sådana bidrag till projekt av det aktuella slaget. För att frågan om mer omfattande EU-bidrag ska kunna aktualiseras krävs en precisering av sådana konkreta projekt och åtgärder, samt en prioritering i de nationella åtgärdsplanerna. Det är Regeringen som hanterar ansökningar, med ett underlag från Trafikverket som grund. EU-bidrag som sökts av Trafikverket och beviljas av EU, kanaliseras normalt via statsbudgeten till Trafikverket.

För de olika föreslagna fasta förbindelserna i Öresund finns olika finansiella och organisatoriska aspekter, se vidare i underlagsrapport<sup>45</sup>.

### **Fast HH-förbindelse**

Ett statligt engagemang för en HH-förbindelse skulle kunna vara tänkbart och ett gemensamt ägt bolag som för Öresundsbron är en möjlig organisatorisk modell. Skulle en lösning för järnvägen väljas som innebär att den främst kommer att ha en funktion i den regionala och lokala trafiken i Öresundsregionen kan dock frågan ställas om denna del av en anläggning är att betrakta som en statlig eller en kommunal/regional angelägenhet.

Alternativa utformningar av förbindelsen som gjorts i denna utredning tyder på att byggkostnaderna skulle kunna reduceras på olika sätt, t.ex. genom att anlägga en järnvägsförbindelse som mer är att se som en förlängning av de regiontåg som trafikerar Kystbanen norr om Köpenhamn, med en slutstation i Helsingborg. De lägre anläggningskostnaderna, som i sig behöver räknas om med tanke på byggkostnadsindex omfattande ökning de senaste åren, kommer dock att ställas mot en lägre förväntad resandevolym, varför det finansiella nettot inte säkert är mer positivt, och även med denna enklare järnvägslösning kan komma att uppvisa väsentliga driftunderskott.

De begränsningar av möjligheten till statliga garantier och de höjda garantiavgifter som sannolikt kommer att gälla för en HH-förbindelse driven i bolagsform, som var en utgångspunkt i den strategiska analysen, kommer samtidigt, som en följd av EU:s ovan refererade prövning av finansieringslösningarna för Fehmarn Bält-förbindelsen och Öresundsbron, att belasta kalkylerna med högre räntekostnader. Det finns därmed flera faktorer som talar för att lönsamheten, ur ett finansiellt perspektiv, för HH-förbindelsen snarare har försämrats än förbättrats med de insikter som nåtts i den nu aktuella utredningen. Fortsatt gäller att en järnvägsförbindelse kommer att vara finansiellt olönsam och kräver subventioner, t.ex. från ett förväntat överskott från en vägförbindelse, för att vara finansiellt hållbar.

---

<sup>45</sup> PM Alternativ finansiering av transportinfrastruktur. Med kommentarer till föreslagna gränsöverskridande åtgärder i Öresundsregionen, 2024-04-04 (Trafikverket)

## **Europaspåret**

Osäkerheterna kring utformning och funktion för Europaspåret gör att flera aspekter kräver fortsatt utredning, liksom för de andra förslagen till fasta förbindelser. Det förefaller dock sannolikt att en fast förbindelse med den funktion som är målet med projektet skulle komma att vara en statlig angelägenhet. Som ovan skisserats kan ett statligt ägt bolag med ägande från Sverige och Danmark i detta fall vara en lösning som vidare kan prövas.

Stadsutvecklingsmöjligheterna med följande exploateringsvärden är liksom i fallet med HH-förbindelsen svåra att bedöma och behöver vidare analyseras.

Europaspårets etablering skulle kunna leda till en tydlig konkurrens mot Öresundsbron, som skulle kunna vidkännas begränsningar i trafiken med följande försämrat finansiellt resultat.

Det är således flera frågor kring kostnader, genomförbarhet, funktion och tillgänglighet, samt påverkan på Öresundsbrons trafikering, som behöver analyseras vidare för denna lösning. Möjligheten att finansiera förbindelsen med vägtrafikens avgifter behöver i en sådan analys noga studeras. Förbindelsen innebär också stora ytterligare infrastrukturbehov på landsidorna, utöver det som ingår i den presenterade kostnadsbedömningen, för att få full funktionalitet. Det finns anledning att anta att de relativt höga anläggningskostnaderna gör att lönsamheten för Europaspåret kan bli svag.

## **Öresundsmetron**

Förslaget att förlänga Köpenhamns metro-system med en förbindelse till Malmö framstår som ett projekt med främst kommunalt/regionalt intresse och bör inte som utgångspunkt självklart anses vara en del av statens åtagande. Det är flera aspekter på projektet som behöver utredas vidare innan en mer säker kalkyl för en Öresundsmetro kan göras, inte minst när det gäller utformningen av tunnelloösningen.

Det är samtidigt det projekt som förefaller ha den god förankring i båda länderna och där det kan finnas de mest konkreta möjligheterna att genom förbättrad lokal tillgänglighet se positiva markvärdes- och exploateringsintäkter, som skulle kunna vara en del av finansieringen av projektet. Denna del av en samlad finansieringsmodell behöver fortsatt analyseras.

Avlastningseffekten på Öresundsbrons trafik förefaller vara relativt begränsad av en Öresundsmetro, och därmed även den påverkan på Öresundsbrons resultat som kan följa av denna etablering. På det sättet förefaller Öresundsmetron vara enklare att se som en självständig åtgärd jämfört med HH och Europaspåret.

Statens roll i relation till Öresundsmetron bör kunna vara att följa ett fortsatt utredningsarbete och att pröva om någon form av statligt stöd till genomförandet

skulle kunna vara aktuellt, liksom staten givit stöd till andra tunnelbane- och spårvägsatsningar med en tydlig funktion att höja attraktiviteten hos kollektivtrafiken i storstäderna<sup>46</sup>.

En aspekt att utreda vidare i detta sammanhang är möjligheten att på sikt använda trängselskatter i Malmöregionen som en finansieringskälla för denna typ av kollektivtrafikåtgärder, liksom i Stockholm och Göteborg.

Den relativt höga, och osäkra, anläggningskostnaden för Öresundsmetron innebär sannolikt en väsentlig påfrestning på ekonomin i både Malmö och Köpenhamns kommuner och kommer att kräva ytterligare finansiering för att kunna realiseras. Om nyttan med åtgärden kan motivera kostnaderna, även sett i ett samhällsekonomiskt perspektiv, är en fråga som huvudmännen på lokal och regional nivå behöver pröva i kommande utredningssteg.

