



En ny förbindelse mellan Sverige och Danmark

Europaspåret löser flaskhalsen vid Öresund

Diskussionen om en ny Öresunds-förbindelse har pågått i flera decennier. Öresundsbronns järnvägsdel och landanslutningar har kapacitetsproblem och blir en flaskhals för svensk import och export. 2029 öppnar Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland vilket förväntas få person- och godstransporterna över Öresund att öka. Det behövs en lösning som ökar järnvägskapaciteten, skapar redundans och ett nytt system för person- och godstransporter i Öresundsregionen.

LÖSER FLERA PROBLEM

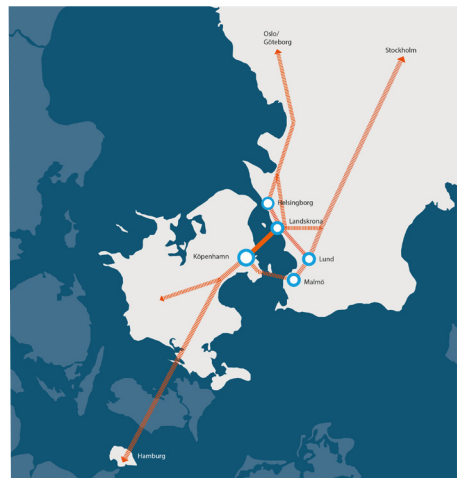
Förslaget om en fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn - Europaspåret - tar avstamp i konkreta trafikutmaningar och kapacitetsproblem som finns i Öresundsregionen. Europaspåret är ett projekt som kan lösa - och finansiera - flera av de problem som finns i järnvägssystemet. Europaspåret skulle fördubbla järnvägskapaciteten över Öresund och förbättra möjligheterna för person- och godstrafik mellan Sverige och kontinenten. Genom att öka kapaciteten och skapa en alternativ väg över Öresund ska-

par Europaspåret förutsättningar för fler kostnadseffektiva, robusta och klimatvänliga transporter. Europaspåret skulle även minska de regionala restiderna och bidra till en större arbetsmarknadsregion.

ETT KONKRET FÖRSLAG

Det finns ett helt konkret förslag till hur Europaspåret kan byggas, finansieras och trafikeras, vilket du kan läsa om i denna broschyr. Nästa steg för Europaspåret är att nationella myndigheter utreder förslaget.

Christian Alexandersson
Projektansvarig
April 2023



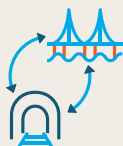
Fördelar med Europaspåret



Enda förslaget till en ny Öresundsförbindelse som kan hantera gods-, fjärr- och regionaltåg.



Fördubblar järnvägskapaciteten över Öresund och ökar kapaciteten på sträckan Lund-Malmö-Kastrup-Köpenhamn.



Skapar ett robust järnvägssystem med två fasta förbindelser och redundans för person- och godståg.



Bidrar till en mer attraktiv järnväg och överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.



Löser näringslivets behov av robusta och kostnadseffektiva järnvägstransporter till och från Sverige.



Förbättrar pendlingsmöjligheterna och skapar en större arbetsmarknadsregion.



Kan finansiera sig själv utanför nationell plan genom EU-stöd och framtida trafikintäkter.



Minskar restiderna för både regional- och fjärrtåg. Till exempel minskar restiden Göteborg-Köpenhamn med 60 minuter.

Järnvägens problem i Öresundsregionen

Öresund är en central passage för långväga järnvägstransporter i EU:s prioriterade ScanMed korridor. Mellan Köpenhamn och Malmö finns bara ett järnvägsstråk och det är redan idag kapacitetsproblem på Öresundsbron och dess landanslutningar. Det är bland annat kapacitetsproblem genom Citytunneln, Kontinentalbanan, Lommabanan och Södra stambanan samt Köpenhamns huvudbangård, Öresundsbanan och Kastrup station på danska sidan.

