



En ny förbindelse mellan Sverige och Danmark

Europaspåret löser flaskhalsen vid Öresund

Diskussionen om en ny Öresundsförbindelse har pågått i många år. Det finns idag bara ett stråk för järnvägstrafik via Öresundsbron vilket är en sårbarhet och en flaskhals. 2029 öppnar Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland och skapar nya möjligheter för effektiva person- och godstransporter mellan Skandinavien och kontinenten, vilket förväntas få trafiken över Öresund att öka avsevärt.

Det behövs ytterligare en fast förbindelse som kan skapa ett nytt järnvägsstråk över Öresund och öka kapaciteten för både gods- och persontåg.

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 en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse som kan lösa och finansiera flera av de problem som finns inte minst i järnvägssystemet.

Europaspåret skulle skapa en alternativ väg över Öresund, fördubbla järnvägskapaciteten och förbättra möjligheterna för person- och godstrafik mellan Sverige och kontinenten. Därmed skapar Europaspåret förutsättningar för fler kostnadseffektiva, robusta och klimatvänliga transporter.

Europaspåret skulle även minska de regi-

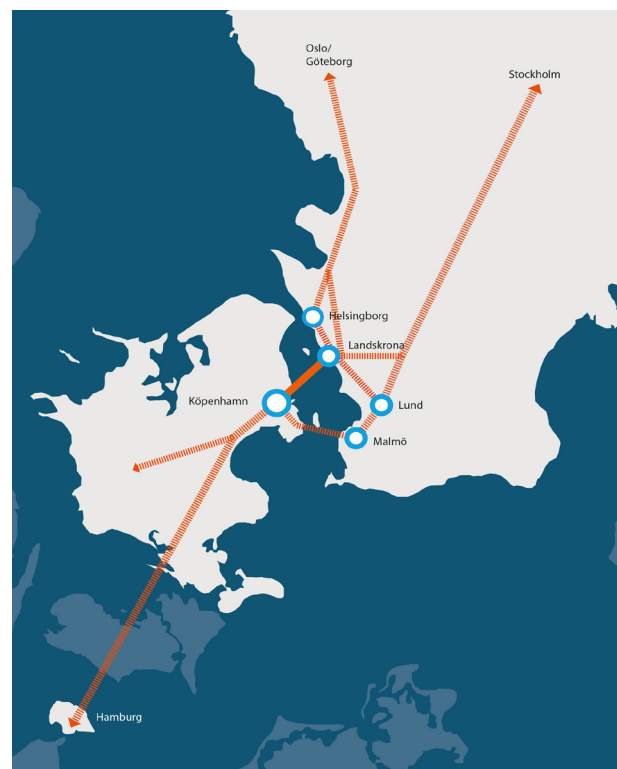
onala restiderna och bidra till en större arbetsmarknadsregion.

ETT KONKRET FÖRSLAG

Det finns ett konkret förslag till hur Europaspåret kan byggas, finansieras och trafikeras, vilket du kan läsa om i denna broschyr samt på vår hemsida europaspåret.se.

Nästa steg är att svenska och danska myndigheter tillsammans utreder förslaget om Europaspåret.

Christian Alexandersson
Projektansvarig
Maj 2024



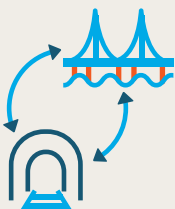
Fördelar med Europaspåret



Enda förslaget till en ny Öresunds-förbindelse som kan hantera både gods-, fjärr- och regionaltåg.



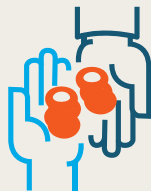
Förbättrar pendlingsmöjligheterna och skapar en större arbetsmarknadsregion.



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.



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



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



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



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

Järnvägens problem i Öresundsregionen

Med bara en järnvägsförbindelse är Öresund en flaskhals för järnvägstransporter till och från Sverige. Trafiken förväntas öka kommande år och det är redan flera kapacitetsproblem kring Öresund. Europaspåret löser flera av dessa problem.