---

<sup>46</sup> Se vidare Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

# 7 Vägen framåt

## 7.1 Slutsatser

Denna utredning har haft fokus på kapacitet över Öresund och var den brister och när. Utredningen har övergripande resonerat om hur redundans kan definieras, på vilket sätt den är otillräcklig och hur den kan förbättras. Utredningen har studerat tre tidshorisonter, samt gods- och persontransporternas förutsättningar och utmaningar på väg och järnväg. Huvudsakligen kan konkluderas att...

### Slutsatser kapacitet

Kapacitetsbegränsningarna finns under överskådlig tid inte över Öresund utan i första hand är det landinfrastrukturen som har kapacitetsbegränsningar. Detta gäller för både väg och järnväg, även om det är mer utpräglat för järnvägen.

Järnvägen är ett sammanhängande system där hela systemets kapacitet sätts av den mest trånga sektorn/belastade sträckan, och därmed utgör stora delar av huvudjärnvägssystemet i Skåne och södra Sverige en del av analysen.

Den mest prioriterade åtgärden för bättre kapacitet i järnvägssystemet i södra Sverige såväl som över Öresund, är ytterligare två spår mellan Hässleholm och Lund. Därefter är det kapaciteten norr om Hässleholm som sätter systembegränsningen, före Öresundsbron, beroende på att många tåg över Öresund också trafikerar Södra Stambanan (fjärrtågen, Öresundstågen och godstågen).

Först efter att investeringar gjorts på dessa bandelar kan järnvägstrafiken bli så omfattande att kapaciteten över Öresund inte räcker och att utvecklad infrastruktur bör övervägas.

I nuläget är gränskontrollerna på den svenska sidan den största begränsande faktorn för trafiken över Öresund. Trafiken kan inte utan ytterligare åtgärder utökas utöver dagens trafik på 6 st Öresundståg och 2 godståg per timme och riktning. Möjligen kan en viss ökning av fjärrtrafiken ske (från ett tåg per timme och riktning) då gränskontroll av fjärrtåg kan genomföras på annan plats. Öresundsbrons kapacitet är 12 persontåg och 2 godståg per timme och riktning, givet att det inte finns kapacitetsbegränsningar på landsidorna.

Köpenhamns huvudbangård kan ta emot dagens trafik från Sverige, men har stora svårigheter att möta en ökad trafik givet de stora kapacitetsbegränsningar som finns på huvudbangården. Om däremot inte alla tåg till och från Sverige behöver stanna på Köpenhamns huvudbangård som är en säckstation för tåg från Sverige, utan istället kan koppla till det numera omfattande metrosystemet och järnvägsknutpunkten Köpenhamn Syd så ökar resmöjligheterna. Efter Fehmarn

Bält-förbindelsen har öppnat så förväntas efterfrågan på direkttåg mellan Sverige och Tyskland öka och då innebär stopp på Köpenhamn Syd en kortare restid.

Öresundsbron bedöms under överskådlig tid ha mycket god kapacitet för vägtrafiken. Inte ens under maxtimme trafik bedöms kommande trafikökningar föranleda kapacitetsutmaningar för själva förbindelsen. På liknande vis som för järnvägen är det på respektive landsida som de stora kapacitetsutmaningarna finns i vägsystemet och detta beror primärt på den inhemska pendlingstrafiken i respektive storstadsområde och inte på fordonstrafiken över Öresund.

### **Slutsatser redundans**

I denna utredning har redundans definierats som att det vid en störning finns en alternativ transportväg eller en omlastnings-/omstigningsmöjlighet. Den alternativa lösningen bör ha en acceptabel kapacitet, transporttid, kostnad och kvalitet. Redundans ur ett militärt- eller beredskapsperspektiv har inte utretts inom ramen för denna utredning.

För långväga vägtrafik över Öresund finns relativt stora möjligheter till alternativa färdvägar till Danmark eller till kontinenten. För den regionala pendlingstrafiken mellan Skåne och Själland utgör Öresundsbron och HH-förbindelsen alternativa möjligheter till varandra, även om resorna i flera fall förlängs relativt mycket.

För gods på järnväg finns begränsade alternativa körvägar och stor sårbarhet redan i dagsläget vid störningar på Öresundsbron och/eller HH-förbindelsen. För godståg finns möjlighet till omlastning till vägtransport i terminaler och i det korta perspektivet också fortfarande tågfarjetrafik via Trelleborg.

Omlastningsmöjligheterna i godstågsterminalerna bedöms som så stora att alla godståg skulle kunna lastas om vid en större störning.

För persontransport på järnväg bedöms redundans kunna fås genom att ordna möjligheter till omstigning till buss eller andra färdmedel. Dock är tågersättande busstrafik svårt att arrangera vid stora avbrott då det inte kan ge tillräcklig kapacitet.

Att bygga infrastruktur för att enbart skapa redundans bedöms inte vara kostnadseffektivt. En investeringsåtgärd måste fylla flera funktioner och syften. En järnväglösning/investering behöver skapa redundans och kapacitet för både gods- och persontågstrafik, för att investeringen ska bli samhällsekonomisk effektiv.

Det finns ingen redundans i järnvägssystemet mellan Malmö och Köpenhamn, så en störning på Öresundsbron ger stora konsekvenser. En störning norr om Malmö godsbangård ger, förutom svårigheter att trafikera Öresundsbron, även svårigheter att nå omlastningsterminaler i Malmö och Trelleborg.

## **Slutsatser tillgänglighet och integration**

En utökad tillgänglighet och ökad integration i Öresundsregionen ger generellt sett stora samhällsnyttor. Dock är kostnaderna för att skapa denna tillgänglighet med ny infrastruktur höga och inte alltid i storlek lika med nyttorna.

Ytterligare en vägförbindelse kan vara lönsam och avgiftsfinansierad, samt till del troligen även finansiera en järnvägsförbindelse. Det visade bl.a. den Strategiska analysen för HH-förbindelsen.

Dagens förbindelser klarar ett större resande över Öresund och har således ytterligare potential att stödja integration av Öresundsregionen.

Utöver fysiska gränshinder i form av restid och reskostnader, finns rättsliga och administrativa gränshinder. Det nordiska Gränshindersrådet har upprättat en databas över befintliga gränshinder och gjort en prioritering<sup>47</sup>. Det finns också kulturella och mentala gränshinder som begränsar rörligheten<sup>48</sup>.

Transportsystemet och den fysiska tillgängligheten kan ge ett bidrag som minskar betydelsen av olika administrativa och kulturella gränshinder, samt över tid också reducera kulturella gränshinder. En erfarenhet från de senaste 25 årens Öresundsintegration är samtidigt att det ofta tar lång tid att nå integrationseffekter utöver de rent ekonomiska och att integrationseffekterna varierar i styrka och geografisk påverkan över tid<sup>49,50</sup>.