FEHMARN SKAPAR MER TRAFIK

Just nu byggs en fast förbindelse över Fehmarn Bält mellan Danmark och Tyskland. När förbindelsen öppnar 2029 skapas ett nytt järnvägsstråk mellan Köpenhamn och kontinenten, vilket ökar kapaciteten och järnvägens attraktivitet. En stor del av järnvägstrafiken via Fehmarn Bält är svensk och skandinavisk trafik. Godstågstrafiken över Öresund förväntas att fördubblas med Fehmarn Bält-förbindelsen och gå från cirka 35 tåg per dygn idag till 75 tåg per dygn 2035.

PERSONTÅGEN SKA ÖKA

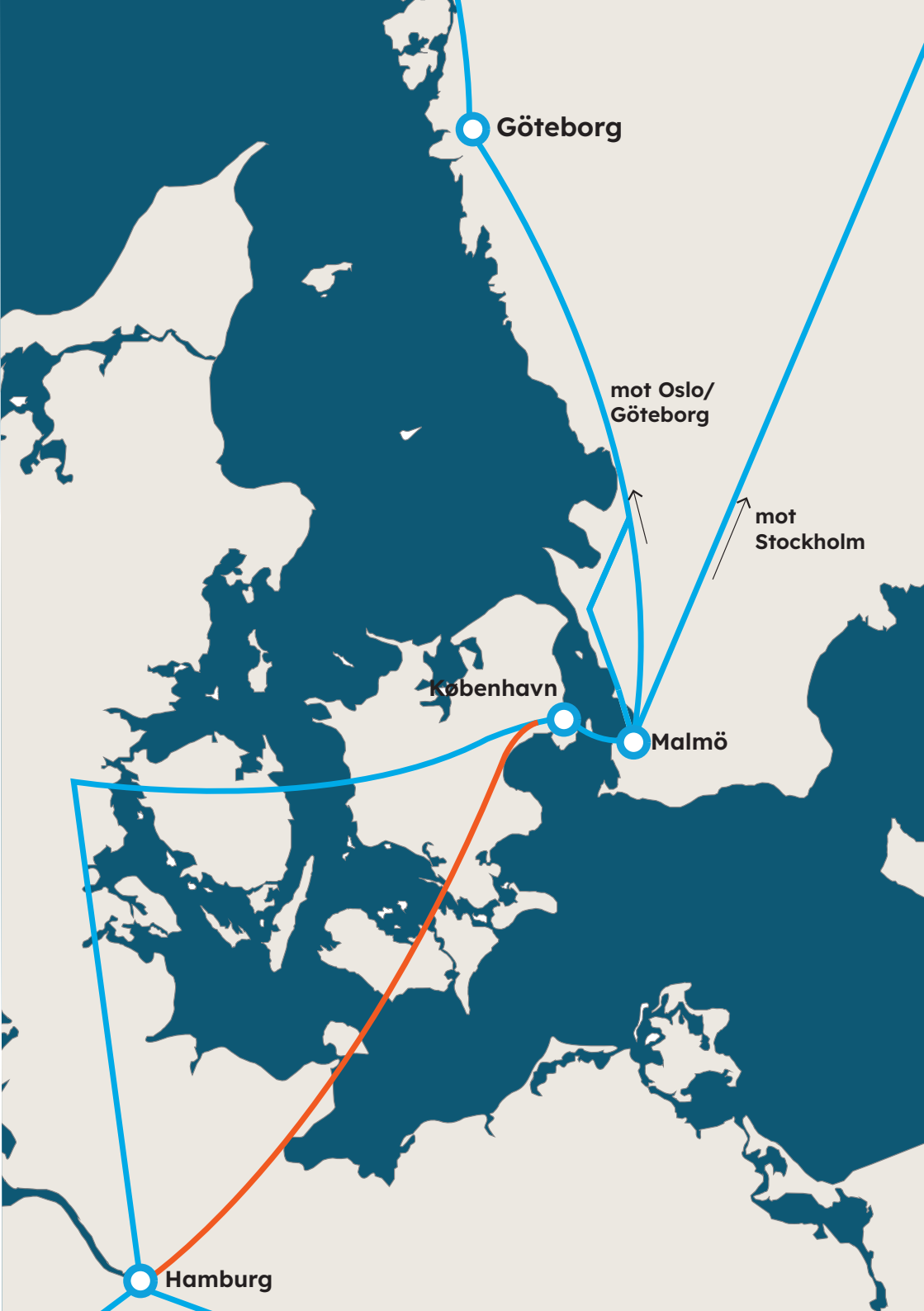
Men det är inte bara godstrafiken över Öresund som kommer att öka kommande år. Enligt Region Skånes persontågsstrategi ska Skånetrafiken öka antalet avgångar över Öresund från 6 tåg i timmen till 9 tåg i timmen 2035.

