



# En ny forbindelse mellem Danmark og Sverige

# En løsning på flaskehalsen ved Øresund

En ny Øresundsforbindelse har diskuterets i mange år. Der er idag bara en jernbanestrækning over Øresund, hvilket er en sårbarhed og en flaskehals. 2029 åbner Femern-forbindelsen mellem Danmark og Tyskland og skaber nye muligheder for jernbanetrafik mellem Skandinavien og Centraleuropa, hvilket vil få trafikken over Øresund til at stige. Der er brug for en ny Øresundsforbindelse, som skaber redundans - en alternativ transportvej - og tilfører mere kapacitet for person- og godstog.

## LØSER FLERE PROBLEMER

Forslaget om en fast forbindelse mellem København og Landskrona - Europasporet - tager udgangspunkt i konkrete trafikudfordringer og kapacitetsproblemer i Øresundsregionen. Europasporet er et projekt, som kan løse og finansiere flere problemer ikke mindst i jernbanesystemet.

Europasporet er en kombineret vej- og baneforbindelse, som kan bygges på samme måde som Femern-forbindelsen og finansiere sig selv gennem EU-støtte og trafikindtægter.

Med Europasporet skulle jernbanekapaciteten over Øresund fordobles og mulighederne for person- og godstrafik mellem Skandinavien og Centraleuropa forbedres. Med en alternativ transportvej over Øresund skabes også forudsætninger for omkostningseffektiv, pålidelig og klimavenlig transport. Derudover vil Europasporet mindske

rejsetiderne i regionen og bidrage til en større arbejdsmarkedsregion.

## ET KONKRET FORSLAG

Der er et helt konkret forslag til, hvordan Europasporet kan bygges, finansieres og trafikeres, hvilket du kan læse om i denne brochure. Næste skridt er, at danske og svenske myndigheder gennemfører en forundersøgelse af projektet.

Christian Alexandersson  
Projektansvarlig  
Maj 2024



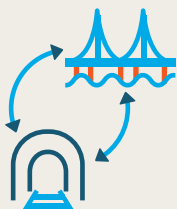
# Fordele med Europasporet



Er det eneste forslag til en ny Øresundsforbindelse, som kan håndtere både gods-, fjern- og regionaltog.



Forbedrer pendlingsmulighederne og skaber en større arbejdsmarkedsregion.



Skaber et robust transportsystem med to faste forbindelser og redundans for person- og godstrafik.



Bidraget til en mere attraktiv jernbane og overflytning af transport fra vej til bane.



Kan finansiere sig selv gennem EU-støtte og fremtidige trafikindtægter.



Fordobler jernbanekapaciteten over Øresund og øger kapaciteten på strækningen København-CPH-Malmö-Lund.



Bidraget til at dække erhvervslivets behov for omkostningseffektiv, pålidelig og klimavenlig transport.



Forkorter rejsetiderne for både regional- og fjerntrafik. For eksempel bliver rejsetiden København-Göteborg 60 minutter kortere.

# Jernbanens problemer i Øresundsregionen

Med kun en jernbaneforbindelse er Øresund en flaskehals for togtransport mellem Danmark og Sverige. Trafikken forventes at stige de kommende år, og der er idag flere kapacitetsproblemer omkring Øresund. Europasporet løser flere af disse problemer.

Øresund er en meget vigtig passage for jernbanetransport i EU's prioriterede Scan-Med-korridor. Mellem København og Malmö er der idag bare en jernbanestrækning, og der er idag kapacitetsproblemer på Øresundsbroens landtilslutninger. Der er blandt andet kapacitetsproblemer på Københavns Hovedbanegård, Øresundsbanen, Kastrup Station samt Citytunnelen, Kontinentalbanen, Lommabanen og Södra stambanen på svensk side.

## FEMERN SKABER MERE TRAFIK

Lige nu bygges den faste forbindelse over Femern mellem Danmark og Tyskland. Når forbindelsen åbner i 2029, vil den skabe en ny jernbanestrækning mellem København og Tyskland, tilføre ny kapacitet og medføre, at jernbanen bliver mere attraktiv.

En stor del af jernbanetrafikken via Femern vil være international trafik til/fra Sverige og Skandinavien. Ikke mindst godstogstrafikken over Øresund forventes at stige markant med Femern-forbindelsen.