Öresundstågssystemet borde kunna utvecklas och trafikera andra linjer och fler orter i Danmark och Skåne.

## **Slutsatser kring åtgärder**

Det finns åtgärder i redan nu gällande plan för transportinfrastrukturen som är av betydelse för kapaciteten för transporter över Öresund, t.ex. åtgärder i järnvägssystemet i Malmönoden, ytterligare spår mellan Hässleholm och Lund samt åtgärder för vägtrafiken i trafikplats Petersborg. Dessutom förlängs förbigångsspåren vid Svågertorp.

Utöver dessa finns ytterligare satsningar som behövs på järnvägen norr om Hässleholm, ytterligare trimnings- och investeringsåtgärder på E6, mm

---

<sup>47</sup> [www.norden.org/sv/granshinderdatabasen](http://www.norden.org/sv/granshinderdatabasen)

<sup>48</sup> Mentala gränshinder för företag i Öresundsregionen, Öresundsinstitutet, 2019

<sup>49</sup> Cars, G., Hansen, M., Hasselgren, B., & Rostvik, M., Vision och verklighet i Öresundssamarbetet: Forskningsrapport om samarbete och utvecklingspotentialer i Öresundsregionen, 2014

<sup>50</sup> Hasselgren, B., & Lundgren, A., TransGovernance Öresund : Experiences and future development in transport infrastructure development and governance in the Öresund Region, 2014



Vägtrafiksystemet optimeras genom ITS-lösningar samt utveckling av trafikplatser där köbildning uppstår. Viktiga styrnings- och effektiviseringsåtgärder kan också vara trängselskattesystem för att begränsa trafikflödena i toppbelastningstider och för att använda transportsystemet effektivare. För tågtrafiken kan även banavgifter få en styrande effekt, t.ex. mot höjd kapacitet per tåg eller trafikering utanför högtrafik.

För att hantera redundans vid olika störningsscenario i Öresundsregionen föreslås ett gemensamt arbete, förankrat hos myndigheter på båda sidor Öresund, som inkluderar olika perspektiv utifrån omfattning, tid och geografi.

### **Slutsatser finansiering**

Statens roll och åtaganden inom transportinfrastrukturen i funktionellt, organisatoriskt och finansiellt hänseende regleras genom flera olika lagar och regler, som vuxit fram under lång tid. Primärt ansvarar staten, genom Trafikverket, för infrastruktur som har en funktion i det nationella transportsystemet på väg och järnväg.

Åtgärder för att förvalta och utveckla vägar och järnvägar som staten svarar för finansieras normalt med statliga årliga anslag. För gränsöverskridande transportinfrastruktur har staten tidigare använt sig av gemensamt ägda organisationsmodeller som baseras på mellanstatliga avtal, både i myndighetsform och i statliga bolag. Det senare är en form som sannolikt kan bli aktuell även för en eventuell ytterligare fast förbindelse i Öresund. Stora Bält-förbindelsen, Öresundsbron och Fehmarn Bält-förbindelsen har alla haft samma typ av upplägg genom statligt ägda bolag som via intäkter från vägtrafiken gör att de initiala kostnaderna för förbindelsen samt driftkostnaden kan finansieras.

Avgifter på vägtrafiken är sannolikt också den mest troliga finansieringskällan för eventuella nya fasta förbindelser, men eventuellt kan andra intäktsvarianter på sikt bli möjliga, såsom trängselskattesystemen eller mer utvecklade system för banavgifter och vägavgifter. För förbindelser som endast avser järnväg kommer en betydande offentlig finansiering av både anläggningen och driften av denna att krävas.

Transportinfrastruktur som främst är avsedd att erbjuda en lokal eller regional tillgänglighet, men som inte har en direkt nationell transportfunktion, bör normalt ses som kommunala/regionala angelägenheter. Staten kan ha ett intresse av att följa utvecklingen av sådana projekt och kommer sannolikt att på ett eller annat sätt bli engagerad i en fortsatt utredning av sådana anläggningar även i Öresundsregionen, även om staten inte är ägare till anläggningen.

## 7.2 Syntes och förslag till fortsatt arbete

### Principer för utökad kapacitet över Öresund

Denna utredning har som uppdrag att analysera hur kapacitet över Öresund kan säkerställas samt visa på hur redundans kan skapas. Bortom 2050 bedöms ny järnvägskapacitet för gods- och persontåg behövas över Öresund. I enlighet med fyrstegsprincipen bör det utredas hur denna kapacitet kan tillskapas.

Vad skulle vara viktiga utgångspunkter för att skapa kapacitet och redundans över Öresund i ett framtida läge? Nedanstående är principer och funktioner som systemet bör ha ur ett statligt perspektiv på en utvecklad infrastruktur:

- En utvecklad infrastruktur över Öresund bör tillföra kapacitet på järnväg när utbyggnad av ytterligare två spår mellan Hässleholm och Lund och en fortsättning mellan Alvesta och Hässleholm är genomförda. En utvecklad infrastruktur över Öresund bör också skapa redundans, speciellt för gods på järnväg mellan Köpenhamn och Malmö då detta är en sträcka med stor känslighet vid störningar idag.
- En utvecklad infrastruktur över Öresund bör således ha en funktion både för gods- och persontågstrafik, för att ge tillräckliga nyttor (användande). Den bör också vara ansluten till de stora stationerna i persontågssystemet för att få ett bra resandeunderlag (och därmed en god nytta). Den bör också ansluta till godsrankeringen och till järnvägsnätet för godståg, för att bli användbar på ett rationellt vis för godstågstrafiken. Malmö godsbangård är en av de viktigare bangårdarna i Sverige och central när det gäller rangering av tågen ut ur och in i landet. Bangården ligger där Södra Stambanan och Godsstråket genom Skåne möts. En utvecklad infrastruktur över Öresund måste förhålla sig till var rangeringen är placerad, då de två hänger samman.
- Det övergripande syftet för utvecklad infrastruktur över Öresund bör vara att skapa integration och nyttor t.ex. av att utöka svensk och dansk arbetsmarknad. Det övergripande ansvaret för Trafikverket är att se till att transportinfrastrukturen har en sådan utformning att transportbehoven i Öresundsregionen, både regionalt och för långväga trafik, kan mötas med en rationell och samhällsekonomisk effektiv väg- och järnvägsanläggning. Därutöver har transportsystemet, och transportinfrastrukturen, en viktig roll i att ge förutsättningar för fortsatt integration, t.ex. på arbetsmarknaden, i regionen. En sådan bredare syn på den fortsatta planeringen av kapacitet och redundans i transportinfrastrukturen i Öresundsregionen bör vara utgångspunkten för det fortsatta arbetet

