

EUROPASPÅRET

Danmark - Sverige

2022
INFO

EUROPASPÅRET

- En fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn

Europaspåret är ett självfinansierat projekt med syfte att skapa en fast förbindelse mellan Danmark och Sverige. Projektet tar avstamp i de trafikutmaningar och kapacitetsproblem som finns i Öresundsregionen och tillgodoser behov när det gäller pendling, långväga resande och godstrafik.

En smart investering för framtiden

Europaspåret skulle fördubbla järnvägskapaciteten över Öresund, förbättra möjligheterna för fjärr- och godstrafiken mellan Sverige och kontinenten samt minska de regionala restiderna inom Öresundsregionen.

Europaspåret har ett betydande nationellt värde, dels för att förbindelsen gagnar transporter in i landet, dels för att den underlättar kommunikationen vidare ut i Europa. Samtidigt löser vi problemet med redundans och tar bort den flaskhals som återstår i det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Vägförbindelsen skapar en genare anslutning till E20 och Kastrup för internationell trafik, och skapar en ny regional vägförbindelse till Köpenhamn.

Full fart – klimatsmart!

Europaspåret skapar förutsättningar för klimatsmart resande och möter behovet att flytta mer gods från väg till järnväg. Beräkningar visar att godstrafiken kommer att fördubblas och efterfrågan på fjärrtåg öka kraftigt i samband med att Fehmarn Bält-förbindelsens färdigställs mellan Danmark och Tyskland 2029.

Ett lyft för regionen

En annan styrka med Europaspåret är att det skapas en dansk-svensk arbetsmarknadsregion som inkluderar stora delar av Skåne och Halland, från Kristianstad i öster till Halmstad i norr. Båda dessa städer får cirka en timmes pendlingsavstånd till Köpenhamns Huvudbangård. Helsingborg och Lund får 25 respektive 30 minuters restid med tåg till Köpenhamn. Därmed blir Europaspåret ett perfekt komplement till den nuvarande broförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn och den pågående diskussionen om Metro städerna emellan.

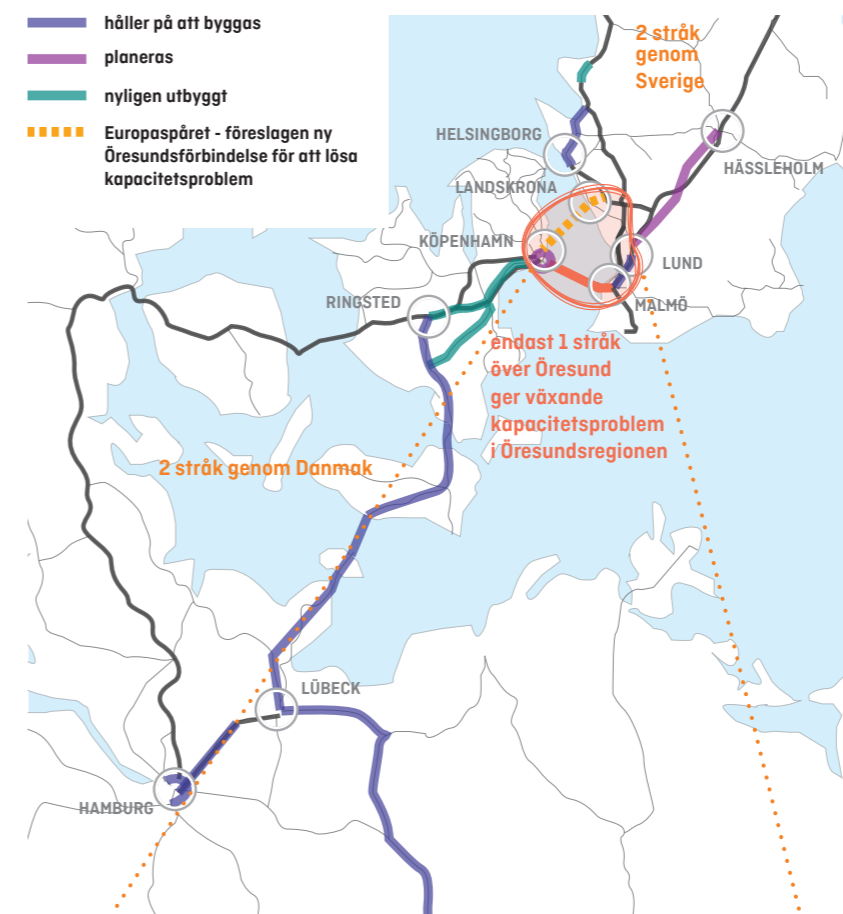
I denna upplaga av Europaspåret 2022 redovisar vi projektets innehåll, funktioner, tekniska lösningar och finansiering. Välkommen att följa med oss på resan!

Landskrona 2022-05-24

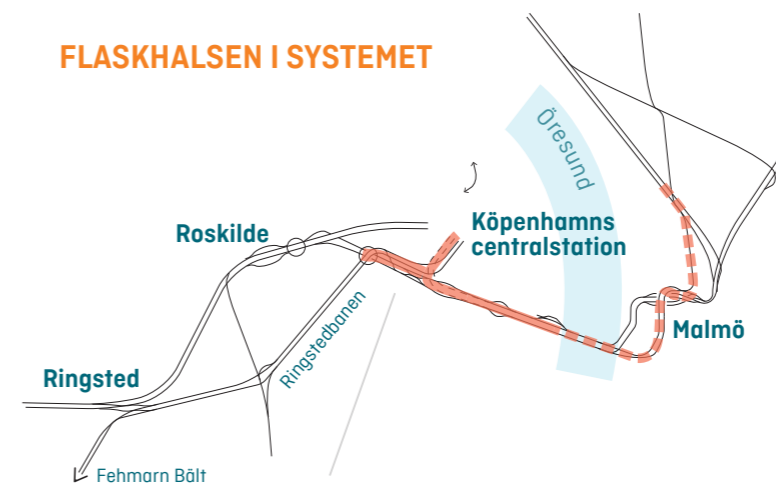
Christian Alexandersson
Projektansvarig



Järnvägens problembild



FLASKHALSEN I SYSTEMET



Kastrup-Kalvebod och København H

- löser kapacitetsproblem på Københavns Hovedbanegård - K som begränsar svensk persontrafik
- fördubblad kapacitet och reduktion för godstrafiken, möjliggör överflyttning ihop med Fehmarn Bält
- avlastar Öresundsbron och dess landslutningar för ökad persontrafik i Sverige och Danmark