## FLERE PERSONTOG

Men også persontogstrafikken over Øresund forventes at stige kommende år. De regionale Øresundstog skal udvide antallet af afgange over Øresund fra 6 i timen til 9 i

timen år 2035. Svenske SJ vil øge fra dagens 7 afgange over Øresund til cirka 30 afgange inden 2030. Med Femern-forbindelsen og elektrificeringen af den danske jernbane vil det blive mere attraktivt for togoperatører at starte togforbindelser til og gennem Danmark, hvilket vil øge belastningen på jernbanen over Øresund.

## BEHOV FOR REDUNDANS

Med bare en jernbaneforbindelse over Øresund er der ingen redundans - en alternativ transportvej - hvilket betyder, at jernbanen er sårbar og mindre attraktiv og pålidelig. Redundans er også meget vigtig i et beredskabsperspektiv og for militær mobilitet af tunge køretøjer.

For at jernbanen kan blive mere attraktiv og for at nå EU's mål om at flytte transport fra vej til jernbane, er der brug for yderligere en jernbaneforbindelse over Øresund.

## SKABER NYE MULIGHEDER

Udover at løse problemerne med kapacitet og redundans for transport over Øresund, skaber Europasporet også nye muligheder. Rejsetiderne vil mindske og pålideligheden øge. Flere mennesker vil kunne pendle over Øresund, hvilket vil skabe en større og mere integreret arbejdsmarkedsregion.



Göteborg

mod Oslo/  
Göteborg

mod  
Stockholm

København

Malmö

Hamburg

# Sådan kan Europasporet bygges

Der er et konkret og gennemførbart forslag til, hvordan Europasporet kan bygges og binde vej- og jernbaneinfrastrukturen sammen på dansk og svensk side. Byggemetoden foreslås at være den samme som Femern-forbindelsen og Citytunnellen i Malmø.

Mellem København og Landskrona er der gode forudsætninger for at anlægge en sænketunnel, hvor tunnelement sænkes ned på havbunden i en udgravet rende. Da Øresund er relativt lavvande mellem København og Landskrona vil sænketunnellen få relativt små hældninger, hvilket gør at lange og tunge godstog eller militær transport kan passere. Europasporet er det eneste forslag til en ny Øresundsforbindelse, som kan håndtere godstog.

## FEMERNS TUNNELFABRIK KAN GENANVENDES

Europasporets vej- og bandedel anlægges i samme tunnel precis som Femern-forbindelsen. Europasporet kan dermed bygges med samme slags tunneldele, som der i øjeblikket produceres til Femern-forbindelsen.