Det finns osäkerheter kring hur väl de olika förslagen till nya transportinfrastruktur-anläggningar löser utmaningarna fullt ut:

- En fast HH-förbindelse med föreslagen utformning skulle ge ökad kapacitet i väg- och järnvägssystemet över Öresund, men inte för godståg. Beroende på hur man i Danmark väljer att utveckla Kystbanan, så kan även möjligheten för persontågstrafik gå förlorad. Ett utökat och förlängt S-tågssystem till Helsingborg kan också vara en bra lösning, men det blir en lokal/regional bana och inte en del i det övergripande järnvägssystemet.
- Europaspåret skulle ge ett kapacitetstillskott i väg- och järnvägssystemet kust till kust, men medför behov av mycket omfattande åtgärder på landsidorna, i centrala Köpenhamn och i Skåne, som gör det svårt och kostsamt att genomföra. Hur det storregionala Öresundstågssystemet skall trafikera rationellt och kostnadseffektivt är heller inte tillräckligt studerat och inte heller en del av Skånetrafikens Persontågstrategi 2020–2040<sup>51</sup>.
- Öresundsmetron är tänkt att vara ett tunnelbanesystem mellan regionens två största städer. Metron kompletterar dagens förbindelse och är en del i stadsbyggnadsprojekt där den förbinder planerade större utbyggnadsområden i norra Malmö och nordöstra Köpenhamn. Den ger ingen ny kapacitet för gods- och persontågstrafik, förutom genom en indirekt avlastande effekt. Det storregionala resandet i Öresundstågssystemet bör även i framtiden ansluta till de nationella järnvägsnäten över Öresund. Det bedöms inte vara rationellt att låta Öresundståg terminera på Malmö C, för att låta resenärer byta till en metroresa.
- Öresundsbrokonsortiet har presenterat ett förslag som skulle öka kapaciteten på järnväg så att dagens förbindelse via Öresundsbron får tillräcklig kapacitet fram till ca år 2100. Förslaget innebär möjlighet till etappvisa utbyggnader och att nyttan av den befintliga förbindelsen maximeras. För detta behöver stora satsningar göras på respektive landsida, utöver föreslagen ny sänktunnel under Drogden, för vilka genomförbarheten eller kostnaderna inte bedömts. Känsligheten mot störningar i systemet kvarstår i stor utsträckning med denna lösning och tillskottet av redundans är begränsat.

Till detta kan man lägga synpunkter giltiga för samtliga framförda lösningar.

- De preliminära kostnadsuppskattningar som finns tillgängliga för de olika förslagen till fasta förbindelser i Öresundsregionen tyder på att vägförbindelser kan komma att täcka sina kostnader med de vägavgifter

---

<sup>51</sup> Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040 (skanetrafiken.se)

(infrastrukturavgifter) som kan tas in. Järnvägsförbindelser är dock i allmänhet mycket svåra att finansiera enbart på detta sätt. För järnvägsförbindelser krävs därför att intäkter från vägförbindelser kan föras över till järnvägsförbindelsen för att täcka underskotten för järnvägen, samt därtill sannolikt stöd från offentlig sektor. Ett överskott från en vägförbindelse kan vara en del av en finansiering av en ny järnvägsförbindelse.

- Ur ett finansiellt och organisatoriskt perspektiv behöver de tre förslag till fasta förbindelser som drivs kommunalt, komma längre i utredningen av utformning, risker och kostnader, samt möjliga avgiftsintäkter, för att mer detaljerade finansiella analyser och bedömningar av förslagen ska kunna göras. Det är också angeläget att bedöma dessa förslag i relation till andra förslag som analyserats i denna utredning eller som förts fram i andra sammanhang, som t.ex. en utökning av kapaciteten på nuvarande Öresundsbron.

### **Potential för dagens infrastruktur och transportsystem**

Transportsystemet skapar fysisk tillgänglighet och åstadkommer större sammanhängande arbetsmarknader, vilket är den stora nyttan av att förbinda de stora bebyggelsekoncentrationerna i Öresundsregionen. Dagens förbindelser klarar, i stort sett med dagens utformning, ett större resande över Öresund och har ytterligare potential att stödja integration av Öresundsregionen.

Utöver fysiska gränshinder mätt som restid och reskostnader, finns rättsliga och administrativa gränshinder<sup>52</sup>, men också kulturella och mentala gränshinder som begränsar rörligheten<sup>53</sup>. Det är viktigt att aktörer arbetar aktivt med att undanröja dessa gränshinder.

Transportsystemet ska dimensioneras så att det möter efterfrågan, dvs så att det finns kapacitet och redundans, men kan också kompensera för administrativa och kulturella gränshinder, genom förbättrad tillgänglighet. Samtidigt är det angeläget att bära med sig att det ofta tar lång tid innan integrationseffekter realiserar, och att de kan falla ut geografisk på olika sätt över tid.

Den finns en stor potential med dagens förbindelse för en ännu större integration. Dagens transportsystem är redan en möjliggörare för en ännu mer integrerad region och bättre sammanknuten arbetsmarknad i Öresundsregionen. Tågsystemet borde exempelvis kunna trafikera en större del av Öresundsregionen och inte nästan enbart vara ett Sydsvenskt tågsystem.

---

<sup>52</sup> [www.norden.org/sv/granshinderdatabasen](http://www.norden.org/sv/granshinderdatabasen)

<sup>53</sup> Mentala gränshinder för företag i Öresundsregionen, Öresundsinstitutet, 2019

## **Genomförandetid och ansvar för ny kapacitet över Öresund**

Trafikverket ser att det ur kapacitetsskäl först på lång sikt behövs ny infrastruktur över Öresund, men att andra skäl också kan finnas för nya förbindelser.

Kapacitetsmässigt kan det finnas behov bortom år 2050, men att utreda och bygga sådan infrastruktur tar lång tid, kanske 20 till 25 år (beroende på vad man anser vara startpunkten), så det är angeläget att starta studier.

Vidare utredning av förbättrad kapacitet och redundans över Öresund är en angelägenhet för respektive lands statliga myndigheter.