SJ har beställt nya tåg för att kunna öka trafiken över Öresund. Idag kör SJ 7 avgångar över Öresund varje dag och förväntas öka till upp mot 30 avgångar dagligen innan 2030.

BEHOV AV REDUNDANS

Med bara en järnvägsförbindelse över Öresund saknas redundans - en alternativ väg - vilket medför att järnvägen är störningskänslig och mindre tillförlitlig och attraktiv. Redundans är även viktigt ur ett beredskapsperspektiv och för den militära mobiliteten av tunga fordon.

För att öka järnvägens attraktivitet, lösa näringslivets transportbehov och nå ambitionerna om att flytta långväga godstransporter från väg till järnväg behövs en alternativ järnvägsförbindelse över Öresund.



Göteborg

mot Oslo/
Göteborg

mot
Stockholm

København

Malmö

Hamburg

Så kan Europaspåret byggas

Mellan Köpenhamn och Landskrona finns goda förutsättningar för att bygga en sänktunnel där tunnel-element sänks ner på havsbotten i en grävd ränna. Eftersom Öresund är relativt grunt mellan Landskrona och Köpenhamn vill sänktunneln få relativt jämna lutningar vilket är en förutsättning för att kunna hantera långa och tunga godståg.

SAMMA TUNNEL SOM FEHMARN BÄLT-FÖRBINDELSEN

Europaspårets väg- och järnvägsdel byggs i samma sänktunnel precis som Fehmarn Bält-förbindelsen. Därmed kan Europaspåret använda samma tunnelement som Fehmarn Bält-förbindelsen.

Fehmarn Bält-förbindelsens tunnel-element produceras på en ny betongfabrik vid Rødby i Danmark. Danmark har investerat cirka 4 miljarder DKK i fabriken och önskar att den ska fortsätta producera tunnelement till stora infrastrukturprojekt också efter att Fehmarn Bält-förbindelsen är färdig. Europaspåret är ett projekt som fabriken kan användas till.

ANSLUTNING I LANDSKRONA

Europaspårets sänktunnel kommer

upp till markytan på en konstgjord ö söder om ön Gråen utanför Landskrona. Från den konstgjorda ön går väg- och järnvägsdelen på en gemensam lågbro till industriområdet i Landskronas södra del där väg- och järnvägsdelen separeras. Vägdelen ansluts till E6 i både norrgående och södergående riktning. Järnvägsdelen ansluts till befintlig järnväg vid Landskrona station där en ny nersänkt stationsdel i likhet med Hyllie station i Malmö byggs. Den nya stationsdelen byggs med fyra persontågsspår och två godstågsspår. Europaspårets järnvägsdel ansluter till Väst kustbanan i både norrgående och södergående riktning och även till Rååbanan, Godsstråket genom Skåne och Södra stambanan.

ANSLUTNING I KÖPENHAMN

Europaspårets vägdelen ansluts till den kommande Östlig Ringvej runt om Köpenhamn. Järnvägsdelen ansluts till Köpenhamns huvudbangård med borrad tunnel och samma teknik som Citytunneln i Malmö. Det kommer inte att vara några schakt i Köpenhamn under byggtiden eftersom Europaspåret inte kräver nya stationer i Köpenhamn.