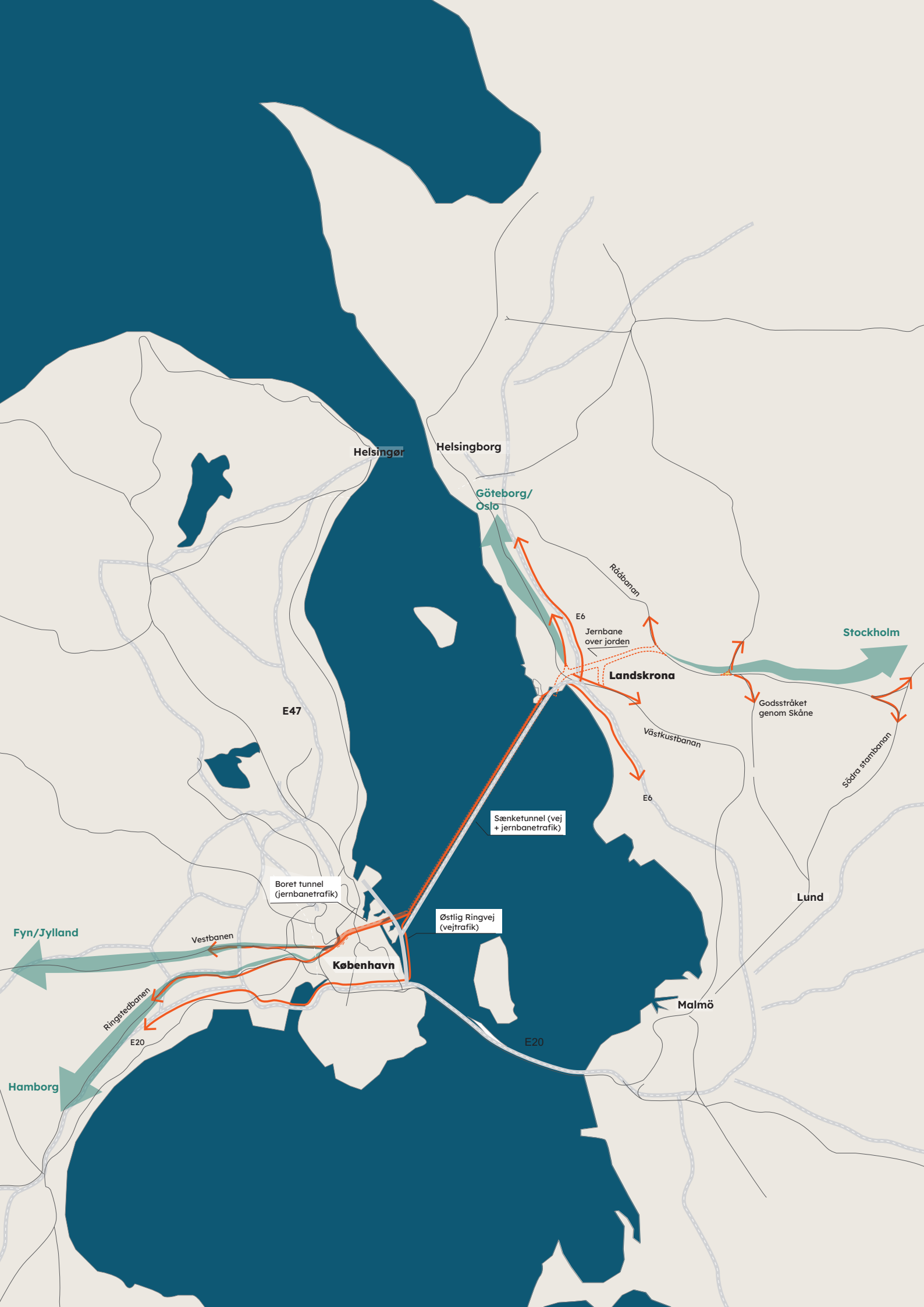
Danmark har investeret cirka 6 milliarder kroner i tunnelfabrikken i Rødby, som producerer tunnelement til Femern-forbindelsen, og fabrikken skal fortsætte med at producere tunnelement til store infrastrukturprojekter også efter, at Femern-forbindelsen er færdig. Europasporet er et projekt, som fabrikken kan bruges til.

## TILSLUTNING I KØBENHAVN

Øst for København forgrenes Europasporets vej- og bandedel. Vejforbindelsen fortsætter i sænketunnel til Østlig Ringvejs trafikplads ved Prøvestenen, og jernbanen bores under København i kalkbjerget. Jernbanen foreslås at tilslutte København H via Vesterports Banegrav. Hele jernbanen under København er boret nedefra bortset fra tilslutningerne, hvilket betyder, at der ikke vil være store åbne skakte i bymiljøet, som man kender det fra metrobyggeriet.

## TILSLUTNING I LANDSKRONA

Europasporets sænketunnel kommer op til jordoverfladen på en kunstig ø ud for Landskrona, hvorfra vej- og jernbandedelen fortsætter sammen på en lavbro til Landskronas sydlige del, hvor vej- og jernbandedelen separeres. Vejdelen forbindes til E6. Jernbandedelen forbindes til Västskustbanen samt til Rååbanen, Godsstrækningen gennem Skåne og Södra stambanen, og når dermed samtlige centrale jernbanestrækninger for person- og godstrafik i Skåne. Ved Landskrona station anlægges en ny nedsænket stationsdel i stil med Hyllie Station i Malmö.



Helsingør

Helsingborg

Göteborg/  
Oslo

Stockholm

E47

Rødbanen

E6  
Jernbane  
over jorden

Landskrona

Godsstråket  
genom Skåne

Södra stambanan

Väst kustbanan

E6

Sænkettunnel (vej  
+ jernbanetrafik)

Lund

Malmö

Fyn/Jylland

Boret tunnel  
(jernbanetrafik)

Østlig Ringvej  
(vejtrafik)

Vestbanen

København

Ringstedbanen

E20

E20

Hamborg

# Struktur for banegods

Europasporet skaber en ny transportvej for godstog over Øresund, som medfører kortere transporttid, redundans og øget kapacitet. Europasporet kan i kombination med en ny rangerbanegård i Skåne skabe en effektiv transportvej for international godstransport.