Förslag till fortsatt arbete:

Trafikverket anser att det är angeläget att inleda och bedriva initiala studier kring behov och lösningar. Detta bör göras bilateralt där de båda ländernas statliga organisationer som ansvarar för transportsystemet har ett gemensamt uppdrag, samt där kommunala och regionala aktörer med utvecklingsansvar och tillväxtfrågor är involverade. Detta kan göras på liknande sätt som det nyligen instiftade samarbetet mellan Sverige och Norge gällande järnvägsinfrastruktur.

Ett bilateralt arbete är en förutsättning för att kunna hantera den gränsöverskridande frågan vidare och över tid. Det finns flera faser i ett sådant arbete och olika typer av uppdrag. Lämpligt skulle vara ett första översiktligt utredningsuppdrag i linje med denna nu genomförda studie, som utforskar gemensamma framtida utmaningar och mål för transportsystemet i Öresundsregionen. I ett senare skede kan principiella lösningar analyseras och diskuteras.

Det är angeläget att en bilateral utredning förutsättningslöst utreder hur Sveriges och Danmarks behov av långsiktigt säkerställd kapacitet för både person- och godstrafik på väg och järnväg i Öresundsregionen kan hanteras, samt hur man bäst kan åstadkomma en samhällsekonomisk motiverad redundansnivå över Öresund.

Rekommendation är att ett bilateralt utredningsuppdrag ges av de två ländernas regeringar till Trafikverket och danska motsvarande transportmyndigheter.

## **Malmö godsbangård och godstrafik in i och ut ur Sverige**

Sammanbundet med frågan om kapacitet och redundans för gods på järnväg över Öresund, finns frågan om var och hur rangering av godstågstrafik sker. Malmö godsbangård är en av de viktigare bangårdarna i Sverige och där i stort sett allt järnvägsgods som skall ut och in ur Sverige i dag rangeras om. Denna funktion och detta behov lär finnas även på lång sikt. Bangårdens kapacitet och dess möjligheter till utökad kapacitet och längre godståg behöver studeras vidare och ett förslag på

prelimära lösningar behöver tas fram. Det krävs även vidare utredning av järnvägsåtgärder för redundans i Malmöregionen för att säkerställa att terminalerna nås. Med ett sådant underlag är det sedan möjligt att utreda hur mer kapacitet för gods på järnväg över Öresund kan ordnas.

Malmö godsbangård och ny infrastruktur över Öresund hänger samman och behöver studeras i ett sammanhang.

Förslag till fortsatt arbete:

Trafikverket bör utreda Malmönoden (Malmö godsbangård och Malmö personbangård) i flera tidsperspektiv, kring förutsättningar, utmaningar, redundans och möjliga lösningar för att hantera mer tågtrafik och i synnerhet fler och längre godståg. En viktig fråga är hur persontågstrafik, godstrafik och tågservicefunktioner, kan samsas inom den relativt begränsade ytan.

### **Framtidsprognoser för järnvägstrafik**

Avgörande för att förstå behov av infrastruktur i framtiden är de prognoser som görs kring hur trafiken kan komma att utvecklas. När det gäller den gränsöverskridande trafiken och resorna finns speciella utmaningar då dessa inte helt kan hanteras med stöd av de verktyg (prognosverktyg, trafikmodeller, etc) som finns idag. Frågan om långväga godstransporter och långväga personresor behöver involvera inte bara Sverige, utan för att ha en god uppfattning om utvecklingen på lång sikt, behöver detta göras i samarbete mellan myndigheter i Danmark och Sverige. Troligen behöver också Tyskland vara en part i ett sådant arbete. Vidare finns en diskrepans mellan svenska och danska aktörer hur man ser på trafikeringen över Öresund, där man från svensk sida har en hög ambitionsnivå medan man i Danmark har en annan syn givet kapacitetsbegränsningarna på Köpenhamn H.

Förslag till fortsatt arbete:

Samordnat trafikprognosarbete mellan Danmark, Tyskland och Sverige för den gränsöverskridande trafiken, effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen och samordning kring verktyg och samhällsekonomiska modeller.

Ett arbete är redan initierat i Danmark kring modellutveckling för att hantera gränsöverskridande transporter in och ut ur Danmark, genom ett arbete inom Sund og Bält AS som tar fram en prognosmodell för gränsöverskridande trafik. Även i Sverige pågår på Trafikverket ett arbete med att utveckla en personprognosmodell för gränsöverskridande resande.

# Bilaga 1 Kommunernas förslag till nya fasta förbindelser över Öresund

Under årens lopp har olika förbindelser över Öresund diskuterats och utretts, vilket kulminerade i öppnandet av Öresundsbron mellan Malmö och Köpenhamn år 2000. De konkreta förslag till fasta förbindelser som idag diskuteras aktivt i Sverige är en Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn, ett Europaspår mellan Landskrona och Köpenhamn samt en HH-förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Primärt är det de berörda kommunerna som driver dessa utvecklingsprojekt och den följande presentationen av dem bygger helt på projektens egna material och officiella beslut fattade nationellt, regionalt och lokalt i Sverige och Danmark.

## Fast HH-förbindelse

En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör har studerats sedan mitten av 1900-talet (se exempelvis SOU 1962:53). I den så kallade Strategiska analysen som redovisades 2021<sup>54</sup>, undersöktes HH-förbindelsens tekniska förutsättningar, trafikeffekter, möjligheter för brukarfinansiering samt samhällsekonomiska och regionala effekter. I analysen studerades både väg- och järnvägsförbindelse, se figur 1.

### Lösning enligt Strategisk analys

Vägförbindelsen är 17,2 km, varav kust till kust-delen består av ca 11 km borrhad tunnel med två tunnelrör. Vägen har motorvägsstandard med två filer och förbinder Helsingörmotorvägen (E47) på den danska sidan med E4/E6/E20 på den svenska sidan. Förbindelsen ansluter till befintligt vägnät vid trafikplats Södra i Helsingborg samt vid Snekkersten söder om Helsingör.