Öresund är en central passage för långväga järnvägstransporter i EU:s prioriterede ScanMed-korridor. Mellan Köpenhamn och Malmö finns bara ett järnvägsstråk och det är redan idag kapacitetsproblem på Öresundsbronns landanslutningar. Det är bland annat kapacitetsproblem genom Citytunneln, Kontinentalbanan, Lommabanen och Södra stambanan samt Köpenhamns huvudbangård, Öresundsbanan och Köpenhamns flygplats 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 och inte minst godstågstrafiken över Öresund förväntas att öka avsevärt när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

UTÖKAD PERSONTÅGSTRAFIK

Men det är inte bara godstrafiken över Öresund som förväntas öka kommande år. Enligt Region Skånes persontågsstrategi ska antalet Öresundståg öka från 6 avgångar

i timmen till 9 avgångar i timmen 2035. Fjärrtågstrafiken förväntas också att öka. Till exempel planerar SJ att utöka antalet avgångar över Öresund från 7 om dagen till upp mot 30 avgångar dagligen innan 2030.

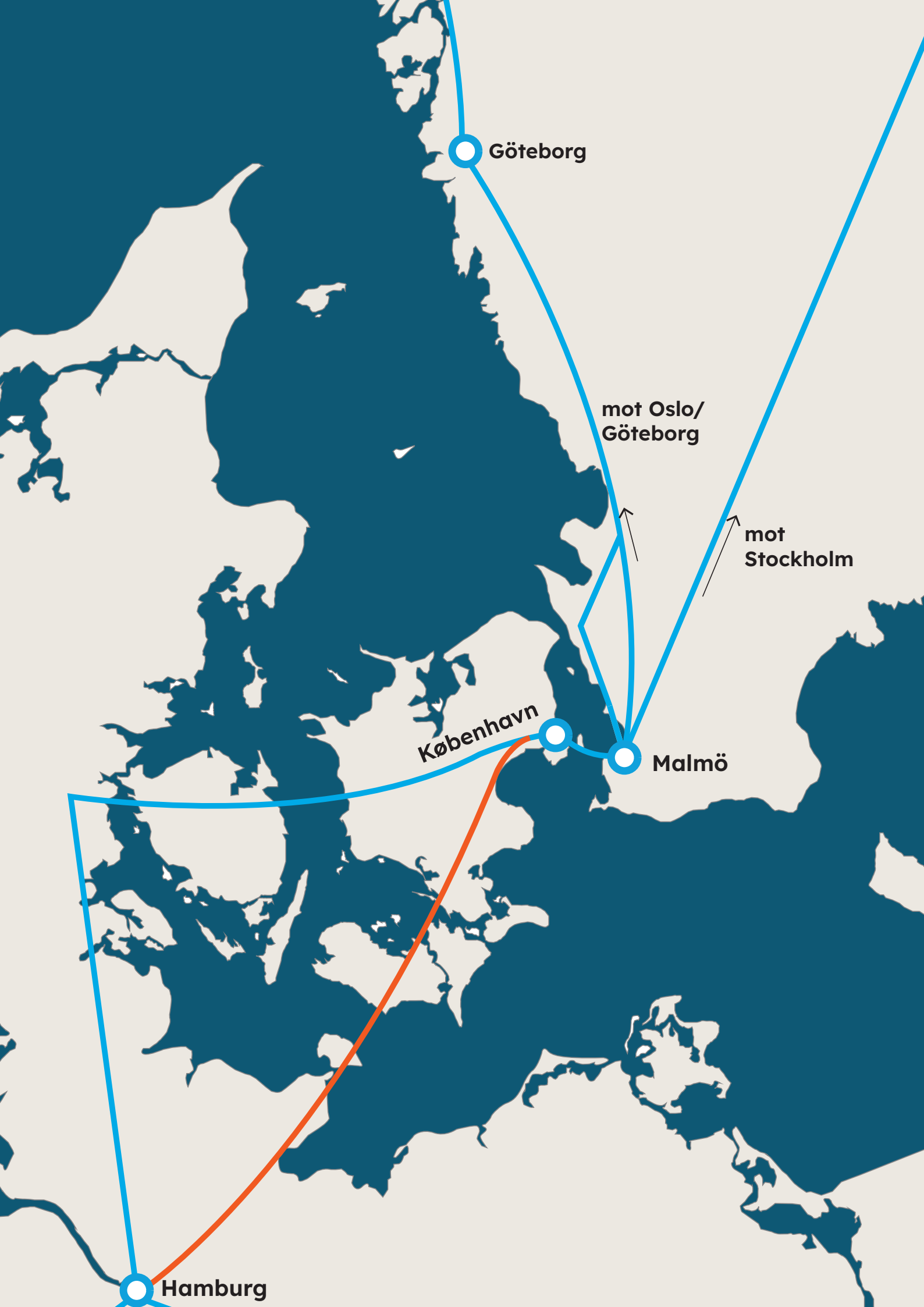
BEHOV AV REDUNDANS OCH ROBUSTHET

Med bara en järnvägsförbindelse över Öresund saknas redundans - en alternativ transportväg - vilket betyder 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.