## NUVÆRENDE STRUKTUR

I Sverige er der idag to strækninger for banegods, et via Södra stambanan og et via Västkostbanen/Godsstrækningen gennem Skåne. På dansk side er der idag en strækning for banegods via Storebæltsbroen og Jylland. Yderligere en strækning for banegods bygges nu via Ringstedbanen og Femern-forbindelsen, som åbner 2029.

De to danske jernbanestrækninger går sammen ved Vigerslev. Mellem Vigerslev i Danmark og Arlöv ved Malmö på svensk side er der idag bare en strækning for banegods via Øresundsbroen, som dermed er en flaskehals. Med bare en jernbaneforbindelse er der ingen redundans - en alternativ transportvej

- for banegods over Øresund, hvilket gør jernbanen mindre attraktiv og pålidelige.

Denne struktur for banegods medfører også høj belastning på strækningen København-CPH-Malmö-Lund. Dette er en vigtig strækning for persontrafik, men godstrafikken begrænser udviklingen af persontrafikken.

## NY STRUKTUR MED EUROPASPORET

Europasporet er det eneste forslag til en ny Øresundsforbindelse, som kan håndtere banegods. For godstrafikken skaber Europasporet en helt ny og attraktiv strækning, som går uden om København-CPH-Malmö-Lund.

I København forbindes Europasporets borrede godstunnel til banegårdsområdet vest for Københavns Hovedbanegård. Herfra kan godsstrækningen forbindes til Ringstedbanen og dermed være helt separeret fra Øresundsbroens godsstrækning.

Med Europasporet stiger jernbanekapaciteten over Øresund, og der skabes ny kapacitet og en alternativ vej for både person- og godstog. Strækningen København-CPH-Malmö-Lund aflastes for godstrafik, hvilket skaber muligheder for mere persontrafik.





Med Europaspetet skabes der flere kanaler over Øresund, og trafikken bliver separeret, så trafikken kan udvikles.

Femern-forbindelsen og Europaspetet skaber sammen forudsætninger for at flytte godstrafik fra vej til jernbane og bidrager til at nå målsætningerne om at mindske transportbranchens CO2-udslip.