KAPACITETSHÖJANDE PROJEKT

Nyligen utbyggt:

- Hallandsåstunneln har gett ett nytt godsstråk längs västkusten samt snabbare restider för persontrafik.
- Ringstedbanan är en höghastighetsjärnväg (250 km/h) och den har mer än dubblat järnvägskapaciteten väster om Köpenhamn.
- Sträckan Næstved-Køge har rustats upp.

Håller på att byggas:

- Ängelholm-Helsingborg byggs som sista delsträcka på Västkustbanan ut till dubbelspår.
- Fyrspår byggs mellan Malmö-Lund.
- Fehmarn Bält-förbindelsen, Ringsted-Lübeck byggs för 200-250 km/h och öppnar 2029.
- Ny kapacitet byggs Hamburg-Bad Oldesloe (separata S-tågspår S4).
- Ny kapacitet byggs för gods runt Hamburg.
- Lübeck-Berlin upprustas med elektrifiering och utvecklad bana.

Planeras:

- Höghastighetsjärnväg planeras mellan Hässleholm-Lund.
- Förslag finns att förlägga ny större rangerbangård i Svalövs kommun.
- Kapacitetstrimning på Köpenhamn H.

TRAFIKÖKNING

Ökande persontrafik före 2030

- SJ har beställt nya snabbtåg och renovering av snabbtåg för att kunna köra fler tåg över sundet.
- Flixtrain ska börja köra tåg.
- Snälltåget vill ha fler avgångar.
- Utökad regional Öresundstrafik från 6 till 10 tåg.
- Ring Syd.
- Snabbtåg Tyskland-Danmark-(Sverige).

Ökande godstrafik

Prognosen säger att dagens ca 40 godståg per dygn kommer att öka till ca 75 godståg per dygn då Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Järnvägsförbindelsens persontrafik

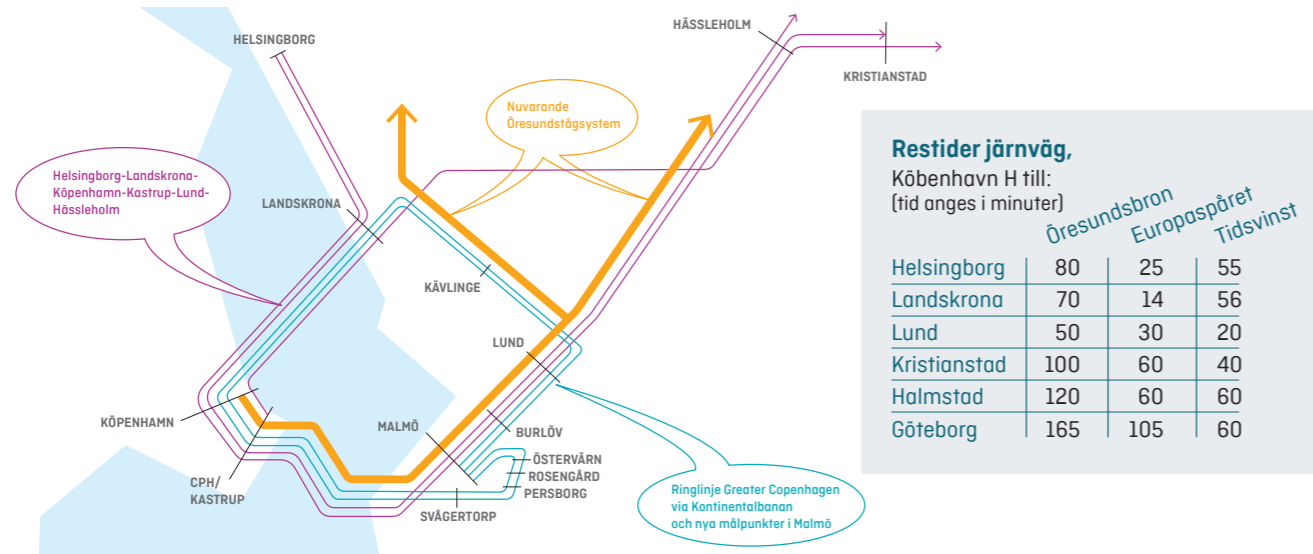
Europaspårets järnvägsdel kommer att avlasta Lomma-banan, Södra Stambanan mellan Eslöv-Lund-Malmö, Malmöringen, Öresundsbron inklusive landanslutningar samt Köpenhamn H.

Trafikeringen för den regionala trafiken kan göras så att de båda fasta förbindelserna används av samma linjer så att en ringlinje och u-formade linjer skapas. Detta gör att fler stationer trafikeras med färre tågvändningar vilket är positivt för kapaciteten.

