

# Sydsvenska prioriteringar

## Kapacitet och redundans för transporter över Öresund

Trafikudvalgets och Trafikutskottets möte  
Köpenhamn 2024-11-18

Anna Wildt-Persson, regional direktör och Lars Brümmer,  
strategisk planerare i Södra regionen

# Innehåll

- 10.15 Sydsvenska infrastrukturprioriteringar – perspektivet Fehmarn
- 10.30 Presentation av utredningsuppdraget Öresund
- 11.10 Frågestund
- 11.30 Borgerinddragelse i forbindelse med anlægs- og infrastrukturprojekter  
Ev - eksempel på samrådsprocessen i Sverige mm





E4 Ljungby-Toftanäs

Ångelholm-Maria dubbelspår

4-spår Malmö-Lund

# Nyligen invigda större satsningar i Nationell plan 2022-2033

● Järnväg ● Väg





# Större nyinvesteringar i gällande Nationell plan 2022-2033

● Järnväg ● Väg



# Planerade åtgärder av betydelse post-Fehmarn

## Närmast Öresundsbronns fäste (Malmö)

- Malmö bangård, planskild spårkorsning klar ca 2030-2035
- Malmö C - Östervärn, dubbelspår klar ca 2030-2035
- Malmö C Övre, plattformsspår klar ca 2030-2035
- Malmö godsbangård, spår 58 klar ca 2029
- Svågertorp, förbigångsspår klar ca 2030

## Södra stambanan

- Slätthult, förbigångsspår klar ca 2031
- Hässleholm, förbigångsspår klar ca 2030-2035

## Godsstråket genom Skåne

- Teckomatorp-Kävlinge, mötesspår klar ca 2031
- Lommabanan & Söderåsbanan, bulleråtgärder delvis pågående

**Summa ca 3 miljarder kronor**

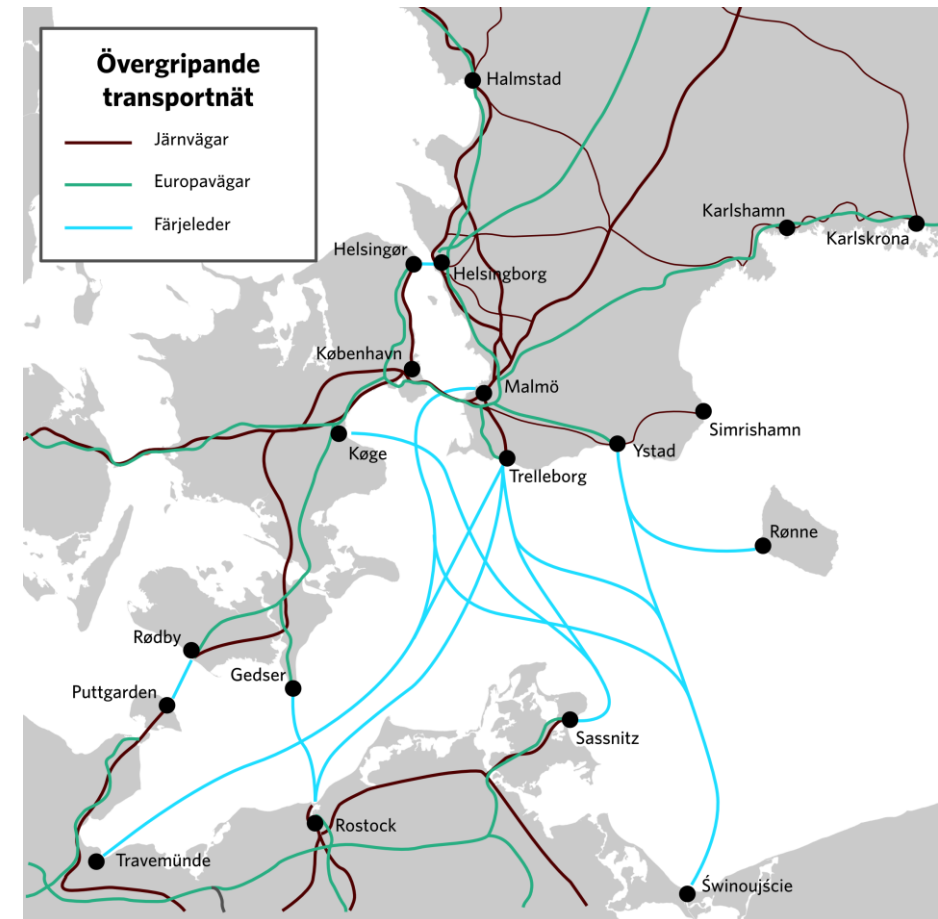


# Kapacitet och redundans för transporter över Öresund

# Uppdraget

- Ett av ca tio kortfattade uppdrag givna av regeringen inför ny Nationell plan
  - ...
  - ”Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör.”
  - ...
- Utgångspunkter
  - Utredning ”Järnvägskapacitet Skåne”, 2023
  - Strategisk analys HH, 2021
  - Utredning tåg färja Trelleborg–Rostock, 2024
  - mm

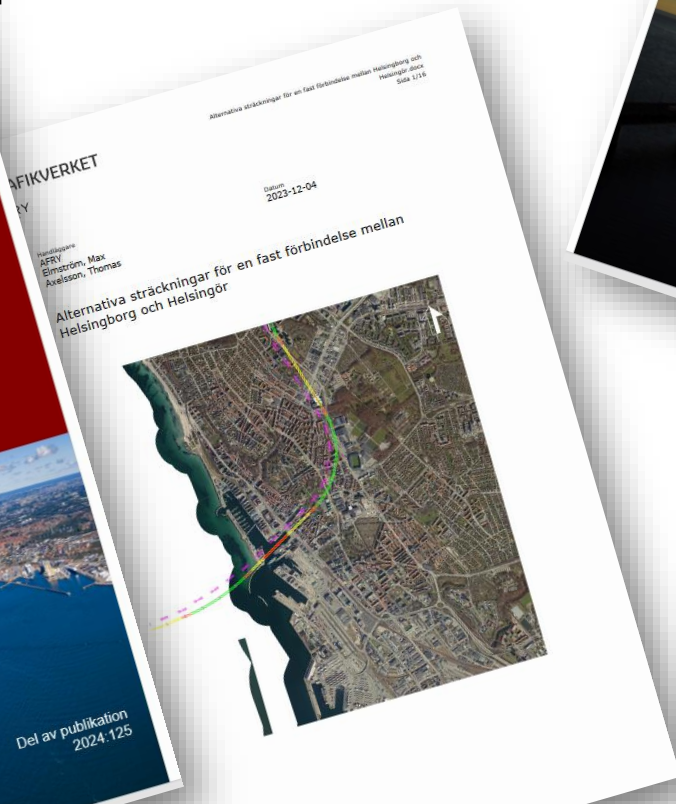
D.v.s. ett ensidigt svenskt uppdrag från svenska regeringen, danska myndigheter har inget uppdrag





# Leverans

- Huvudrapport Kapacitet och redundans Öresund
  - Person- och godstrafik på väg och järnväg
  - Tre perspektiv: ca år 2030, 2040 resp. 2050
- Fördjupning Helsingborg Helsingör
- Tre underlagsrapporter