Järnvägstrafik

- internationella fjärrtåg
- primär riktning för godståg
- ⋯ alternativ huvudriktning för gods genom Danmark
- svenska regionala tåglinjer via Europaspåret

Europaspåret

- ▨ borrad tunnel
- ▨ sänktunnel
- ▨ järnväg ovan mark

Väg

- motorväg
- primära vägkorridorer

borrad tunnel

sänktunnel

E6
järnväg ovan mark
Billeberga

troligt läge för ny
rangerbangård

Stockholm

Eslöv

Lund

Østlig Ringvej

København

Malmö

E47

Hillerød

Helsingør

Helsingborg

Göteborg/
Oslo

Landskrona

Teckomatorp

E20

E20

E6

Fehmarn
Bält

Køge

Struktur för godstågstrafik

NUVARANDE STRUKTUR

På svensk sida finns idag två godsstråk för järnvägsgods, ett via Södra stambanan och ett via Västkustbanan/Godsstråket genom Skåne. På dansk sida mot kontinenten finns ett godsstråk via Stora Bältbron och Jylland. Ett andra godsstråk byggs nu via Ringstedbanan och Fehmarn Bält-förbindelsen som öppnar 2029.

De danska järnvägarna går samman vid Ny Ellebjerg och mellan Ny Ellebjerg i Danmark och Arlöv på svensk sida finns det bara ett järnvägsstråk via Öresundsbron som därmed blir en flaskhals. Med bara en järnvägsförbindelse finns det ingen redundans för godståg över Öresund, vilket innebär att järnvägen är störningskänslig, mindre attraktiv och tillförlitlig.

Denna struktur för godstågen innebär också ett stort tryck på Lommabanan, Södra stambanan, Västkustbanan och Kontinentalbanan i Sverige samt Öresundsbanan och Kastrup station i Danmark. Eftersom alla godståg måste köra via Öresundsbron upptar godstågen spårkapacitet för persontrafiken

på den viktiga persontågssträcka Lund-Malmö-Kastrup-Köpenhamn.

NY STRUKTUR MED EUROPASPÅRET

Europaspåret är enda förslaget till ny Öresundsförbindelse som kan hantera godståg. För godstrafiken skapar Europaspåret ett helt nytt stråk som kopplar an till Godsstråket genom Skåne norr om Lommabanan och den kapacitetsmässiga problematiska passagen genom Kävlinge. Stråket kopplas till Södra stambanan norr om Eslöv. Från Marieholmsbanan skapas en direkt koppling till Europaspåret.

I Köpenhamn ansluts Europaspåret till bangårdsområdet vid Köpenhamns huvudbangård med borrard tunnel som kan förbindas planskilt till Ringstedbanan och därmed vara helt åtskild från Öresundsbrons godsstråk.

Europaspåret ökar järnvägskapaciteten över Öresund, skapar ny kapacitet och en alternativ väg för både person- och godståg. Samtidigt avlastas sträckan Lund-Malmö-Kastrup-Köpenhamn för godstrafik vilket möjliggör

en ökning i persontrafiken. Med Europaspåret skapas fler kanaler över Öresund och trafiken blir separerad på så sätt att de begränsande banorna på svenska sidan inte förhindrar full trafikering. Därmed kan godstrafiken öka.

Fehmarn Bält-förbindelsen och Europaspåret utgör tillsammans den åtgärd som skapar förutsättningar för att öka godstransporter på järnväg och flytta transporter från väg till järnväg.

RANGERING I SKÅNE

Rangering av godståg i Skåne

hanteras idag i Malmö och Helsingborg. Helsingborgs rangerbangård används för att Malmö's rangerbangård har kapacitetsbrist och det körs intertransporter mellan de två. Malmö's rangerbangård kan idag hantera max 650 meter långa tåg medan Fehmarn Bält-förbindelsen byggs för 1000 meter långa tåg.