SKAPAR NYA MÖJLIGHETER

Förutom att lösa problemen med kapacitet och redundans för transporter över Öresund skapar Europaspåret också nya möjligheter. Restiderna minskar och pålitligheten ökar så fler får möjlighet att pendla över Öresund vilket i sin tur skapar en större arbetsmarknadsregion.



Göteborg

mot Oslo/
Göteborg

mot
Stockholm

København

Malmö

Hamburg

Så kan Europaspåret byggas

Det finns ett konkret och genomförbart förslag till hur Europaspåret kan byggas och binda ihop väg- och järnvägsinfrastrukturen på danska och svenska sidan. Europaspåret använder samma byggt teknik som Fehmarn Bält-förbindelsen och Citytunneln i Malmö.

Mellan Köpenhamn och Landskrona finns goda förutsättningar för att bygga en sänktunnel där tunnelement 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.

LIKADAN TUNNEL SOM FEHMARN BÄLT-FÖRBINDELSEN

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

Fehmarn Bält-förbindelsens tunnelement produceras på en ny betongfabrik vid Rødby i Danmark, som 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 föreslås att komma upp till markytan på en konstgjord ö söder om ön Gråen utanför Landskrona. Från den konstgjorda ön går väg- och

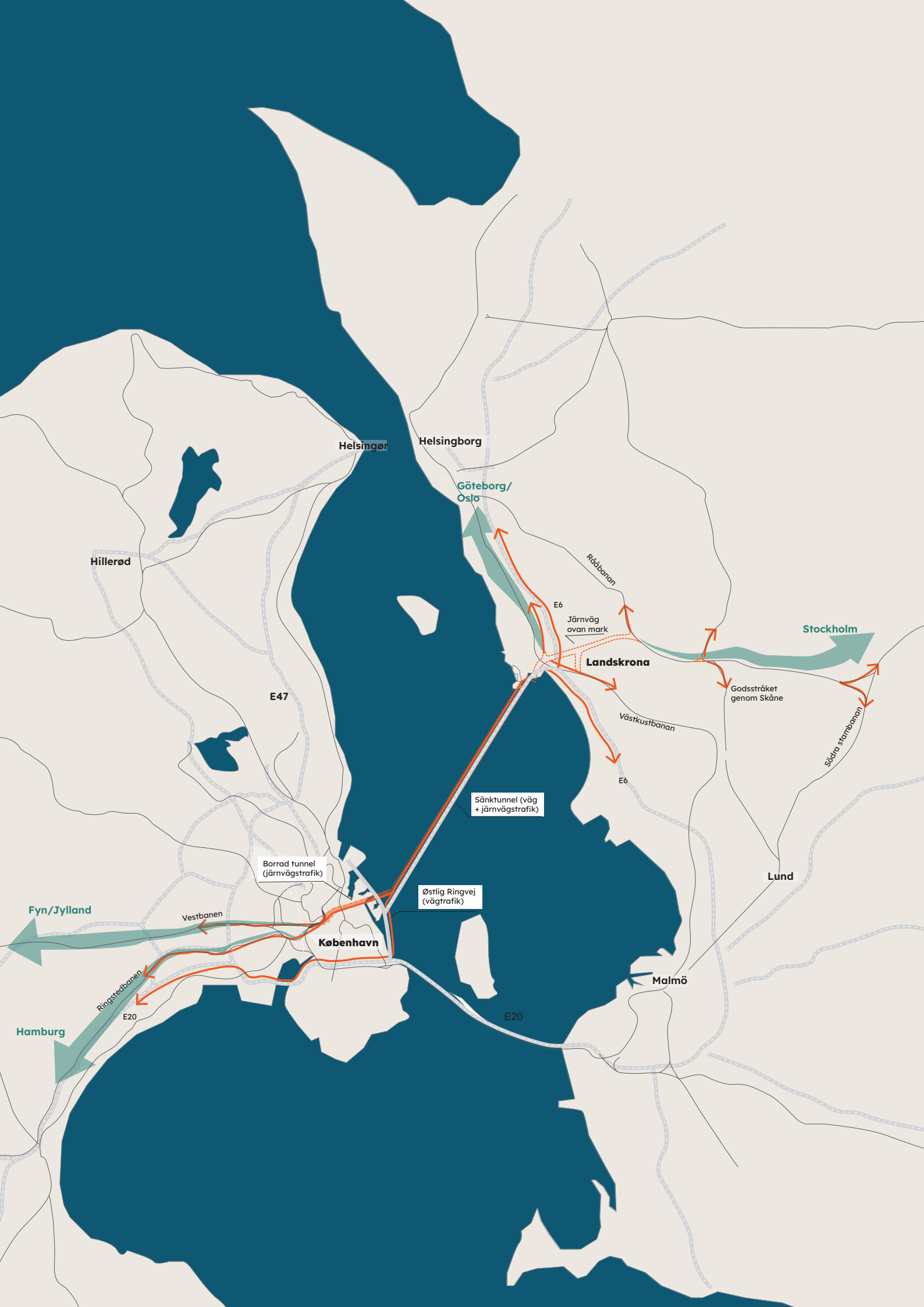
järnvägsdelen på en gemensam lågbro till industriområdet i Landskronas södra del där väg- och järnvägsdelen separeras. Vägdelen ansluts till E6 i både norrgående och södergående riktning.