**Mer kapacitet över Öresund  
behövs efter 2050**

**- först behöver  
begränsningarna på land  
åtgärdas**



# Kapacitet väg

- God kapacitet på bron. 60% belastning år 2040
- Begränsningarna finns under högtrafikperioder i det till bron anslutande vägnät
- Det är det regionala resandet inom Skåne (resp Själland) som ger upphov till begränsningarna i det anslutande vägnät

Belastning under maxtimme år 2040

HELSINGBORG

**Maxtimme  
(11% av ÅDT)**

- Friflödes
- Påverkan hastighet
- Ökad hastighetspåverkan
- Över kapacitet

**Maxtimme  
(11% av ÅDT)**

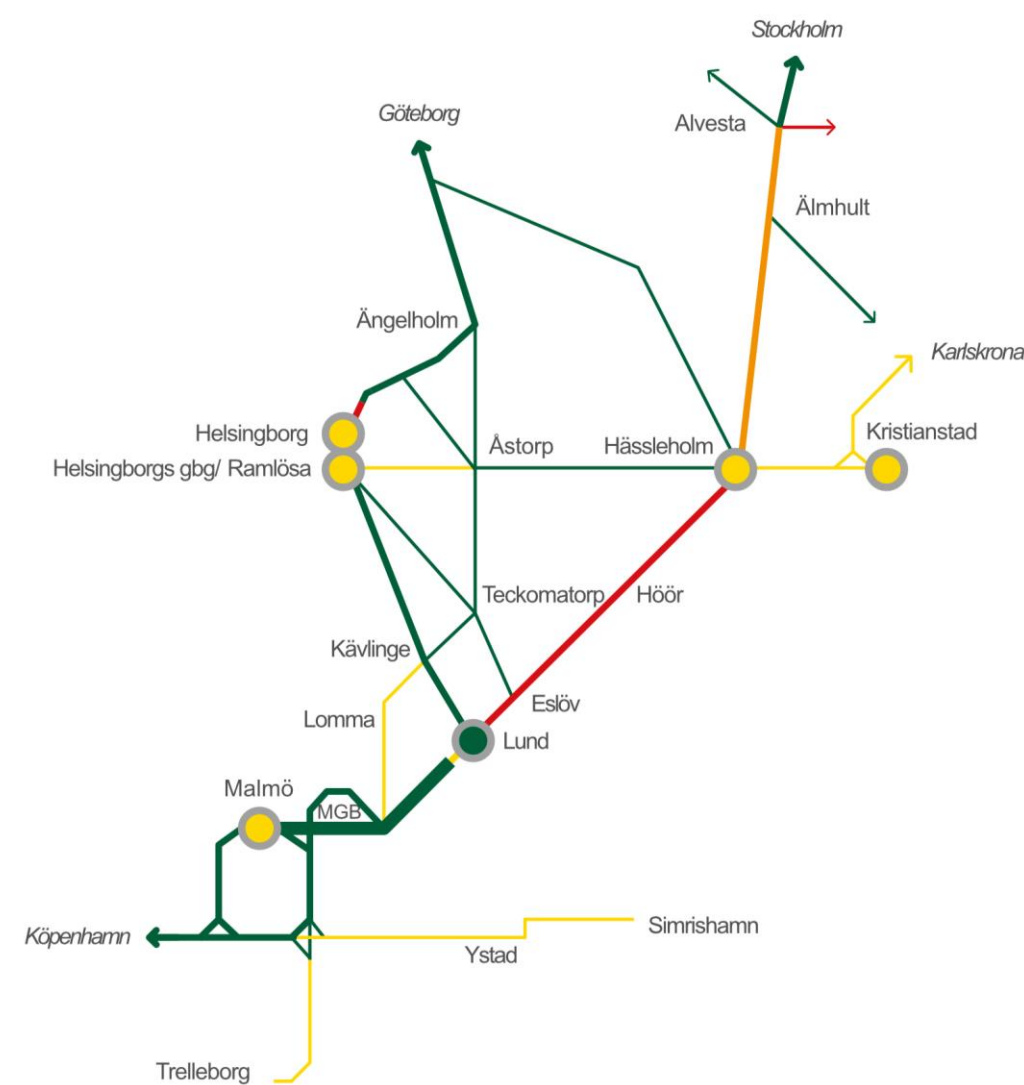
- Friflödes
- Påverkan hastighet
- Ökad hastighetspåverkan
- Över kapacitet

MALMÖ



# Kapacitet järnväg 2024

- Trafikering över bron idag (per timme och riktning):  
6 Öresundståg + 1-2 fjärrtåg + 2 godståg  
– Med gränskontroller är detta max
- Maxkapacitet bron (per timme och riktning):  
12 persontåg + 2 godståg alternativt  
10 persontåg + 3 godståg
- Idag går 25–35 godståg per dygn över bron
- 2 (-3) tåglägen per timme och riktning ger en praktisk kapacitet på drygt 90 tåglägen per dygn
- Basprognos 2045 anger 50 godståg per dygn



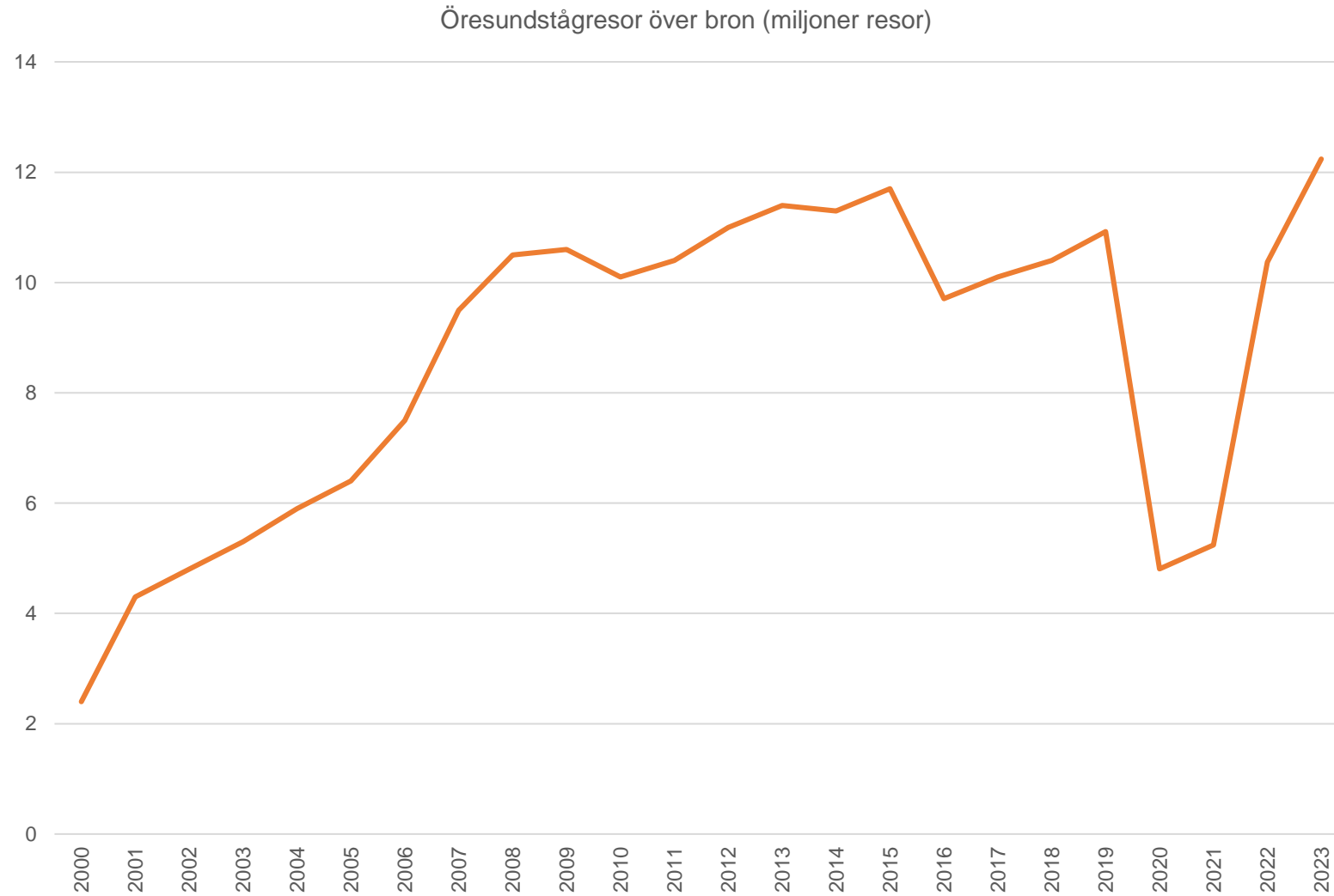
## Förklaring:

- 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 bananställgängliga kapacitet
- ej utredd linje, stora osäkerheter om dragningen

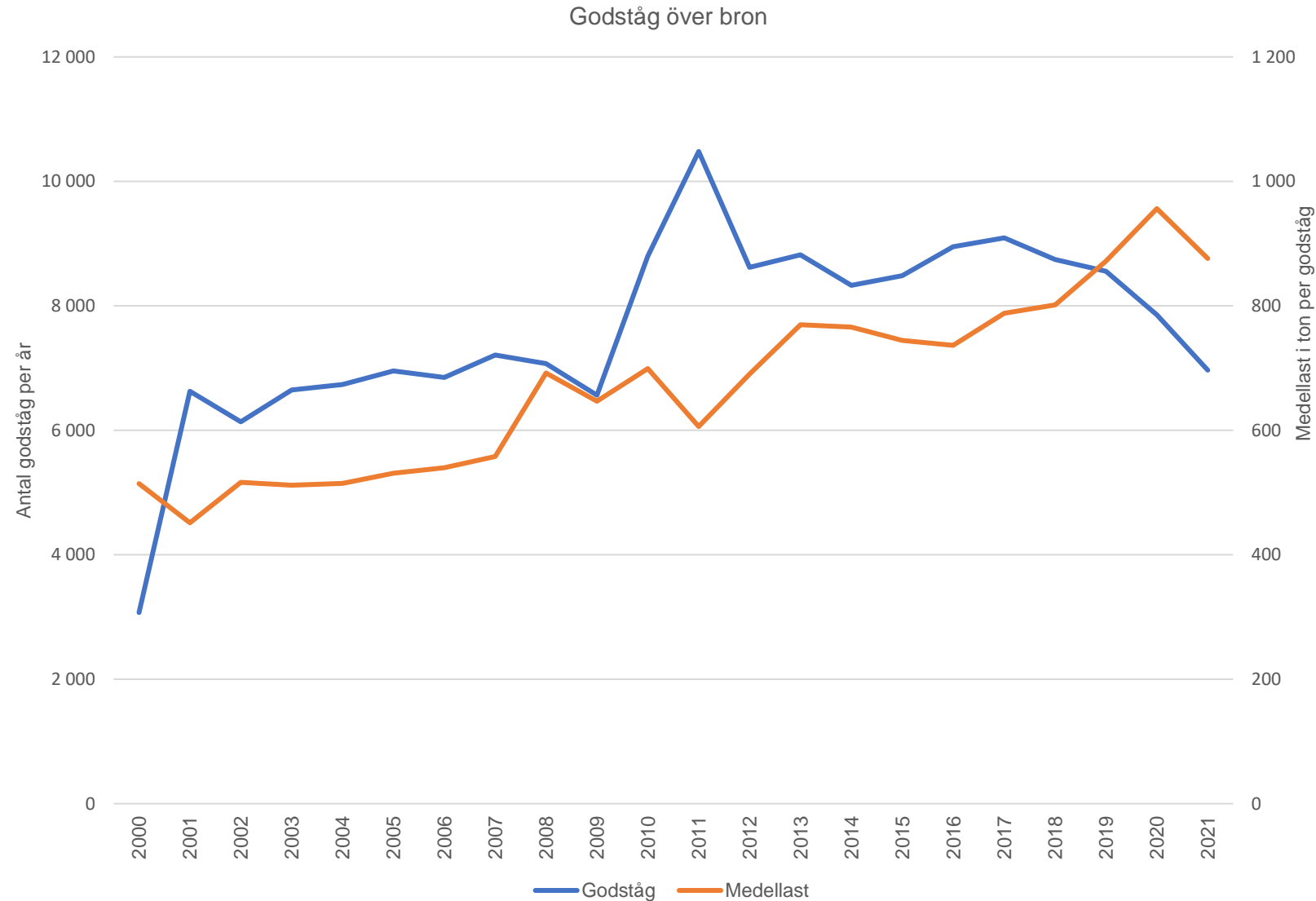
**Streckens tjocklek** indikerar hur många spår sträckan har, ju tjockare streck desto fler spår

# Tågresor Öresundsbron





# Utveckling godstågstrafik Öresundsbron



# Kapacitet järnväg 2040+





# Kapacitet järnväg 2050+



# Slutsatser kring kapacitet

- Kapacitetsbegränsningarna finns under överskådlig tid inte över Öresund utan på landinfrastrukturen, för både väg och järnväg
- Gränskontrollerna begränsar kapaciteten i dagsläget för järnvägssystemet
- Den mest prioriterade åtgärden för järnvägssystemet i södra Sverige såväl som över Öresund är ytterligare två spår mellan Hässleholm–Lund
- Järnvägskapaciteten norr om Hässleholm sinar före över Öresund
- Höga ambitioner kring antalet persontåg över Öresundsbron från svenska regionala och nationella aktörer – annan syn i Danmark givet kapacitetsbegränsningarna på Köpenhamn H






# Förslag till åtgärder

# Förslag till åtgärder 2030, 2040, 2050

- Bekräftar behovet av flera redan högt prioriterade åtgärder:
  - Två nya spår Hässleholm-Lund
  - Förbigångsspår
  - Kapacitet Malmö-noden
  - Kapacitet Noden Hässleholm
  - Kapacitet Malmö-noden
  - E6 ytterligare körfält
  - E6 ITS
- Lyfter även mer framtida åtgärder:
  - Differentierad avgift i tid på Öresundsbron
  - Kilometer-skattesystem
  - Ytterligare förbigångsspår
  - Två nya spår Hässleholm – Alvesta
  - Mer kapacitetsstarka gods- och persontåg
  - Mer styrande banavgifter
  - Samt - ny kapacitet över Öresund bortom 2050