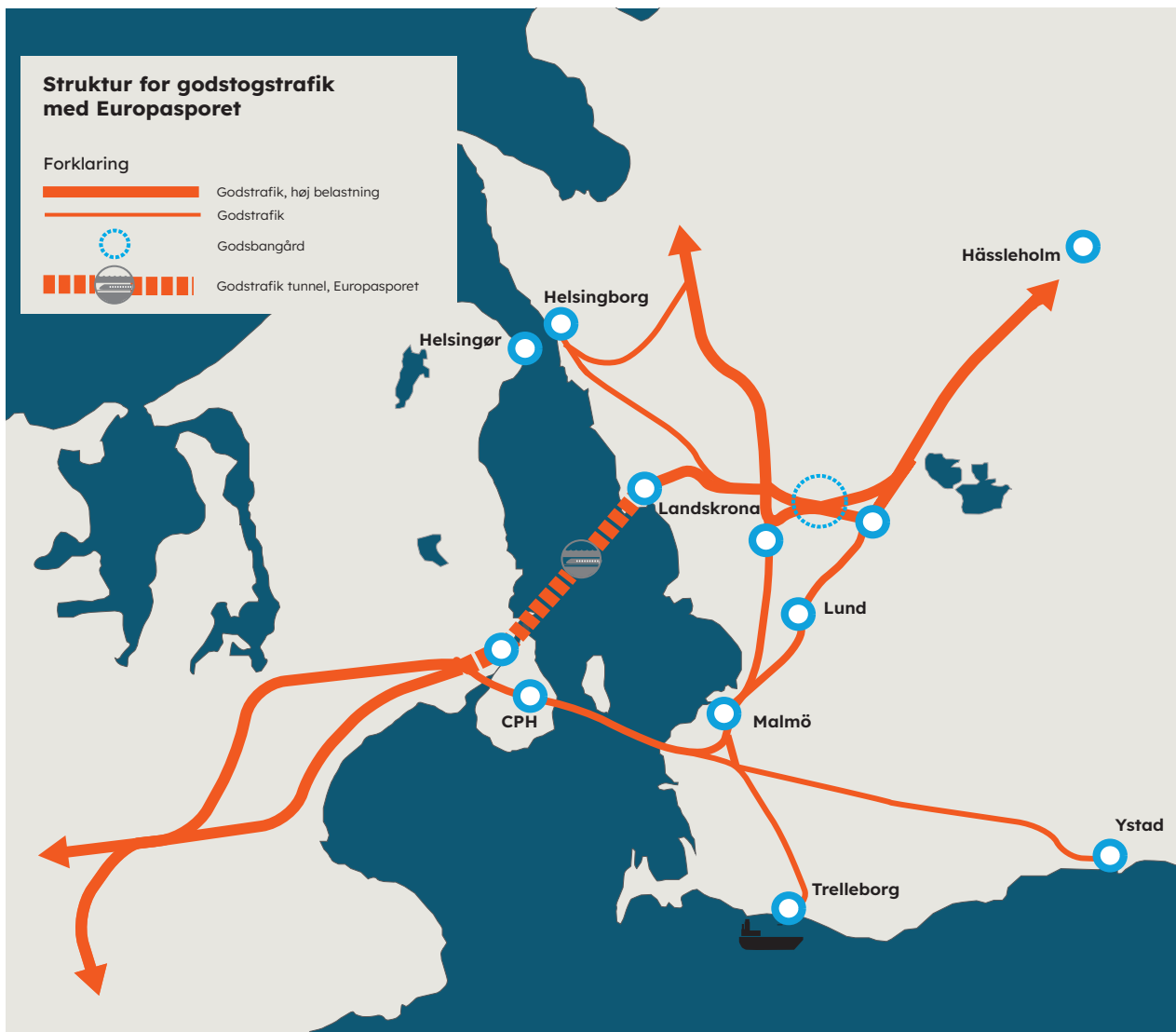
## RANGERING I SKÅNE

Rangering af godstog i Skåne håndteres idag i Malmö og Helsingborg. Helsingborgs rangerbanegård bruges primært fordi, Malmös rangerbanegård har kapacitetsproblemer, og der kører idag dagligt intern

transport mellem de to banegårde. Malmös rangerbanegård kan idag håndtere maksimalt 650 meter lange tog, mens Femern-forbindelsen bygges for 1000 meter lange tog.

En analyse fra 2020 pegede på en placering ved Marieholmsbanen, som egnet til en ny rangerbanegård i Skåne.

Nedenstående illustration viser, hvordan Europaspetet og en ny rangerbanegård ved Marieholmsbanen, kan skabe et effektivt knudepunkt for godstransport i Skåne og Øresundsregionen.



# Nyt system for regionaltrafik

Med Europasporet skabes en ny passage over Øresund til regionaltog og dermed nye muligheder for trafikering. Europasporet reducerer rejsetiden, så flere byer kommer inden for pendlingsafstand til København, og arbejdsmarkedsregionen bliver større.

Med Europasporet skabes helt nye muligheder for den regionale trafik i Øresundsregionen. Med to jernbaneforbindelser kan regionaltrafikken køre i en ring, hvor togene kan køre til Sverige via den ene forbindelse og tilbage til Danmark via den anden forbindelse.

Trafikken kan køre i begge retninger, og

dermed kan passagerer komme frem inden for en rimelig rejsetid, selvom en af forbindelserne er lukket.

I 2022 blev den danske og svenske regionaltrafik separeret på dansk side for at forbedre rettidigheden på Kystbanen mellem København og Helsingør. Øresundstogene vender idag i København i stedet for at



fortsætte på Kystbanen. Med Europasporet skulle den danske og svenske regionaltrafik fortsat være separeret, og kapaciteten i København vil stige, da svenske tog ikke længere skal vende i København.

### MERE KAPACITET OG KORTERE REJSETIDER

Med Europasporet trafikeres flere stationer med færre togvendninger, hvilket er positivt for kapaciteten på Øresundsbroen,

broens landtilslutninger samt Københavns Hovedbanegård.

Europasporet mindsker rejsetiderne i Øresundsregionen markant. Flere byer på svensk side får pendlingsafstand til København og mulighed for at pendle over Øresund. Arbejdsmarkedsregionen bliver dermed større og bedre integreret på tværs af Øresund.