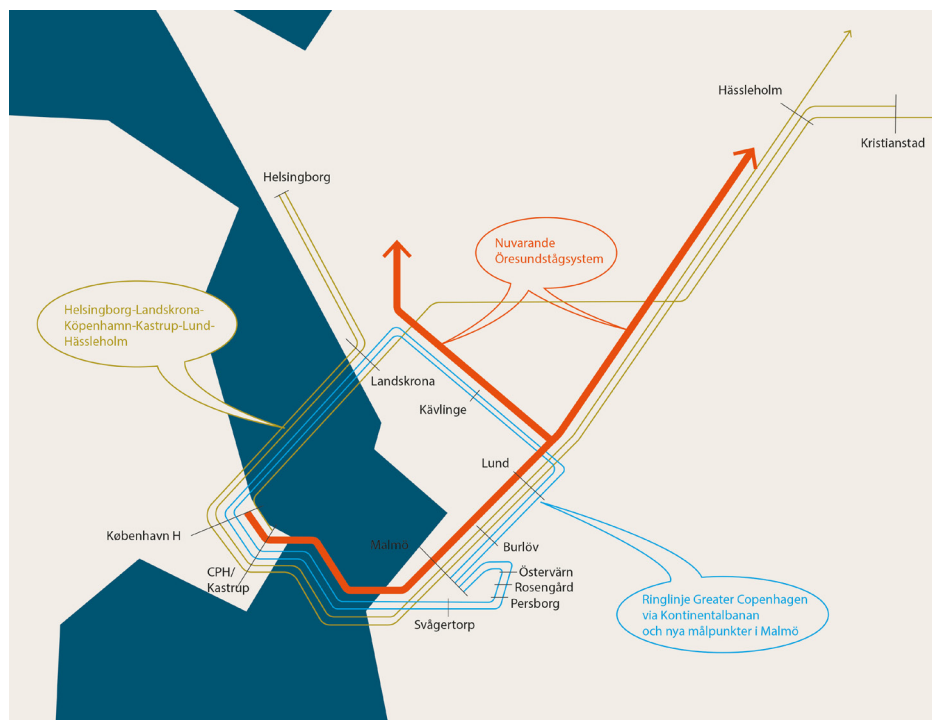
En utredning från 2020 pekade på ett läge vid Marieholmsbanan som lämpligt för en ny rangerbangård. Med Europaspåret och en ny godsbangård vid Marieholmsbanan skulle det skapas en effektiv nod för godstransporter i Skåne.



En ringlinje för regionaltrafik

Med Europaspåret skapas helt nya möjligheter för den regionala trafiken i Öresundsregionen. Med två järnvägsförbindelser skapas en ringlinje där tågen kan köra till Danmark via ena förbindelsen och tillbaka till Sverige via den andra förbindelsen. Trafiken kan köra i båda riktningar och därmed kan passagerare komma fram med rimliga restider även om en av förbindelserna är avstängd.

2022 separerades den danska och svenska regionaltrafiken på dansk sida för att öka punktligheten på Kystbanan mellan Köpenhamn och Helsingör. Svenska regionaltåg vänder idag i Köpenhamn i stället för att fortsätta på Kystbanan. Med Europaspåret skulle den danska och svenska regionaltrafiken fortsätta att vara separerad samtidigt som kapaciteten i Köpenhamn ökar.



ÖKAD KAPACITET

Med Europaspåret trafikeras fler stationer med färre tågvändningar vilket är positivt för kapaciteten. Europaspårets järnvägsdel kommer att avlasta Öresundsbron och dess landanslutningar samt Köpenhamns huvudbangård.