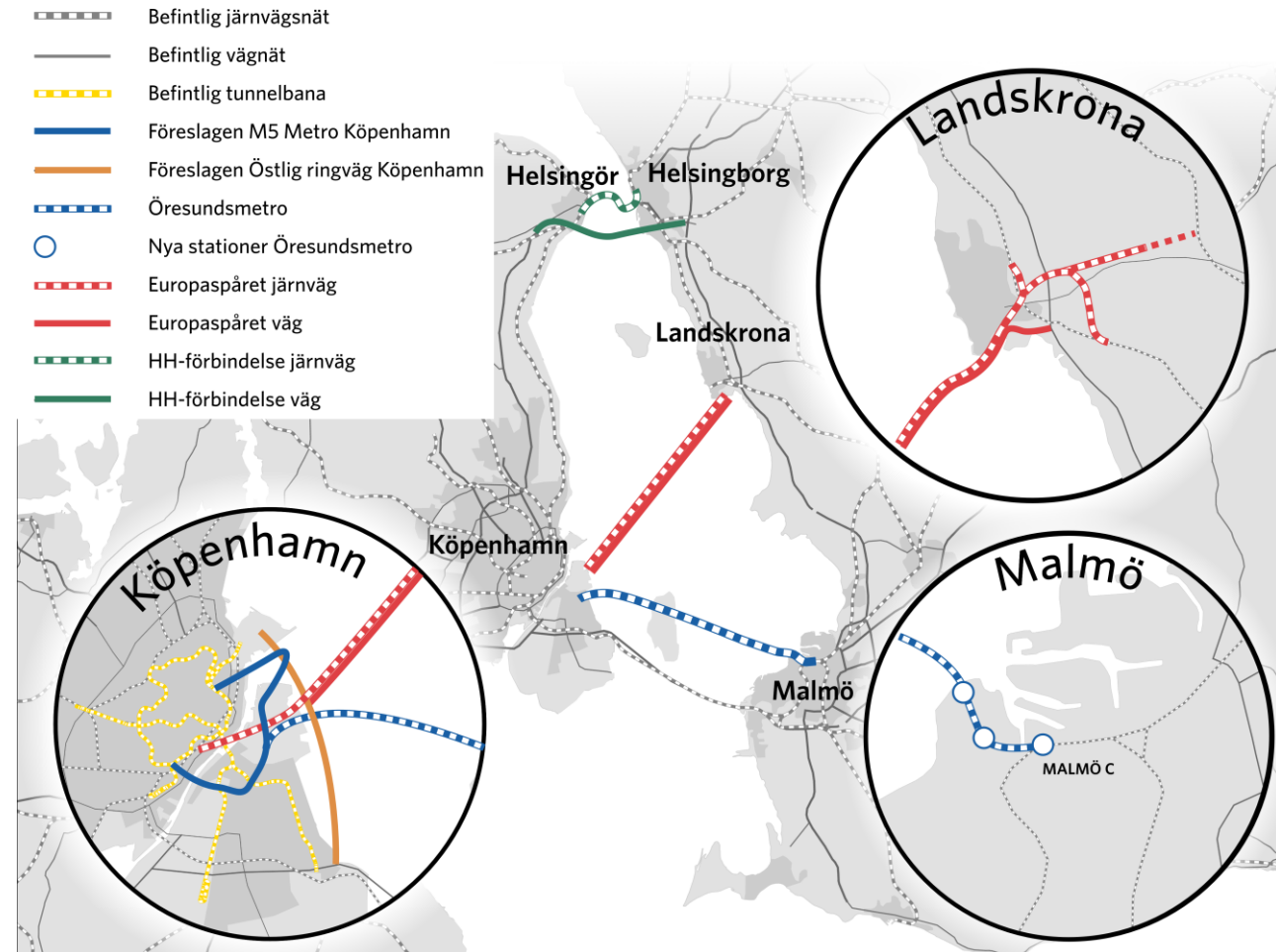


A long bridge stretches across the sea towards the horizon under a dramatic sunset sky. The sun is low on the horizon, creating a bright reflection on the water. The sky is filled with dark, heavy clouds, with some lighter patches where the sun's light breaks through. The bridge is a dark silhouette against the lighter sky and water.

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

# Värdering av fasta förbindelser

- Åtgärder 2050+
- Konsultstöd: översiktligt värdera Öresundsförbindelsers effekter utifrån befintligt material
  - Fast förbindelse Helsingør–Helsingborg
  - Europaspåret
  - Øresundsmetro
- Kapacitet, redundans, landinfrastrukturens förutsättningar, kostnader, tillgänglighetseffekter - samt landsidan i Danmark





## HH-FÖRBINDELSE -VÄG OCH JÄRNVÄG

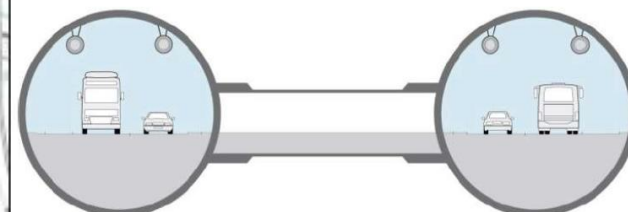
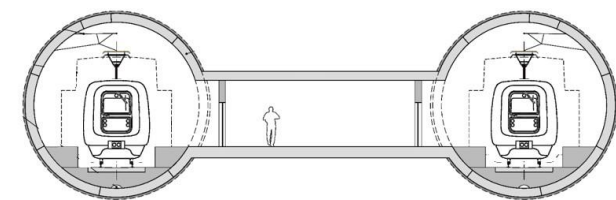
# HH

- Tillför kapacitet för persontågstrafik
- Godstågstrafik inte möjligt (men ev i nödläge)
- Kystbanens trafikupplägg påverkar lösningen
- God kapacitet i det anslutande vägnätet
- Goda tillgänglighetseffekter i NV Skåne
- Intrång i Helsingör (inlösen av fastigheter)
- Kostnads kalkylen i nedre spannet
- Vägförbindelsen samhällsekonomiskt lönsam

### FÖRKLARINGAR

- STATION
- CLUTACOVER/RETNINGSRINNE
- TJÄN RÖRRAAD TUNNEL DIAMETER 9 M
- TRÄG
- YTLAGR

- Lösningar studerade sedan lång tid tillbaka
- Väg- och järnvägsförbindelse
- Borrade tunnlar, 4 st
- Studerad gemensamt av myndigheter DK+S
- 57 mdkr prisnivå 2020