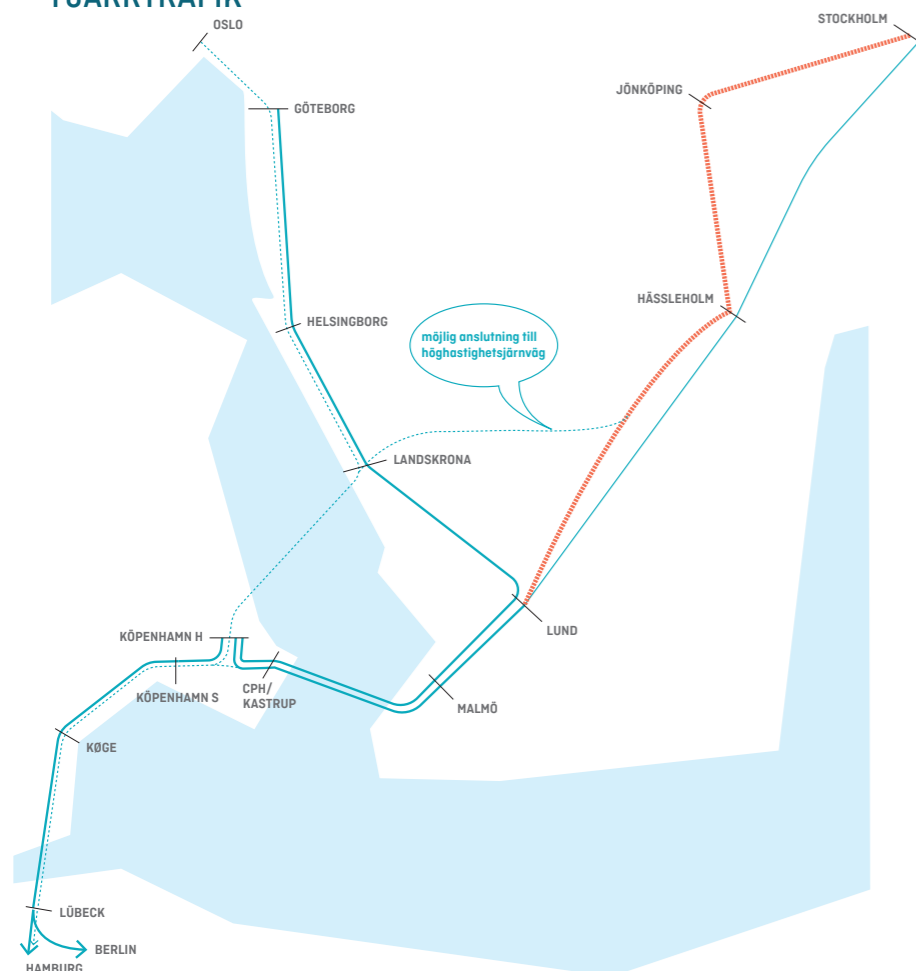
Att ha flera linjer som rör sig mellan Skåne och Köpenhamn knyter också Öresundsregionen närmare.

För fjärrtåg skapas möjligheten att ha avgångar från Stockholm, Oslo och Göteborg som får snabbare restider mot Köpenhamn och den Europeiska kontinenten genom att nyttja Europaspåret.

REGIONAL TRAFIK



FJÄRRTRAFIK



Europaspåret förväntas påverka regiontrafiken så att:

- Regionen integreras trafikmässigt med nya pendlingsmöjligheter.
- Dansk-svenska regionalstågs-linjer förblir infrastrukturmässigt separerade från dansk regionaltrafik.

Europaspåret förväntas påverka fjärrtrafiken genom att:

- Skåne är den enskilt största destinationen för tåg från Göteborg/Stockholm.
- Tågavlastning som möjliggör utökad fjärrtågstrafik via Lund-Malmö-CPH-Köpenhamn.
- Europaspårets godstrafik-avlastning möjliggör tätare fjärrtrafik till Lund/Malmö/Kastrup/Köpenhamn.
- För enstaka sprinttåg mot kontinenten kan Europaspåret nyttjas för kortad restid.

Godstrafik

Sedan Hallandsåstunneln färdigställdes har transeuropeiska transportnätverket (TEN-T), det europeiskt utpekade nätverket för internationell gods- och fjärrtågstrafik, två järnvägsstråk genom Sverige som är fullgoda för gods.