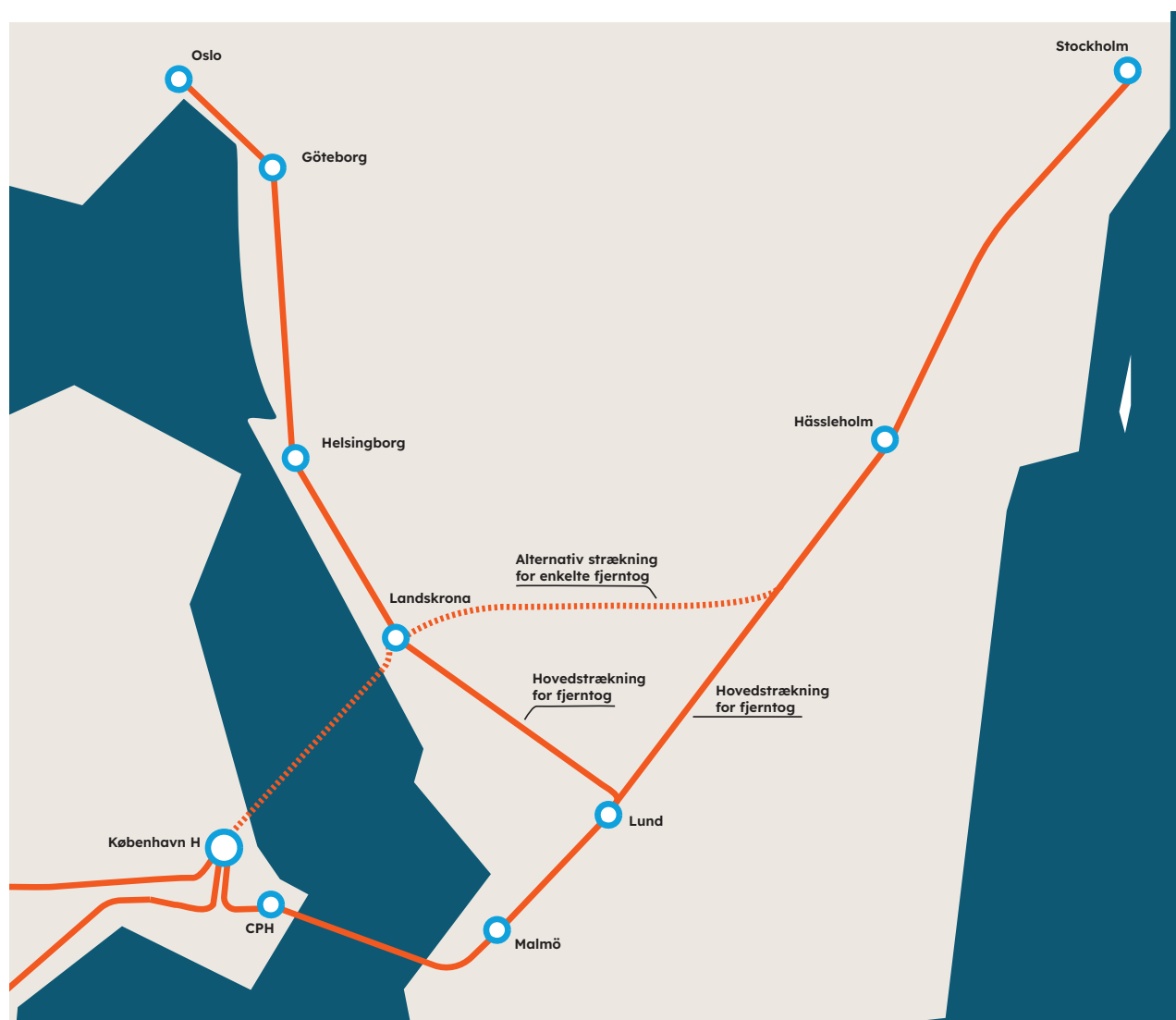
# Muligheder for internationale togforbindelser

Den internationale togtrafik skal udvikles for at møde den stigende efterspørgsel efter klimavenlige togforbindelser. Den svenske togoperatør SJ har konkrete planer om at udvikle togforbindelserne mellem København og Stockholm, Göteborg og Oslo, hvilket vil medføre stigende fjern-togstrafik over Øresund.