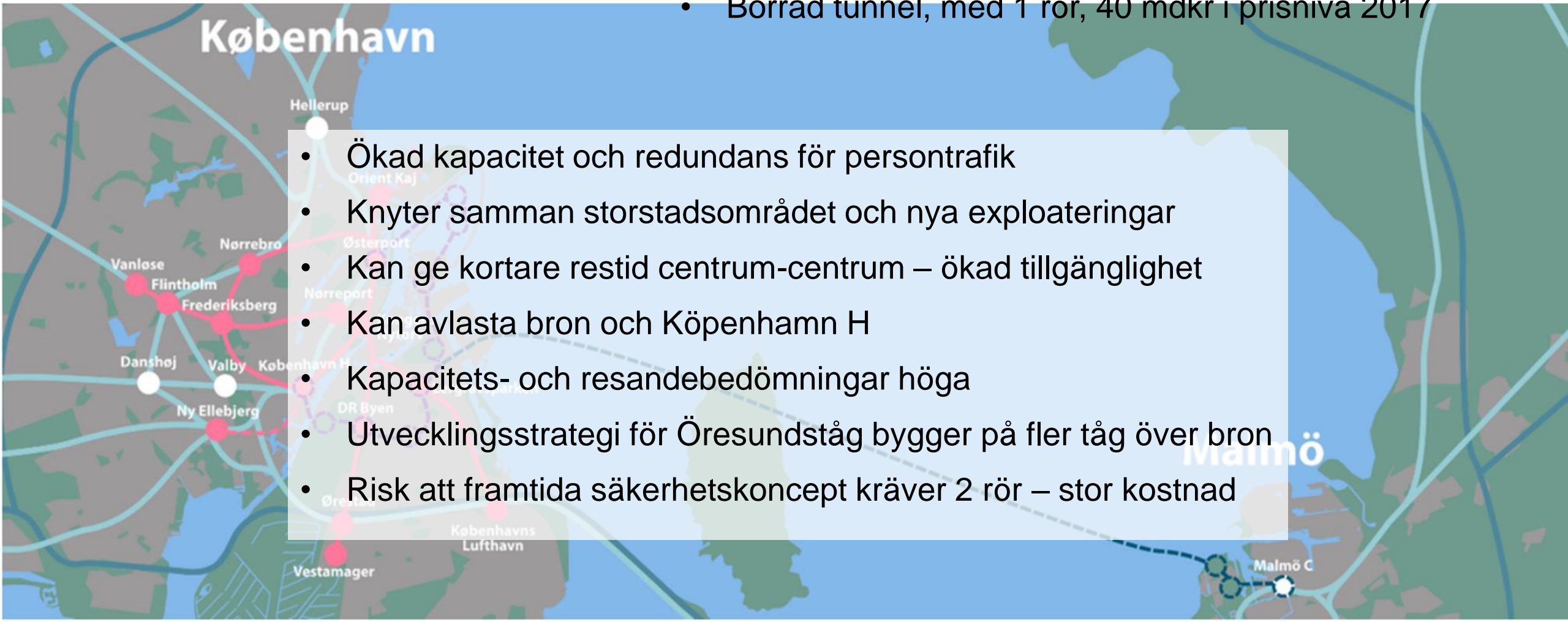


Vejtunnel



# Öresundsmetro

- Studerat sedan 2010
- Tunnelbana och ett stadsutvecklingsprojekt som knyter samman stora kommande exploateringar i Cph och Mö
- Borrade tunnel, med 1 rör, 40 mdkr i prisnivå 2017



- Ökad kapacitet och redundans för persontrafik
- Knyter samman storstadsområdet och nya exploateringar
- Kan ge kortare restid centrum-centrum – ökad tillgänglighet
- Kan avlasta bron och Köpenhamn H
- Kapacitets- och resandebestämningar höga
- Utvecklingsstrategi för Öresundståg bygger på fler tåg över bron
- Risk att framtida säkerhetskoncept kräver 2 rör – stor kostnad

# Europaspåret

- En väg- och järnvägsförbindelse
- Sänktunnel kust-kust 21 km
- Svenska sidan marknivå resp schakt
- Danska sidan borrhade tunnlar
- 85 mdkr i prisnivå 2023

- Kapacitet och redundans för väg och järnväg
- Ökad tillgänglighet mellan Storköpenhamn och NV/mellan Skåne
- Omfattande tunnelbyggnationer under Köpenhamn
- Omfattande investeringar och byggnationer på svensk sida
- Omfattande följdinvesteringar på svenska sidan – bangård Marieholm, dubbelspår Marieholmsbanan, koppling Södra Stambanan
- Tågtrafik bedöms behöva bestå av ny trafik, då dagens trafik behöver finnas till målpunkterna Malmö och Lund.
- Kostnads kalkylen bedöms vara i det nedre spannet



# Summering värdering av fasta förbindelser

- fördelar och nackdelar finns med alla
- Är i grunden olika lösningar
- Trafikverket ser inte att något av förslagen till nya förbindelser löser alla utmaningar med kapacitet och redundans på ett effektivt sätt
  - HH - Tillför kapacitet och redundans, men godstågstrafik inte möjlig
  - Europaspåret - Tillför kapacitet och redundans, men omfattande landinvesteringar, samt följdinvesteringar
  - Öresundsmetron - Tillför kapacitet och redundans för persontrafik – men är lokal trafik
- Överensstämmande med utvecklingsstrategin för Öresundstågssystemet?

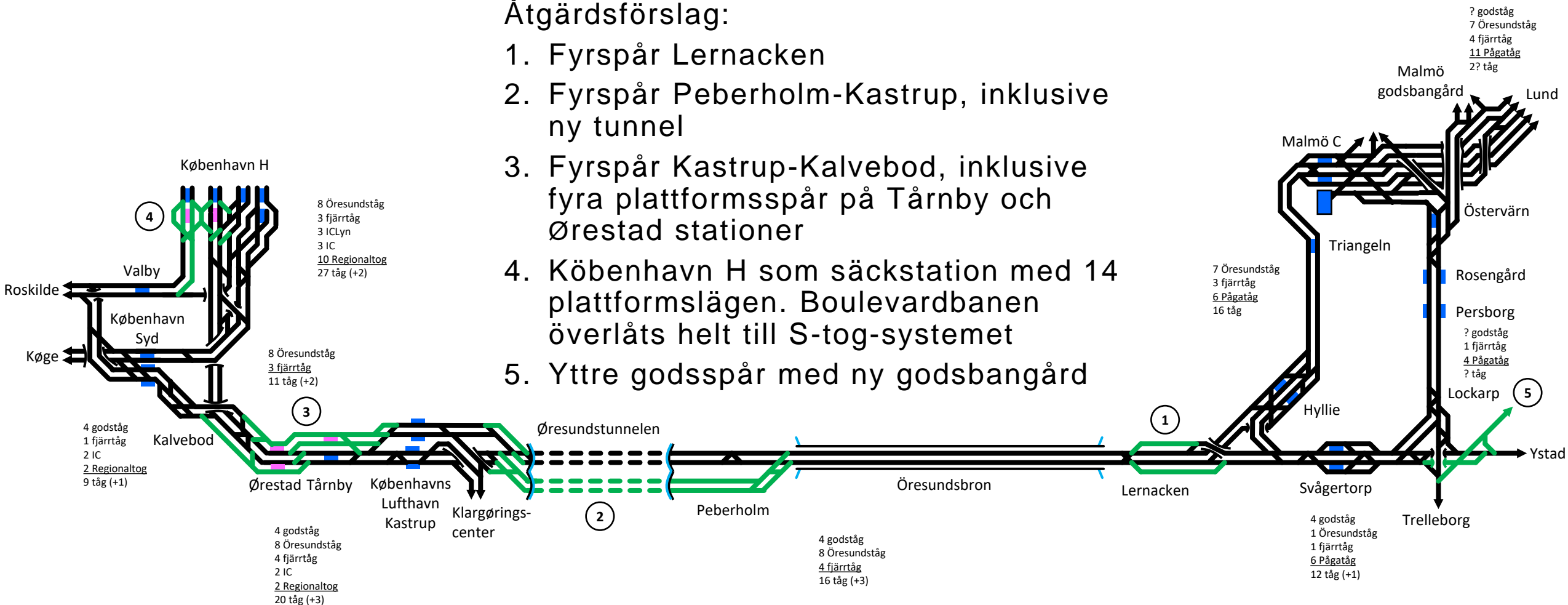


# Öresundsbrokonsortiet ny studie 2024-02

## Järnvägen Köpenhamn-Malmö 2050-2100

### Åtgärdsförslag:

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



# En ny fast förbindelse bör..

Principiella utgångspunkter att beakta för ny infrastruktur över Öresund – utifrån ett statligt perspektiv