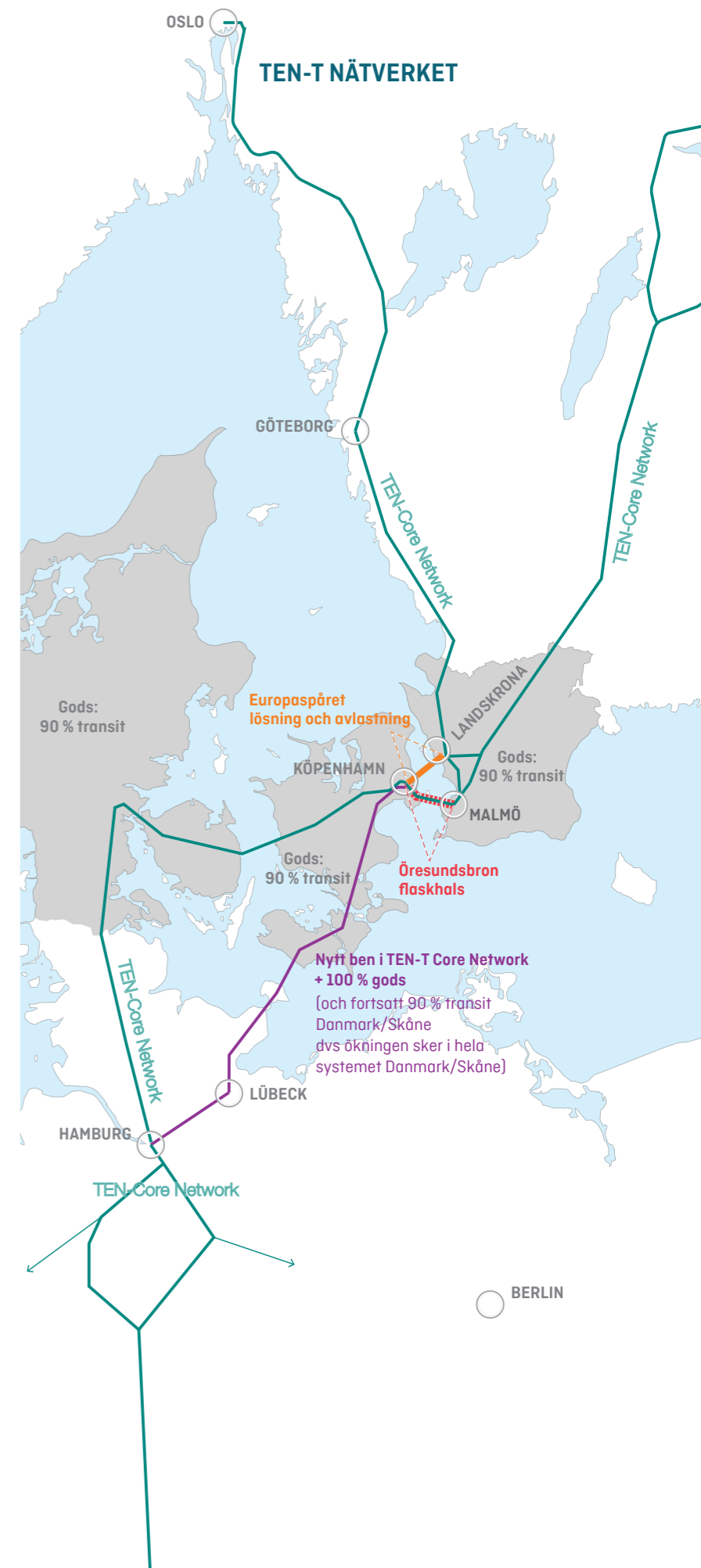
Fehmarn Bält-förbindelsen, en fast förbindelse med järnväg och väg, håller på att byggas mellan Rødby i Danmark och Puttgarden i Tyskland tvärs Fehmarn Bält. Planen är att den ska stå färdig 2029. Förbindelsen kommer att innebära att TEN-T nätverket genom Danmark får ytterligare ett järnvägsstråk så att kapaciteten för transporter, både av gods och passagerare, ökar väsentligt och får redundant kapacitet.

Över Öresund finns dock bara en fast förbindelse. Redan idag är Öresundsbron en flaskhals i systemet men med de ökade volymerna efter Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande kommer problemet att bli större.