KORTARE RESTIDER

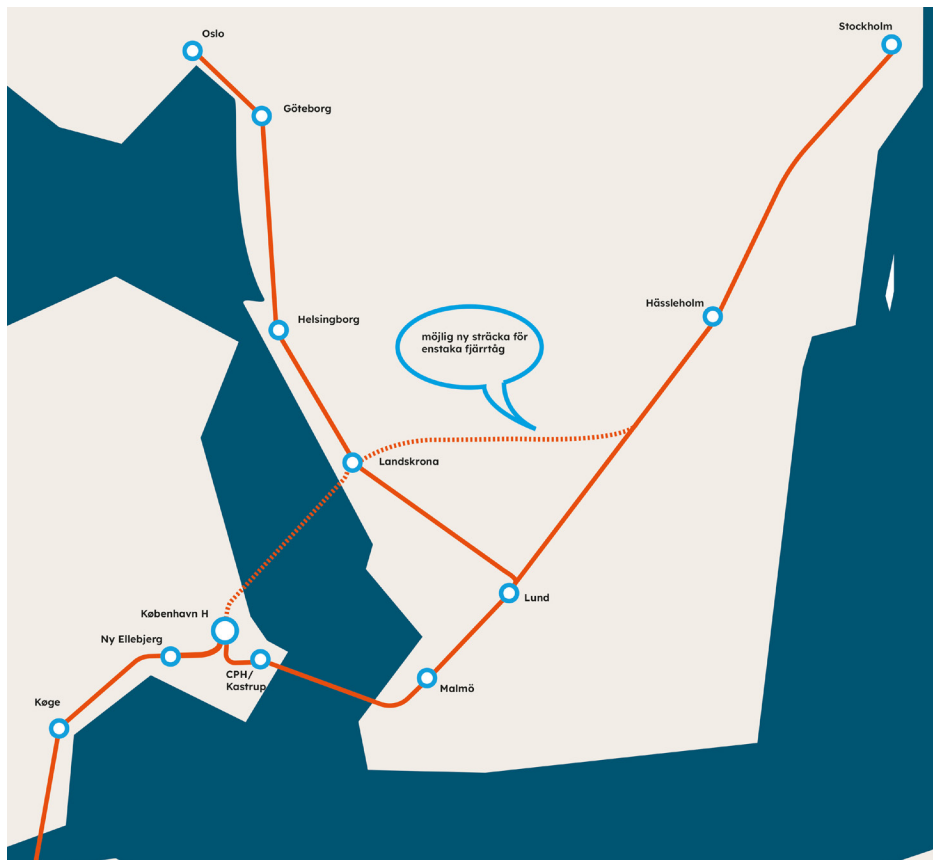
Europaspåret minskar restiderna avsevärt i Öresundsregionen. Genom att minska restiderna och öka antalet regionalstågslinjer mellan Skåne och Köpenhamn skapas bättre integration och en större arbetsmarknadsregion tvärs Öresund.



Möjligheter för ökad fjärrtågstrafik

Europaspåret skapar möjligheter för ökad fjärrtågstrafik eftersom sträckan Lund-Malmö-Kastrup-Köpenhamn avlastas för godstrafik. Fjärrtågstrafiken från Stockholm och Göteborg mot Köpenhamn och kontinenten förväntas fortfarande primärt att köra

via Lund, Malmö och Öresundsbron. För enstaka sprinttåg mot kontinenten kan Europaspåret nyttjas för att korta restiden. Europaspåret minskar restiden Göteborg-Köpenhamn med 60 minuter och Stockholm-Köpenhamn med 30 minuter.



Europaspårets vägförbindelse

Danmark planerar för projektet Östlig Ringvej som ska leda biltrafik runt Köpenhamns centrum. Östlig Ringvej planeras som en sänktunnel och är både tekniskt och geografiskt en bra anslutningsmöjlighet för Europaspåret.

Europaspårets väg- och järnvägsdel går i samma sänktunnel under Öresund. Strax öster om Köpenhamn separeras vägdelen från järnvägs-

delen på en ny konstgjord ö över tunneln för Östlig Ringvej. På den konstgjorda ön byggs en trafikplats som ansluter Europaspårets vägdell till Östlig Ringvej.

Europaspåret förbinder därmed E6 i Sverige med Köpenhamn och Köpenhamns flygplats och innebär kortare restid samt avlastning av E6 mellan Malmö och Landskrona.