## Principer/mål

- ...tillföra kapacitet på järnväg (efter utbyggnad av Hm-Lu och Av-Hm)
- ...skapa redundans för gods på järnväg

## Funktioner

- ...vara funktionell för gods- och persontågstrafik, för att ge tillräckliga nyttor/användande
- ...koppla till de stora stationerna i persontågssystemet
- ...koppla till godsringningen och till järnvägsnätet för godståg

## Finansieringslösning

- ...vara en kombinerad väg- och järnvägslösning för att lösa egenfinansieringen

## Övergripande syfte

- ...skapa integration och nyttor på svensk och dansk arbetsmarknad



# Fördjupning Helsingborg – Helsingör



- Plan-och profilstudie (Helsingör)/Helsingborg till Maria = genomförbart
- Maxlutning på 25 ‰ från -60 m under Öresund till -30 m vid Helsingborg C
- Maxlutning 25 ‰ upp till Maria
- Järnvägstunneln ca 3 km kortare eller ca 15 % lägre kostnad än Strategisk analys



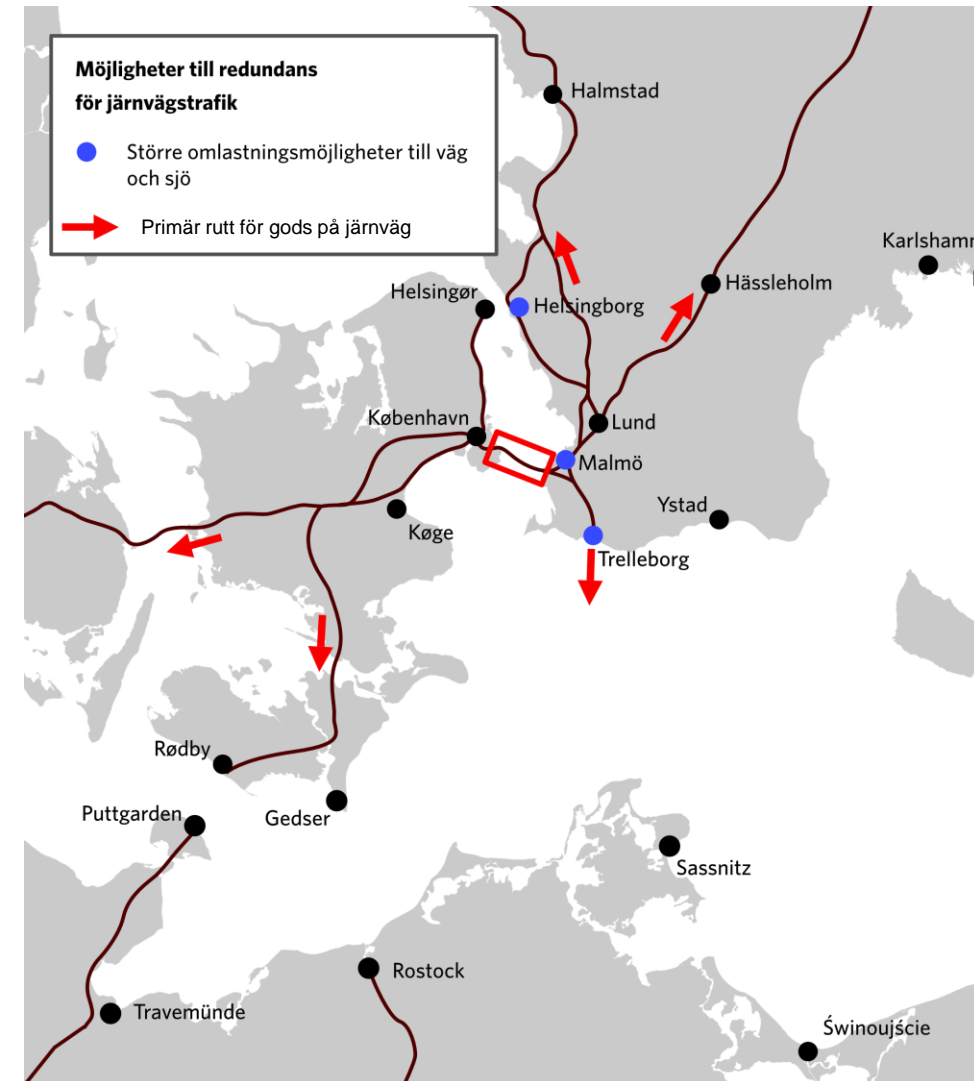



**Det finns flera alternativa transportvägar  
för vägtrafiken men få alternativ för  
järnvägstrafiken**



# Slutsatser kring redundans

- *Definition: att det finns en alternativ transportväg*
- För väg – finns stora möjligheter till andra vägval
- För persontransport på järnväg – finns vissa möjligheter till omstigning
- För gods på järnväg – finns begränsade alternativa körvägar och stor sårbarhet
- Beredskapsperspektivet och det militära behovet viktigt – ej en del i denna utredning





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

# Slutsatser kring finansiering

- Det är troligt att ny infrastruktur över Öresund även i framtiden genomförs av staterna gemensamt ägda bolag
- En ny fast förbindelse över Öresund skulle sannolikt kunna finansieras via intäkter från vägtrafik
- Andra intäktsvarianter kan på sikt bli möjliga, som trängselskattesystem eller mer utvecklade system för banavgifter och vägavgifter.





# Slutsatser kring tillgänglighet och arbetsmarknadseffekter

- En utökad tillgänglighet/integration i Öresundsregionen har stora nyttor
- Det finns återstående kapacitet kvar att nyttja i befintlig förbindelse kust-kust
  - Tex kan ytterligare Öresundståg tillföras, men till Köpenhamn Syd



Utöver infrastruktur..