Järnvägsförbindelsen är ca 13,5 km och förbinder Helsingör Station med Helsingborg C och vidare mot Maria station. Kust-till-kust-delen av sträckningen är ca 7,5 km medan sträckan mellan Helsingborg C till Maria station är 4,5 km, båda sträckorna består av två borrhade tunnelrör. Tågförbindelsen ansluts till Kystbanen norrifrån på den danska sidan och till Västkustbanan söderifrån på den svenska. Anslutningarna medger vidare trafikering mot Köpenhamn samt Göteborg/Hässleholm. Förbindelsen är avsedd för regionala persontåg. Då det inte är möjligt att utöka tågtrafik på Kystbanen måste trafiken från Helsingborg integreras med nuvarande tågtrafik mellan Helsingör och Köpenhamn, som då gör ett tiotal stopp

---

<sup>54</sup> Trafikverket, Vejdirektoratet, Transport-, bygge- och boligstyrelsen, Strategisk analys/Förberedande studie Fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg, 2021



**Figur 1. Väg- och järnvägsförbindelse mellan Helsingør och Helsingborg enligt Strategisk analys<sup>55</sup>**

### **Pågående utredningar**

Under 2023 har Helsingborgs stad genomfört en RFI (Request for information) där man bjudit in ett flertal entreprenörer, konsulter och finansiella institut att ge förslag om utformning, byggteknik och finansiering av en eventuell fast förbindelse. 2021 tog Region Skåne och Helsingborg stad fram en alternativ finansiell analys som visade att återbetalningstiden skulle bli 31 år för en fast förbindelse.

I samband med detta regeringsuppdrag (Kapacitet och redundans över Öresund) har en fördjupning gjorts för en fast HH-förbindelse för att hitta mer kostnadseffektiva lösningar<sup>56</sup>.

### **Kostnader, finansiering och samhällsekonomi**

Den totala anläggningskostnaden för väg- och järnvägsförbindelsen har beräknats till 57,3 miljarder svenska kronor, varav vägförbindelsen utgör drygt 29,5 miljarder kronor<sup>55</sup>. Kostnaden är beräknad i 2020 års prisnivå, i enlighet med svensk och dansk metodik. Kostnaden för väganläggningen inkluderar kust-till-kust-förbindelsen samt anslutningar till E47 i Danmark och E4/E6/E20 i Sverige. Järnvägsförbindelsen inkluderar kostnader för nya stationer i Helsingør och

<sup>55</sup> Trafikverket, Vejdirektoratet, Transport-, bygge- och boligstyrelsen, Strategisk analyse/Förberedande studie Fast förbindelse mellan Helsingør och Helsingborg, 2021

<sup>56</sup> Trafikverket, Rapport Kapacitet och redundans för transporter över Öresund. Fördjupning Helsingborg – Helsingør, 2024-07-01



Helsingborg samt en ny tunnel från Helsingborgs central till Maria, för anslutning mot Västkustbanan och Skånebanan. Alternativen är enbart framtagna för beräkning av kostnader, samhällsekonomi och effekter och är inte nödvändigvist det slutliga alternativet.

Utredningen konstaterar att en ren vägförbindelse är samhällsekonomiskt lönsam och att det är möjligt att finansiera vägförbindelsen med brukaravgifter i likhet med Öresundsbron. Så är inte fallet för en kombinerad förbindelse för både väg och järnväg som skulle kräva någon form av finansiellt tillskott. Detta beror på att de beräknade nyttorna av en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse inte motsvarar den betydligt högre investeringskostnaden jämfört med en vägförbindelse. Analysen har förutsatt att ingen EU stöd uppnås.

### **HH-förbindelsens effekter**

En fast HH-förbindelse minskar restiden med bil mellan Sverige, Norge, Danmark, och Tyskland. Restiden kommer att minskas 16 - 17 minuter för kollektivtrafikresenärer. En ny fast vägförbindelse innebär en viss omfördelning av trafiken på vägnätet mellan danska och den svenska sidan. Generellt ökar biltrafiken något söder om Helsingör, samtidigt som trafiken på E6 söder om Landskrona och på Öresundsbron minskar. HH-förbindelsen ger redundans för den internationella vägtrafiken över Öresund. Jämfört med vägtrafiken innebär en järnvägsförbindelse inte samma trafik- och kapacitetsavlastning på Öresundsbron, eftersom den inte är tänkt att trafikeras av godstrafik och fjärrtåg. Dock tillskapar den redundans för persontrafiken över sundet. Rätt utformad skulle den kunna ge redundans för internationell godstrafik på järnväg om Öresundsbron är avstängd.

## Europaspåret

Europaspåret är en kombinerad förbindelse för väg- och järnvägstrafik mellan Landskrona och Köpenhamn, se figur 2. Europaspåret drivs av Landskrona stad och är tänkt att byggas som en ca 21 km lång sänktunnel under Öresund. Järnvägsförbindelsen kan trafikeras av både person- och godståg.



Figur 2. Förslag till väg- och järnvägsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn<sup>57</sup>

### Lösning enligt Europaspåret

Europaspårets vägdelen planeras för motorvägsstandard med två filer och förbinder E6/E20 på svenska sidan med den under utredning framtida Östlig Ringvej i Köpenhamn. På danska sidan föreslås en förgrening av väg och järnväg vid Middelgrund och vägdelen ansluts till Östlig Ringvejs trafikplats vid Prøvestenen. På svenska sidan ansluter sänktunneln till en konstgjord ö söder om ön Gråen utanför Landskrona och därifrån går väg- och järnvägsdelen på en gemensam bro

<sup>57</sup> Landskrona stad, Broschyr om Europaspåret 2023, En ny förbindelse mellan Sverige och Danmark

till fastlandet. Alternativt kan sänktunneln ansluta direkt till fastlandet. Vid den södra delen av Landskronas industrihamn separeras väg- och järnvägsdelen och vägdelen ansluts till E6 i både norrgående och södergående riktning.

Järnvägsdelen består av ett dubbelspår som kommer trafikeras av regional-, fjärr- och godståg. På danska sidan innebär huvudförslaget att efter sänktunneln nått land så fortsätter den i en borrhad tunnel under Köpenhamn till Köpenhamns Huvudbangård vid Vesterportgraven. En ny underjordisk stationsdel, likt Triangelns station i Malmö, kan läggas till projektet om behov för ytterligare plattformskapacitet behövs på Köpenhamn H. För godstågen anläggs en förgrening med separat tunnel under Köpenhamn med anslutningen till bangården förslagsvis i riktning Ringstedbanan, som primär godssträcka mot kontinenten via Fehmarn. På svenska sidan ansluter järnvägen till Västkustbanan norrut vid Landskrona station, där en ny nersänkt stationsdel byggs likt Malmö Hyllie station. Europaspåret ansluter även mot Rååbanan, Godsstråket genom Skåne och Södra stambanan.