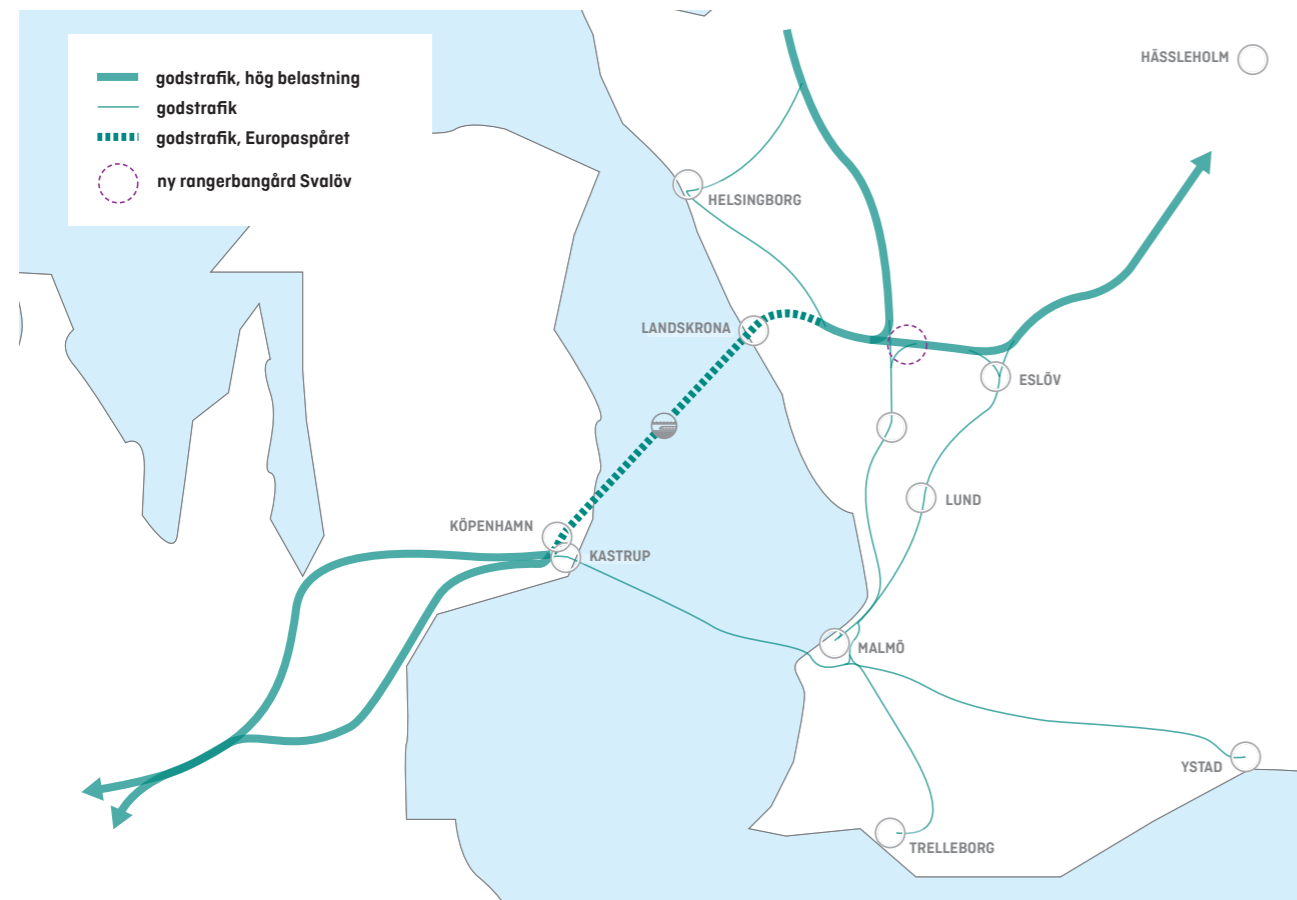
Godstrafikens utveckling

Idag är cirka 90 % av godsvolymen som går genom Danmark och Skåne transitgods till övriga Sverige och Norge. Det finns ingen anledning att tro att procentfördelningen kommer att ändras nämnvärt efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnas. Tillväxten på Fehmarn förväntas i huvudsak vara svensk-tysk transittrafik, främst kombitrafik, samt en mindre del trafik till och från Köpenhamn. Prognosen säger att dagens ca 40 godståg per dygn över Öresund kommer att öka till ca 75 godståg per dygn då Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

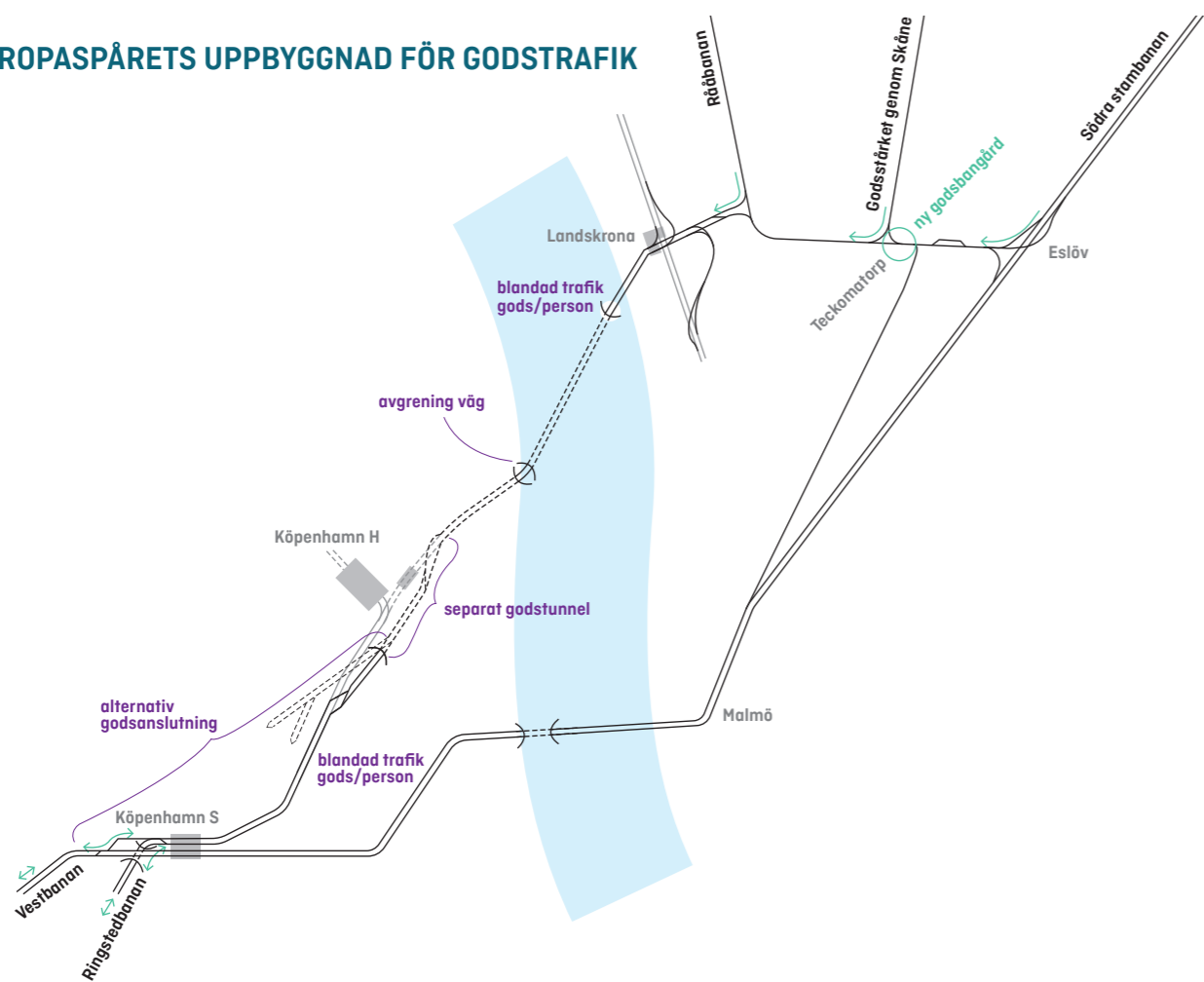
En ny fast förbindelse tvärs Öresund som kan ta både godstrafik och persontrafik avlastar Öresundsbron och skapar ett järnvägssystem som har redundans, det vill säga möjligheten att klara av störningar i trafikeringen.