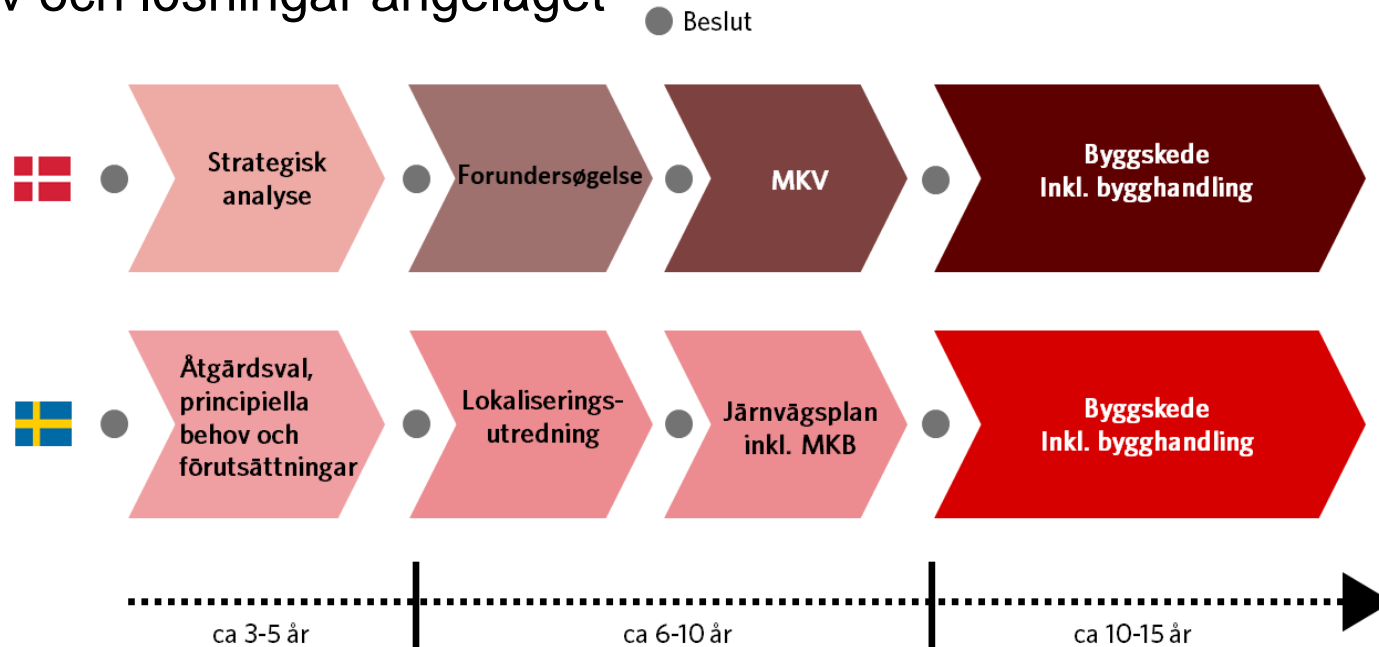
*Det saknas Öresundsregionala strukturer inom näringsliv, media, universitet, politik, kultur, sport, mm. De nationella strukturerna är starka och har överhanden. (Olshov, 2013)*



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

# Slutsatser för det långa tidsperspektivet

- Lång tid att utreda och utveckla infrastruktur, så initiala studier kring behov och lösningar angeläget





# Förslag till fortsatt arbete

## Bilateralt arbete om utmaningar och behov i Öresundsregionen

- Mellan svenska och danska trafik- och infrastrukturmyndigheter
- Syfte/formål: finna en gemensam planeringsinriktning
- Innehåll: Inte studera lösningar – utan snarare vad vi behöver, varför och när

## Samordnat trafikprognosarbete mellan Danmark och Sverige, bla om effekterna av Fehmarn bält

### *Tankar efter rapporten*

- Tidpunkt för en sådan övergripande bilateral studie kan vara:
  - när Helhetsplanen avslutad och beslut utifrån den är fattade (2026/27?)
  - när inledande studier av Malmö bangård är genomförda (2026?)
  - när Försvarsmakterna och ev NATO tydliggjort sin syn på behov (2025?)
- ”Kapacitet och redundans” är kanske inte rätt frågeställning - utan kanske ”regional utveckling”, ”beredskapsbehov” och ”sammahållningspolitik i Norden”

# SOU 1962:53-54

## Öresundsförbindelser

### *Köpenhamn—Malmö-området:*

- Saltholmslinjen (Kastrup—Saltholm—Limhamn alternativt Kastrup—Saltholm—Malmö C)
- Dragörlinjerna (Dragör—Limhamn)

### *Landskrona-området:*

- Venlinjen (Vedbæk—Ven—Hildesborg)
- Landskronalinjen (Skodsborg—Landskrona)
- Barsebäckslinjen (Tårbæk—Barsebäck)

### *Helsingör—Hälsingborg-området:*

- Snekkerstenlinjen
- Tunnellinjen
- Pålsjölinjen (Marienlyst—Pålsjö)
- Sofierolinjen (Marienlyst—Sofiero)
- Højstrup—Pålsjölinjen
- Højstrup—Sofierolinjen.