Så kan Europaspåret finansieras

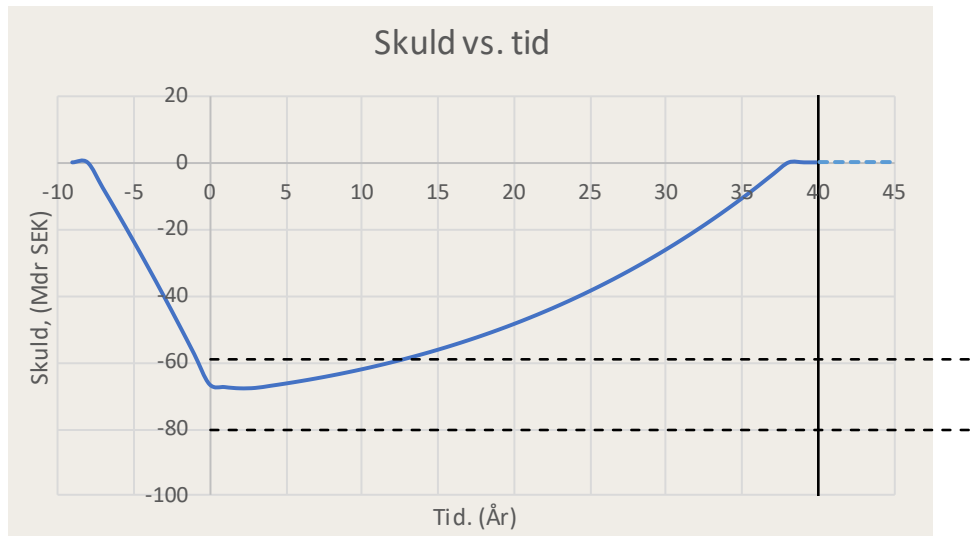
2021 gjordes en ekonomisk kalkyl för Europaspåret. I kalkylen ingår kust-till-kust-förbindelsen samt samtliga anslutningar på både dansk och svensk sida. Kostnads-kalkylen tar avstamp i priser för Fehmarn Bält-förbindelsen. Trafikprognosen är avstämd mot bästa kunskap från Vejdirektoratet och Trafikverkets strategiska analys av HH-förbindelsen från 2021 samt den förbättrade restiden för vägtrafiken och ökningen i tågtrafik som Europaspåret förväntas skapa.

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 som Öresundsbron. Den ekonomiska kalkylen visar att Europaspåret har en avbetalningstid som understiger 40 år beräknat med 2,5 % ränta enligt dansk modell för fasta förbindelser.

EU-FINANSIERING

Eftersom Europaspåret skapar en ny förbindelse och ökad kapacitet för både internationella fjärrtåg



och godståg i EU:s prioriterade järnvägskorridor bedöms Europaspårets järnvägsdel kunna få 40 % medfinansiering från EU.

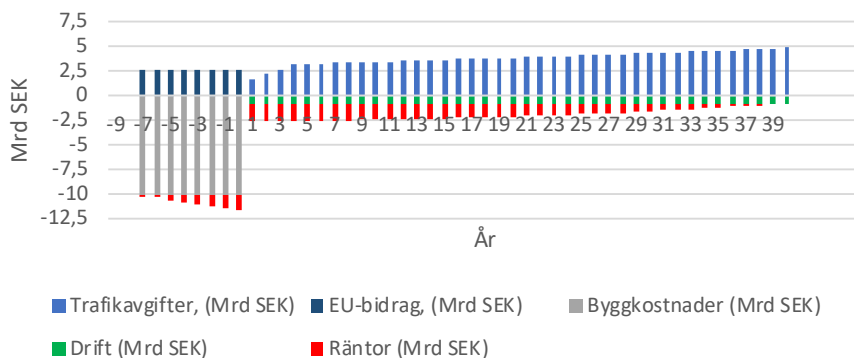
FINANSIERINGSMODELL


Europaspåret kan därmed finansieras på samma sätt som Öresundsbron och Fehmarn Bält-förbindelsen genom statliga lån som betalas tillbaka genom framtida trafikintäkter från väg- och järnvägstrafik. Europaspåret kan därmed finansieras utanför nationell plan i Sverige.

| EKONOMISK KALKYL | |
|-----------------------|------------------|
| Kostnad järnväg | 52 md SEK |
| Kostnad väg | 28 md SEK |
| Total kostnad | 80 md SEK |
| | |
| EU-bidrag (järnväg) | 40 % |
| EU-bidrag (väg) | 0 % |
| | |
| Realränta (%-enheter) | 2,5 % |
| Kalkylperiod (år) | 40 år |

| | Antal/dygn | Avgifter (SEK) | Upprampningstid trafikvolym (år) | Årlig trafiktillväxt |
|-------------|------------|----------------|----------------------------------|----------------------|
| 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)





Läs mer på europasparet.se eller
följ **@europasparet**
på LinkedIn och Twitter.

Kontakt

Hanne Skak Jensen, projektledare
hanne.skakjensen@landskrona.se
+46 (0) 767 24 62 48