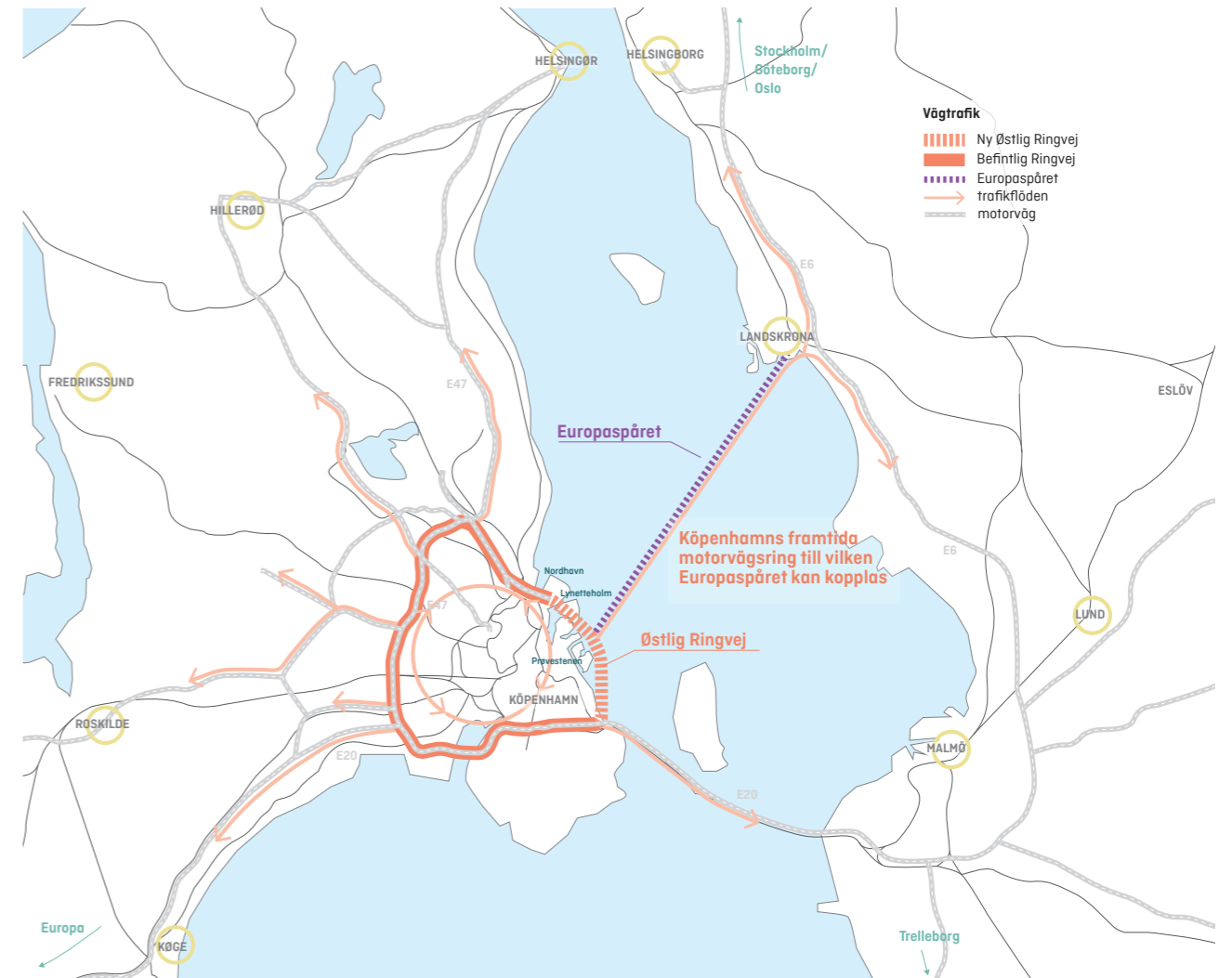
EN GENARE VÄG FÖR JÄRNVÄGSGODSTRAFIKEN MED EUROPASPÅRET



EUROPASPÅRETS UPPBYGGNAD FÖR GODSTRAFIK



Vägförbindelsen



Väganslutningen är tänkt att förbindas med E6/E20 i Sverige genom en ny trafikplats i Landskrona och i Danmark till Østlig ringvej med anslutning till Kastrup och Köpenhamn.

Vägdelen går tillsammans med järnvägen genom sänktunneln under Öresund i samma typ av element som de som används till Fehmarn Bält-förbindelsen. Vägen delas av från järnvägsdelen strax öster om Köpenhamn på en ny konstgjord ö över tunneln för Østlig Ringvej.

På den konstgjorda ön byggs en trafikplats som ansluter Europaspårets vägdela till Østlig Ringvej.



Europaspårets vägdela kommer att avlasta E6 söder om Landskrona och korta restiden mot Köpenhamn, Danmark och kontinenten.

Restider väg, Köpenhamns flygplats till:
(tid anges i minuter)

	Öresundsbron	Europaspåret	Tidsvinst
Helsingborg	64	41	23
Landskrona	44	21	23
Halmstad	104	81	23
Göteborg	185	162	23

Vägdelen fyller främst två funktioner:

- Genväg för transittrafik mot E20 med anslutning via Østlig ringväg och Amagermotorvägen.
- Ny regional väganslutning till Köpenhamns ringmotorväg.