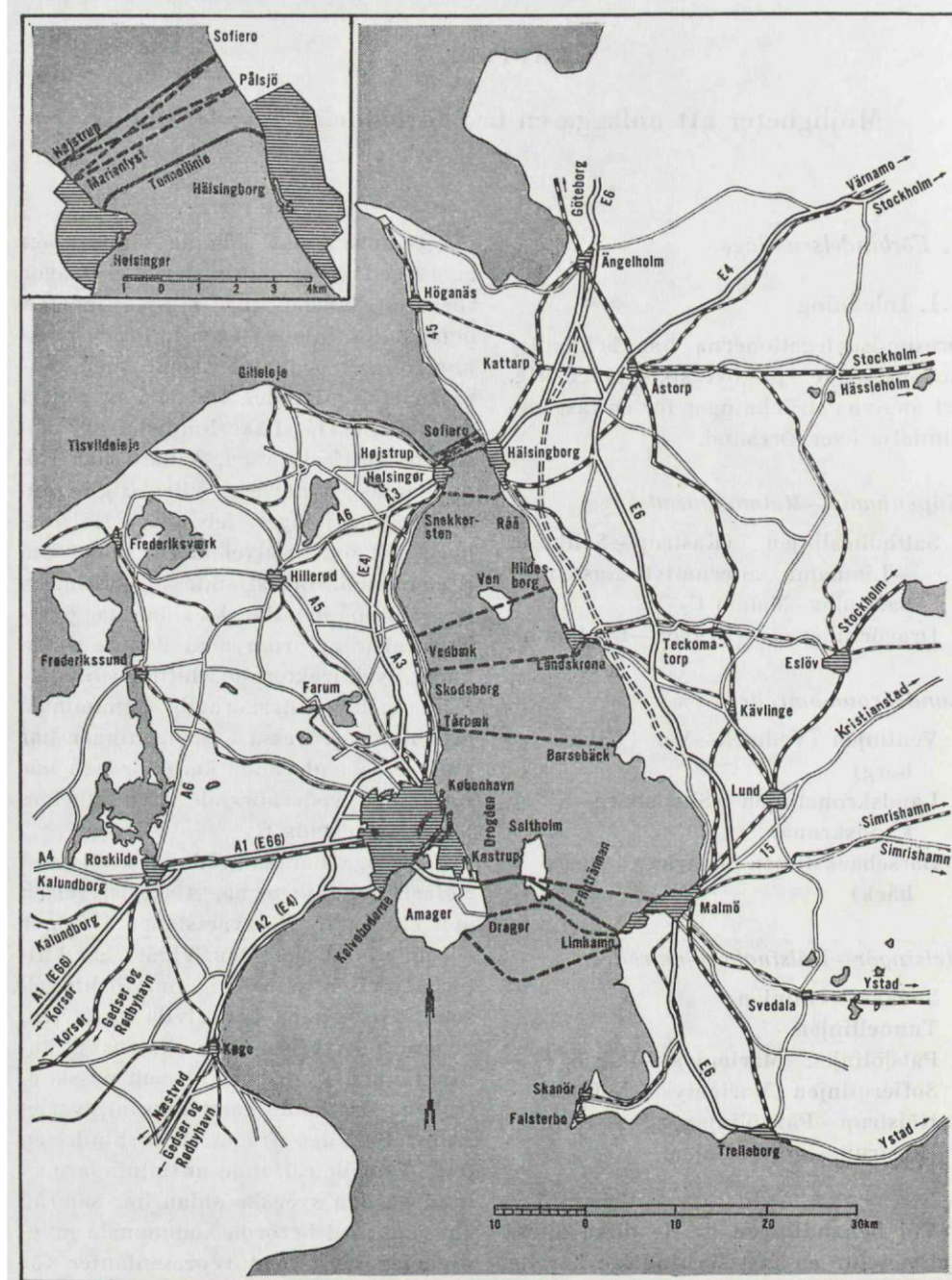


Fig. 5.1. Översikt över undersökta lägen för en fast förbindelse över Öresund.

# Ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037



# Ny nationell transport- infrastrukturplan 2026-2027

## Tentativ tidplan

- reviderat planförslag kvartal 2-3 2025
- extern remiss 3 månader
- regeringen fastställer ny nationell plan och ekonomiska ramar för länsplanerna i början av 2026.



# Öresundsbronns svenska intäkter

- ”På samma sätt som trängselskatterna används i Stockholms- och Göteborgsregionen bör framtida intäkter till staten från Öresundsförbindelsen återföras till satsningar på transportinfrastruktur i Öresundsregionen”
- En utgångspunkt är att lära av Trängselskattesystemen
- I Stockholm och Göteborg finns
  - en lagstiftning som styr - lag om trängselskatt (2004:629)
  - överenskommelser mellan aktörerna som grund
  - gemensamma råd som leds av Trafikverket
  - lokala/regionala trafiken genererar intäkter = satsningar på lokala/regionala infrastrukturen
- Svedab bedömer att det från 2029 kan finnas intäkter att använda
- Hur Öresundsbronns svenska intäkter kan hanteras och organiseras behöver utredas



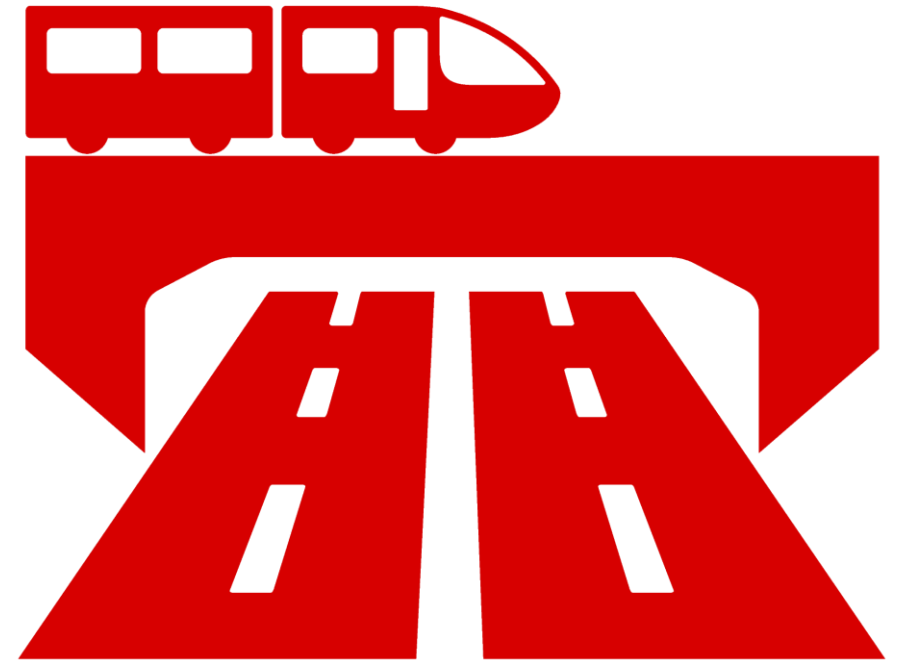
# Frågestund



# Samrådsprocessen i Sverige

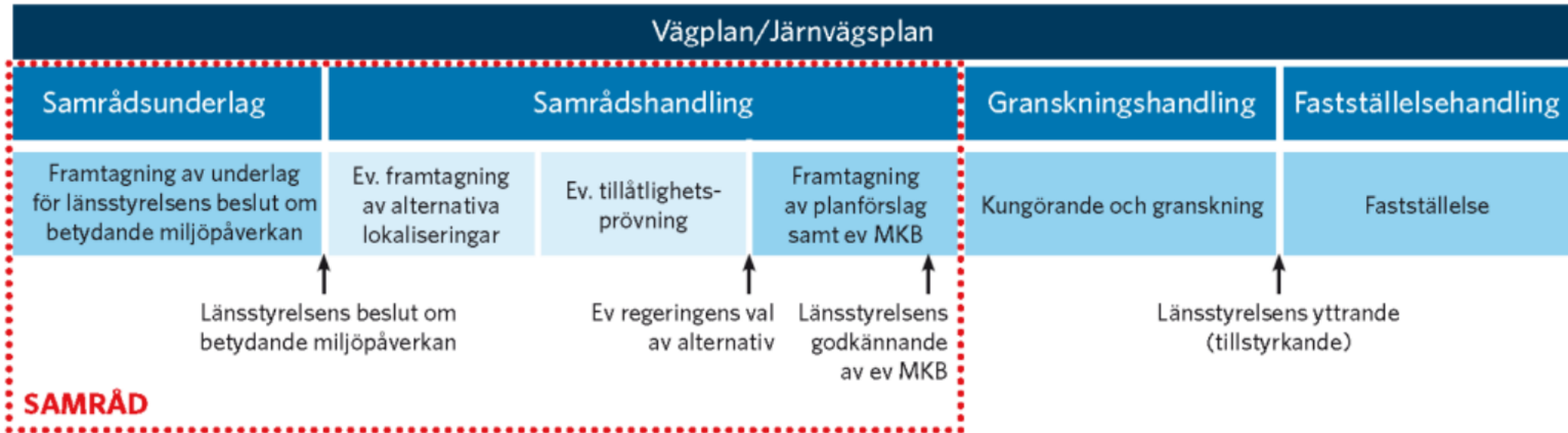
# Samrådsprocess vid infrastrukturbyggande

- Väglagen
- Järnvägslagen
- Plan- och bygglagen
- Miljöbalken





# Formella samråd under planläggningsprocessen



# Planläggningsprocessen

- Demokratisk process som tar tid
- Olika skeden med möjlighet till insyn och samråd
- Samråd med länsstyrelser, kommuner, regioner, kollektivtrafikmyndigheter och andra myndigheter som berörs
- Samråd med allmänhet, organisationer och enskilda som särskilt berörs



A long, dark bridge stretches across the ocean towards the horizon. The sun is low on the horizon, creating a bright, shimmering reflection on the water. The sky is filled with scattered clouds, some of which are illuminated by the setting sun. The overall scene is serene and peaceful.

**Tack för idag!**