Europasporet skaber muligheder for mere fjern-togstrafik, da strækningen København-CPH-Malmö-Lund aflastes for god-

strafik. Den internationale fjern-togstrafik fra København til Stockholm og Göteborg forventes stadig primært at køre via CPH, Øresundsbroen og Malmö, men nogle hurtigtog kan benytte Europasporet for at forkorte rejsetiden.

Fra København til Göteborg bliver rejsetiden 60 minutter kortere med Europasporet, og fra København til Stockholm mindsker rejsetiden med 30 minutter.



# Europasporets vejforbindelse

I Danmark forberedes for Østlig Ringvej, som skal lede biltrafikken uden om Indre By ved at binde Helsingørmotorvejen i nord sammen med Øresundsmotorvejen og Københavns Lufthavn i syd. Østlig Ringvej planlægges som en sænketunnel og er både teknisk og geografisk et godt tilslutningspunkt for Europasporet.

Europasporets vej- og jernbanedel går i samme sænketunnel under Øresund. Øst for

København separeres vejdelene fra jernbanedelen og foreslås at forbindes til Østlig Ringvej ved tilslutningsanlægget ved Prøvestenen og kun fortsætte i sydgående retning.

Trafikken fra Europasporet forventes primært være trafik, der kører over længere afstande og derfor kun medføre begrænset belastning på myldertidstrafikken i og omkring København.



# Sådan kan Europasporet finansieres

Europasporet er et selvfinansieret projekt, hvilket betyder, at det er dem, der i fremtiden bruger forbindelsen, som også betaler for den. Europasporet finansieres på samme måde som Øresundsbroen gennem EU-støtte og statslån, som tilbagebetales gennem fremtidige trafikindtægter.

I 2021 blev der foretaget en økonomisk beregning af Europasporet, som blev opdateret 2023. I beregningen indgår kyst-til-kyst forbindelsen og samtlige tilslutninger på både dansk og svensk side.

Europasporets jernbaneforbindelse forventes at koste cirka 52 mia. svenske kroner (2023-priser), og Europasporets vejforbindelse forventes at koste cirka 33 mia. svenske kroner.

Omkostningsberegningen bygger på priser for Femern-forbindelsen. Trafikprognosen

baseres på viden fra Vejdirektoratet og Trafikverkets strategiske analyse af HH-forbindelsen fra 2021 samt den forbedrede rejsetid for vejtrafikken og stigning i togtrafikken, som Europasporet forventes at skabe. Afgifterne er beregnet ud fra Øresundsbroens niveauer.

Den økonomiske beregning viser, at Europasporet har en afbetalingstid, som er mindre end 40 år beregnet med 2,5 % rente i linje med den danske model for faste forbindelser.

	Antal/døgn	Afgifter (SEK)	Opramningstid trafikmængde (år)	Årlig trafikvækst
Personbiler	17 000	320	mindre end 3 år	0,90 %
Lastbiler	4 600	910	i løbet af det første år	1,50 %
Persontog	90	2 500	i løbet af det første år	1,50 %
Godstog	60	9 000	i løbet af det første år	1,50 %