Hur Europaspåret byggs

DEN NYA STATIONSDELENS PLACERING I LANDSKRONA



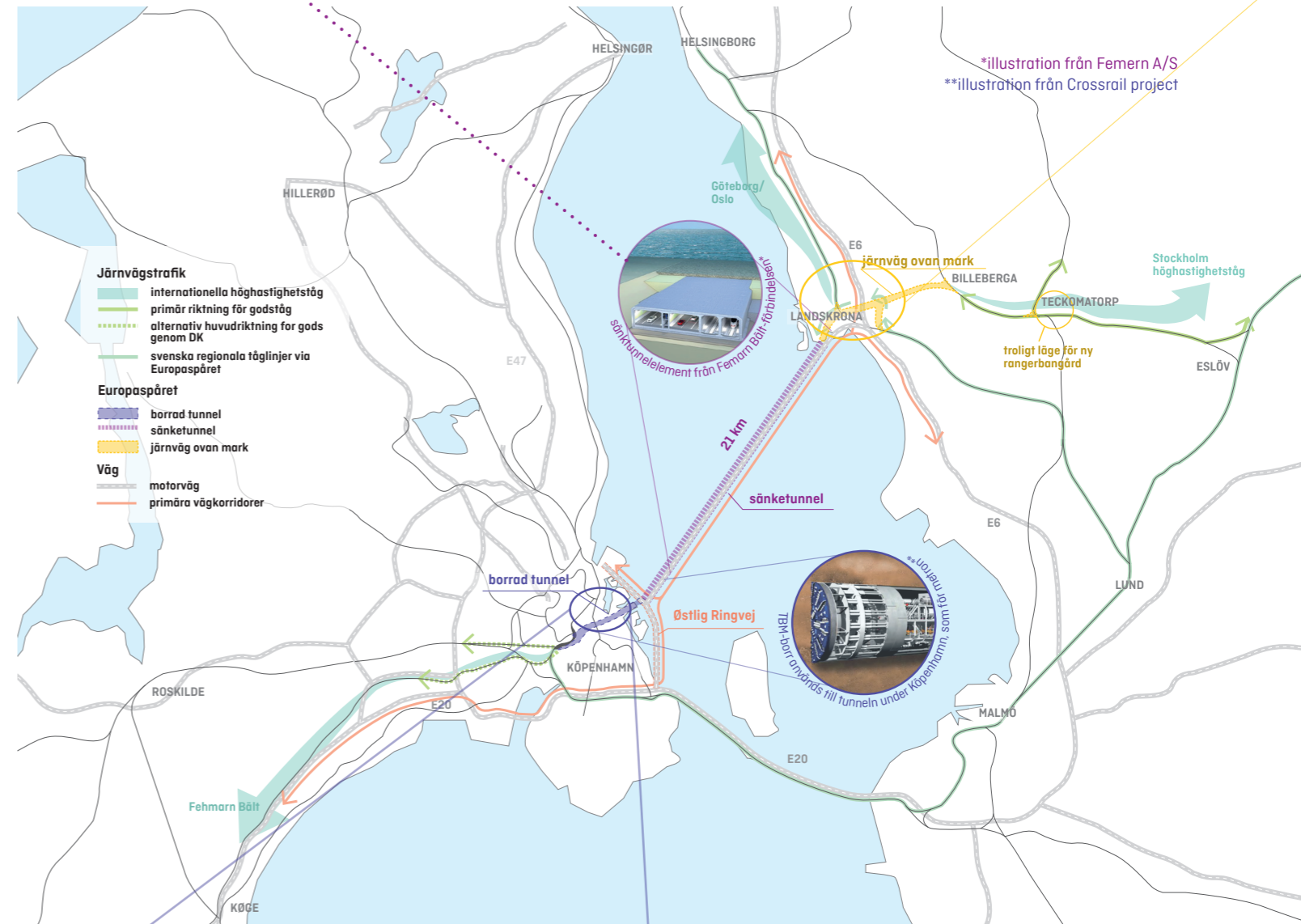
STATIONSINSPIRATION HYLLE

Den nya stationsdelen i Landskrona byggs strax sydöst om Landskrona C som en nedsänkt station likt Hyllie station i Malmö.

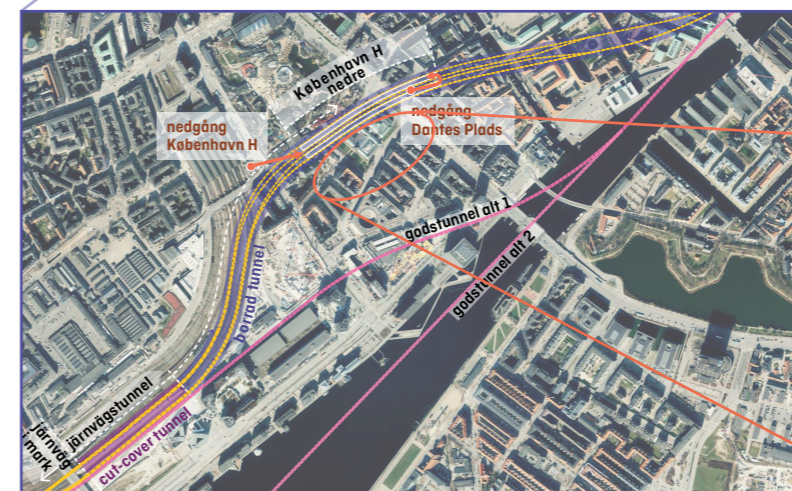


Foto: Rafael Palomo

Fabriken i Rødbyhavn som bygger elementen till Fehmarn Bält-förbindelsen skulle kunna leverera samma typ av element till Europaspåret.



DEN NYA STATIONSDELENS PLACERING I KÖPENHAMN



STATIONSINSPIRATION TRIANGELN

Den nya stationsdelen i Köpenhamn fräses ur kalkberget likt hur Triangelstationen i Malmö byggdes. Den läggs ungefär under Tietgensgade med nedgångar från korsningen med Bernstorffsgade och från Dantes Plads.



Samhällsekonomi

Europaspåret har kostnadsberäknats till 80 miljarder SEK, uppdelat på 52 miljarder SEK för järnvägsdelen och 28 miljarder SEK för vägdelen. Utifrån att projektet skapar en ny länk i EUs core network för både internationella fjärrtåg och godståg bedöms projektet få 40% medfinansiering från EU.