### **Kostnader, finansiering och samhällsekonomi**

År 2021 gjordes en ekonomisk kalkyl för Europaspåret vilken uppdaterades i januari 2023. Den totala anläggningskostnaden uppgår till 85 miljarder kronor, varav vägförbindelsen utgör drygt 33 miljarder kronor<sup>58</sup>. I kalkylen ingår kust-till-kust-förbindelsen och anslutningar för att binda ihop danska och svenska väg- och järnvägssystemet. I kalkylen ingår inte tilläggsinvesteringar som anslutning till Västkustbanan söderut, separat underjordisk stationsdel i Köpenhamn, triangelspår i Eslöv för anslutning till Södra stambanan samt mötesspår på Marieholmsbanan. Dessa åtgärder kan komplettera Europaspåret för att möjliggöra ökad funktion, kapacitet och nytta. En eventuell ny rangerbangård i anslutning till förbindelsen ingår inte i kalkylen.

Europaspåret kan, enligt deras egna analyser, finansiera sig själv genom EU-stöd och framtida trafikintäkter på samma sätt som Öresundsbron. Därutöver kan Fehmarn Bält-förbindelsens tunnelfabrik i Rödby återanvändas för att producera Europaspårets tunnelement.

### **Europaspårets effekter**

Europaspåret innebär redundans för all trafik inklusive godstågstrafik över Öresund. För godståg skapas dessutom ökad kapacitet och kortare ledtider samt avlastning av järnvägen i Malmö, Lund och Köpenhamns flygplats från godstrafik<sup>59</sup>. Detta skapar möjligheter för utökad fjärrtågstrafik mot kontinenten med kortare restider<sup>60</sup>. Ett nytt regionaltågssystem innebär kortare restider inte minst från

---

<sup>58</sup> Landskrona stad, presentation kostnader, erhållna augusti 2023

<sup>59</sup> Landskrona stad, <https://www.europasparet.se/europasparet/godstrafik/>

<sup>60</sup> Landskrona stad, <https://www.europasparet.se/europasparet/fjarrtagstrafiken/>

nordvästra och nordöstra Skåne samt södra Halland mot Köpenhamn och därmed regionförstoring och ökad arbetsmarknadsregion<sup>61</sup>. På danska sidan ökar Europaspåret järnvägskapaciteten vid Köpenhamn H och skapar full separering av dansk och svensk regionaltågstrafik.

## Öresundsmetro

Öresundsmetron har utretts av Malmö stad och Köpenhamns kommun sedan 2012 i flera successiva utredningar<sup>62</sup>. Öresundsmetron är en tunnelbana mellan centrala Köpenhamn och centrala Malmö, se figur 3, och är tänkt att byggas med samma teknik som metron i Köpenhamn.



**Figur 3. Förslag till dragning av Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn<sup>63</sup>**

### Lösning enligt Öresundsmetron

Öresundsmetron planeras att bli en del av den nya metrolinjen M5 i Köpenhamn som sträcker sig mellan København H och Østerport Station. Öresundsmetron ansluter till M5 mellan stationerna Prags Boulevard och Lergravsparken i den sydöstra delen av Köpenhamn. Öresundsmetron är tänkt att bli en helt integrerad del av M5-linjen och kommer därför att använda samma tunnelspår som M5 på den danska sidan. Under Öresund anläggs metron i en 22 km lång borrad tunnel som består av ett rör för två tågspår med skiljevägg emellan. I Västra hamnen i Malmö

<sup>61</sup> Landskrona stad, <https://www.europaspåret.se/europaspåret/regional-utveckling/>

<sup>62</sup> Malmö stad, Københavns kommune, <https://www.oresundsmetron.com/>

<sup>63</sup> Malmö stad, Afry, Öresundsmetron: Kapacitet och redundans i järnvägssystemet, 2023-05-05

delas metron upp i två parallella enkelspårstunnlar fram till Malmö C. Det planeras för tre metrostationer i Malmö, inkl. Malmö C.

Restiden mellan Malmö C och København H är beräknad till 23 minuter och frekvens mellan tågen kan komma ner till var 90:e sekund under högtrafik, vilket motsvarar frekvensen i metrosystemet i Köpenhamn. Maxkapaciteten för Öresundsmetron är 7 800 passagerare per timme i varje riktning.

### **Pågående utredningar**

I maj 2023 inledde Metroselskabet, på uppdrag av den danska staten och Köpenhamns kommun, en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av nya metrolinje M5<sup>64</sup>. I utredningen undersöks de tekniska förutsättningarna för den exakta linjedragningen och placeringen av stationer. I MKB:n ingår en delutredning, finansierad av Köpenhamns kommun, Region Skåne och Malmö stad, av de tekniska möjligheterna för att ansluta en metrolinje till Malmö. MKB:n för M5 kommer att presenteras våren 2024. Det förväntas att det danska parlamentet vintern 2024/2025 kommer att anta en så kallad anläggningslag för byggnation av den nya metrolinjen M5. I detta beslut ingår också det eventuella byggandet av en förgreningskammare för en framtida Öresundsmetro.

I juni 2023 beslutade Borgerrepræsentationen i Köpenhamn om att starta en analys av framtida utbyggnader av metronätet till alla stadsdelar i Köpenhamns kommun, till grannkommuner samt till Malmö. Analysen beräknas vara genomförd till början av 2025.

Malmö stad beslutade 2022 att inleda arbetet med fördjupad översiktsplan för Öresundsmetron i Malmö. Planarbetet ska pågå till 2027<sup>65</sup> och kommer även utreda en eventuell fortsättning av metron i staden mot exempelvis Nyhamnen, Norra hamnen, Värnhem och Södervärn. I maj 2024 förväntas kommunstyrelsen anta en inriktningsplan för Öresundsmetrons linjedragning mellan Västra hamnen och Malmö C, samt placering av stationer.

### **Kostnader, finansiering och samhällsekonomi**

Den totala anläggningskostnaden för Öresundsmetron har beräknats till totalt ca 40 miljarder svenska kronor, varav kust till kust-sträckan utgör cirka 30 miljarder svenska kronor. Kostnaden inkluderar 50 % risktillägg och är beräknad i 2017 års prisnivå.

---

<sup>64</sup> [Igangsættelse af miljøkonsekvensvurdering af metrolinje M5 | Københavns Kommunes hjemmeside \(kk.dk\)](#)

<sup>65</sup> [Öresundsmetrons stationer i Malmö utreds - Malmö stad \(malmo.se\)](#)

Finansiering föreslås genom en kombination av möjliga finansieringskällor som omfattar delar av Öresundsbrokonsortiets framtida intäkter, biljettintäkter från Öresundsmetrons resenärer och möjlig EU-finansiering.

De samhällsekonomiska analyserna som gjorts visar på att förbindelsen är svagt olönsam<sup>66</sup>, men i nivå med de tidigare byggda metrolinjer M3 och M4 i Köpenhamn. Öresundsmetron ger positiva effekter och nyttor i form av restidsvinster och hög turtäthet. Exempelvis blir restidsvinsten mellan Malmö c och Köpenhamn H cirka 20 minuter, medan en resenär från centrala Lund har möjlighet att ta sig till centrala Köpenhamn på 41 minuter med en restidsvinst på 17 minuter jämfört med idag<sup>67</sup>.