## EU-FINANSIERING

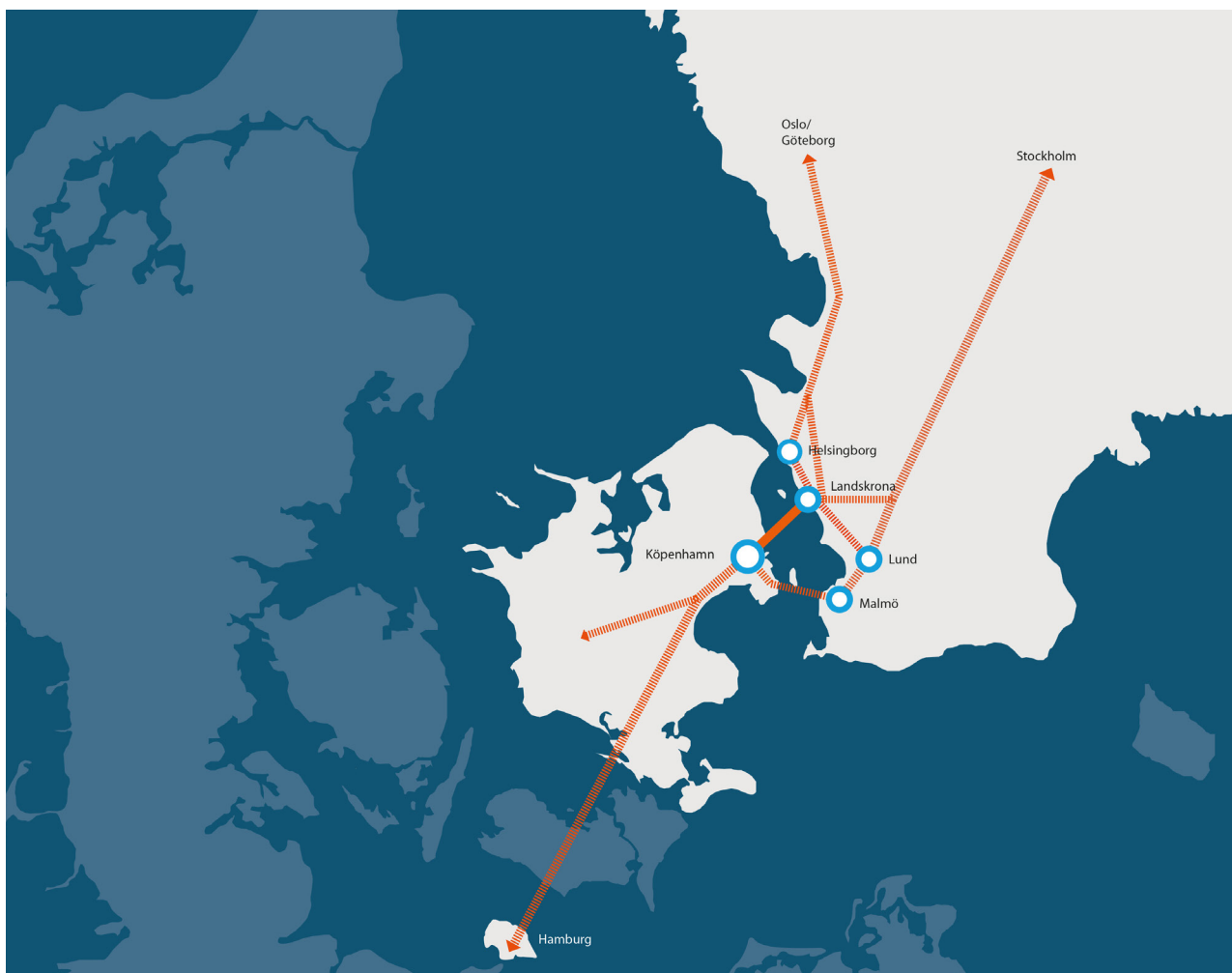
Da Europasporet skaber en ny forbindelse og øger kapaciteten for både internationale fjerntog og godstog i EU's prioriterede jernbanekorridor vurderes det, at Europasporets jernbanedel kan få 40 % medfinansiering fra EU.

## FINANSIERINGSMODEL

Europasporet kan finansieres på samme måde som Øresundsbroen og Femern-forbindelsen gennem EU-støtte og statslige lån, som betales tilbage gennem de fremtidige trafikindtægter fra vej- og jernbanetrafikken. Dermed bliver det dem, der bruger forbindelsen i fremtiden, som også betaler for den, og Europasporet kan finansieres uden direkte statslig finansiering.

### ØKONOMISK BEREGNING (2023-priser)

Omkostning jernbane	51,75 mia. SEK
Omkostning vej	33,25 mia. SEK
<b>Total omkostning</b>	<b>85 mia. SEK</b>
<b>Finansiering</b>	
EU-støtte (jernbane)	40 %
EU-støtte (vej)	0 %
Medfinansiering fra den danske stat (jernbane)	0 %
Medfinansiering fra den danske stat (vej)	0 %
Medfinansiering fra den svenske stat (jernbane)	0 %
Medfinansiering fra den svenske stat (vej)	0 %
Realrente (%-enheder)	2,5 %
Beregningsperiode (år)	40 år





Læs mere på [europasporet.se/da](https://europasporet.se/da)  
eller følg @europasporet på LinkedIn og X.

### **Kontakt**

Hanne Skak Jensen, projektleder  
[hanne.skakjensen@landskrona.se](mailto:hanne.skakjensen@landskrona.se)  
+46 (0) 767 24 62 48