Trafikprognosen är avstämd mot bästa kunskap från HH-utredningen och den förbättrade restid som förväntas för vägtrafiken, och den tågtrafik projektet förväntas ge upphov till.

Det är främst personbilstrafiken som förväntas få ett trafiksprång upp till prognosresande över några år, medan godstrafiken och järnvägstrafiken snabbt läggs om till effektivare upplägg. Avgifterna är beräknade utifrån motsvarande nivåer för Öresundsbron.

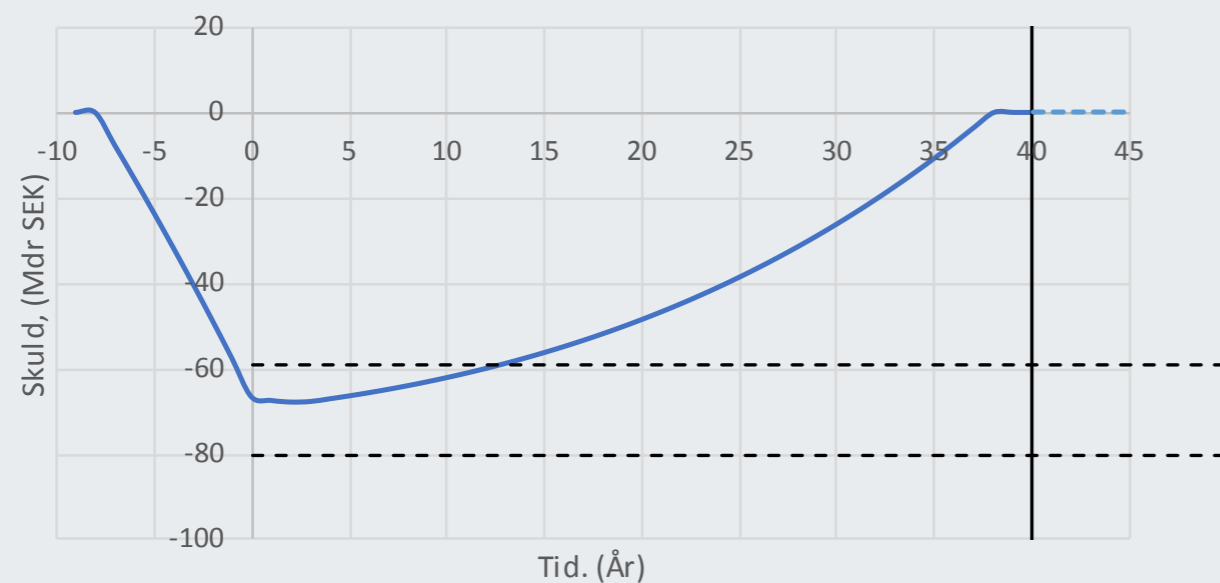
EKONOMISK KALKYL

Kostnad, total	80 miljarder SEK
Kostnadsandel vägförbindelse	28 miljarder SEK
Kostnadsandel järnväg	52 miljarder SEK
EU-bidrag (vägförbindelse)	0,00 %
EU-bidrag (järnvägsförb.)	40,00 %
Realränta (%-enheter)	2,5 %
Kalkylperiod (år)	40

Analysen indikerar att projektet har en avbetalningstid som understiger 40 år beräknat med 2,5 % ränta enligt dansk modell för fasta förbindelser.

EKONOMISK PROGNOIS

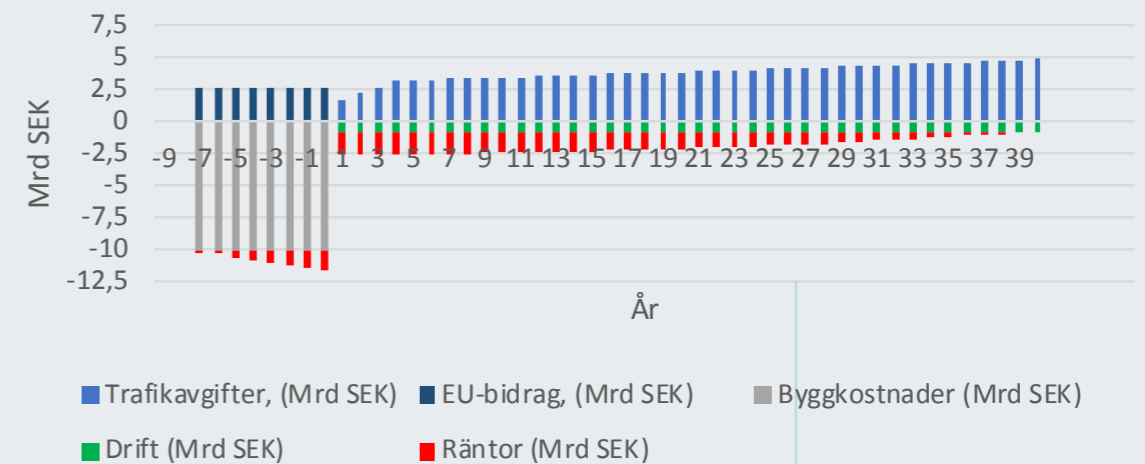
Skuld vs. tid



TRAFIKVOLYM OCH AVGIFTER

	Antal/dygn	Avgift (kr)	Upprampningstid trafikvolym (år)	Årlig trafik tillväxt
Personbilar	17 000	300	under 3 år	0,90 %
Lastbilar	4 600	740	under första året	1,50 %
Persontåg	150	3 000	under första året	1,50 %
Godståg	65	8 000	under första året	1,50 %

Cash Flow (Mrd SEK)





Europaspåret

Landskrona stad
Drottninggatan 7, Landskrona

Landskrona – Köpenhamn

+46 (0) 418-47 00 00
europasparet@landskrona.se