### **Öresundsmetrons effekter**

Malmö stads analyser<sup>68</sup> visar att Öresundsmetron avlastar järnvägssystemet runt Öresund samtidigt som den främjar pendling och integration mellan de två storstadsområdena. Det bedöms att år 2040<sup>69</sup> kan minst hälften av tågresorna över Öresundsbron flyttas över till Öresundsmetron (ca 30 000 resor). Denna avlastning av persontransporter från Öresundsbron, kan enligt Malmö stad frigöra kapacitet i Citytunneln och Öresundsbron som kan användas för fler fjärrtåg och godståg. Bedömningen är att metron, i kombination med utbyggnad av Öresundsbrons landanslutningar, kan möjliggöra kapacitet på bron för fyra godståg per timme och riktning. Detta kan jämföras Trafikverkets bedömning att det med två godståg per timme och riktning över Öresundsbron kan gå upp mot 90 godståg per dygn om landinfrastrukturen är utbyggd, samtidigt som basprognosen för år 2045 visar ett behov av 50 godståg per dygn.

---

<sup>66</sup> Malmö stad, Københavns kommune, Incentive, Samfundsøkonomisk analyse af en Øresundsmetro, 2021-04-06

<sup>67</sup> Malmö stad, ÅF, Öresundsmetron: framtidens gemensamma förbindelse lokala och regionala effekter, december 2018

<sup>68</sup> Malmö stad, [AFRY, Öresundsmetron: Kapacitet och redundans i järnvägssystemet, 2023-05-05](#)

<sup>69</sup> Malmö stad, 2024-01, presentation av passagerarprognos

# Källförteckning

Cars, G., Hansen, M., Hasselgren, B., & Rostvik, M., Vision och verklighet i Öresundssamarbetet: Forskningsrapport om samarbete och utvecklingspotentialer i Öresundsregionen, 2014

Copenhagen Airport, [facts-and-figures-2023.pdf \(cph.dk\)](#)

Danske Statsbaner och Statens Järnvägar, Togtrafikken på Øresundsforbindelsen, juni 1991

DST, [Danmarks Statistik \(dst.dk\)](#)

European Commission, Trans-European Transport Network (TEN-T) (europa.eu)

European Commission, Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway areaText with EEA relevance (europa.eu)

Greater Copenhagen, Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak, Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen, 2021

Hasselgren, B., & Lundgren, A., TransGovernance Öresund : Experiences and future development in transport infrastructure development and governance in the Öresund Region, 2014

IBU-Öresund, Infrastruktur och byutveckling i Öresundsregionen, 2010

Københavns kommune, Igangsættelse af miljøkonsekvensvurdering af metrolinje M5 | Københavns Kommunes hjemmeside (kk.dk)

Københavns kommune, Igangsætning af screeningsanalyse af udbygning af metronettet og analyse af mulige finansieringskilder til ny infrastruktur | Københavns Kommunes hjemmeside (kk.dk)

Landskrona stad, Broschyr om Europaspåret 2023, En ny förbindelse mellan Sverige och Danmark

Landskrona stad, presentation kostnader, erhållna augusti 2023

Landskrona stad, <https://www.europasparet.se/europasparet/godstrafik/>

Landskrona stad, <https://www.europasparet.se/europasparet/fjarrtagstrafiken/>

Landskrona stad, <https://www.europasparet.se/europasparet/regional-utveckling/>

Malmö stad, Københavns kommune, <https://www.oresundsmetron.com/>

Malmö stad och Köpenhamns kommun, Incentive, Samfundsøkonomisk analyse af en Øresundsmetro, 2021-04-06

Malmö stad, Afry, Öresundsmetron: Kapacitet och redundans i järnvägssystemet, 2023-05-05

Malmö stad, ÅF, Öresundsmetron: framtidens gemensamma förbindelse lokala och regionala effekter, december 2018

Malmö stad, Öresundsmetrons stationer i Malmö utreds - Malmö stad (malmo.se)

Malmö stad, 2024-01, presentation av passagerarprognos

Regeringen, Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, I2022/01294

Regeringen, Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne samt ändring av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, LI2023/03475

SCB, [Statistikmyndigheten SCB](#)

Skånetrafiken, tåg per station, sammanställning 2000–2023

STRING, Greater Copenhagen, Sweco, Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link. Forecasts, Challenges and Solutions, 2023-03-31

Sverigeförhandlingen, Trafikverket, Transport-, Byggnings- og Boligministeriet, Resande och transporter över Öresund, 2017, inkl underlags-PM nedan

Trafikverket, Förbindelse över Öresund, Järnvägskapacitet. Underlag för analys av kapacitetsbehov Öresund, 2017

Trafikverket, Vejdirektoratet, Förbindelse över Öresund - PM Kapacitet Vägtrafik\_20161130, 2017

Trafikstyrelsen, Trafikplan for den statslige jernbane 2023, 2023-10

Trafikverket, Basprognos 2045, [Basprognoser - Bransch \(trafikverket.se\)](#), 2024-04-02

Trafikverket Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Trafikverket, Rapport Kapacitet och redundans för transporter över Öresund. Fördjupning Helsingborg–Helsingör, 2024-07-01



Trafikverket, Vejdirektoratet, Transport-, bygge- og boligstyrelsen, Strategisk analyse/Förberedande studie Fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, 2021

Trafikverket, Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland. Redovisning av regeringsuppdrag, TRV 2023/76671

Trafikverket, Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Redovisning av regeringsuppdrag, TRV 2022/145392

Transportministeriet, Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035, 2020/21:7

Transportministeriet, Kommissorium for en helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet, 2023-4479

Transportstyrelsen, [Flygplatsstatistik - Transportstyrelsen](#)

Trivector, Öresundstågsresandet 2023. Sammanställning och analys av tågresandet helåret 2023 jämfört med föregående helår, rapport 2024:5

Öresundsbrokonsortiet, Potential i befintlig Öresundsförbindelse. Så kan Öresundsbron framtidssäkras till år 2100, 2024-02-01

Øresundsintitutet – dansk-svenskt kunskapscentrum (oresundsintitutet.org)  
2024-04-26

Öresundslinjen, [Färja Helsingør - Ta färjan med oss | ÖRESUNDSLINJEN \(oresundslinjen.se\)](#)

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.

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

**[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)**