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, Rååbanan, Godsstråket genom Skåne och Södra stambanan.

ANSLUTNING I KÖPENHAMN

På Middelgrund öster om Köpenhamn förgrenas väg- och järnvägstrafiken. Vägdelen fortsätter i sänktunnel till Östlig Ringvejs trafikplats vid Prøvestenen och järnvägen borrar in under Köpenhamn i kalkberget. Persontågen föreslås ansluta till Köpenhamns huvudbangård och godstågen går i en separat tunnel och kommer upp till ytan väst för Köpenhamn.

All järnväg under Köpenhamn borrar underifrån vilket innebär att det inte kommer vara stora schakt i stadsmiljön.



Helsingør

Helsingborg

Göteborg/
Oslo

Hillerød

E47

Landskrona

Stockholm

Rådbanan

E6

Järnväg
ovan mark

Godsstråket
genom Skåne

Västskustbanan

E6

Sætra stambanan

Sänktunnel (väg
+ järnvägstrafik)

Borrad tunnel
(järnvägstrafik)

Østlig Ringvej
(vägtrafik)

Lund

København

Malmö

E20

Vestbanen

Ringstæbanen

E20

Fyn/Jylland

Hamburg

Struktur för godstågstrafik

Europaspåret skapar ett nytt stråk för godståg över Öresund som medför kortare ledtider, redundans och ökad kapacitet. Europaspåret kan i kombination med en ny rangerbangård i Skåne skapa ett effektivt stråk för godstransporter till och från kontinenten.

NUVARANDE STRUKTUR

På svensk sida finns idag två godsstråk för järnvägsgods, ett via Södra stambanan och ett via Väst kustbanan/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.

Mellan Vigerslev i Danmark och Arlöv på svensk sida finns det bara ett järnvägsstråk via Öresundsbron som därmed är 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 Lomma-banan, Södra stambanan, Väst kustbanan och Kontinentalbanan i Sverige samt Öresundsbanan och Köpenhamns flygplats station i Danmark. Eftersom alla godståg måste köra via Öresundsbron upptar godstågen spårkapacitet för persontrafiken på den viktiga persontågssträcka Lund-Malmö-CPH-Köpenhamn.

NY STRUKTUR MED EUROPASPÅRET

Europaspåret är enda förslaget till en ny Öresundsförbindelse som kan hantera godståg. För godstrafiken skapar Europaspåret ett helt nytt stråk som kopplar an till Godsstråket genom Skåne norr om Lomma-banan 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 vest om Köpenhamns huvudbangård med borrad 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-CPH-Köpenhamn för godstrafik vilket möjliggör en ökning i persontrafiken.

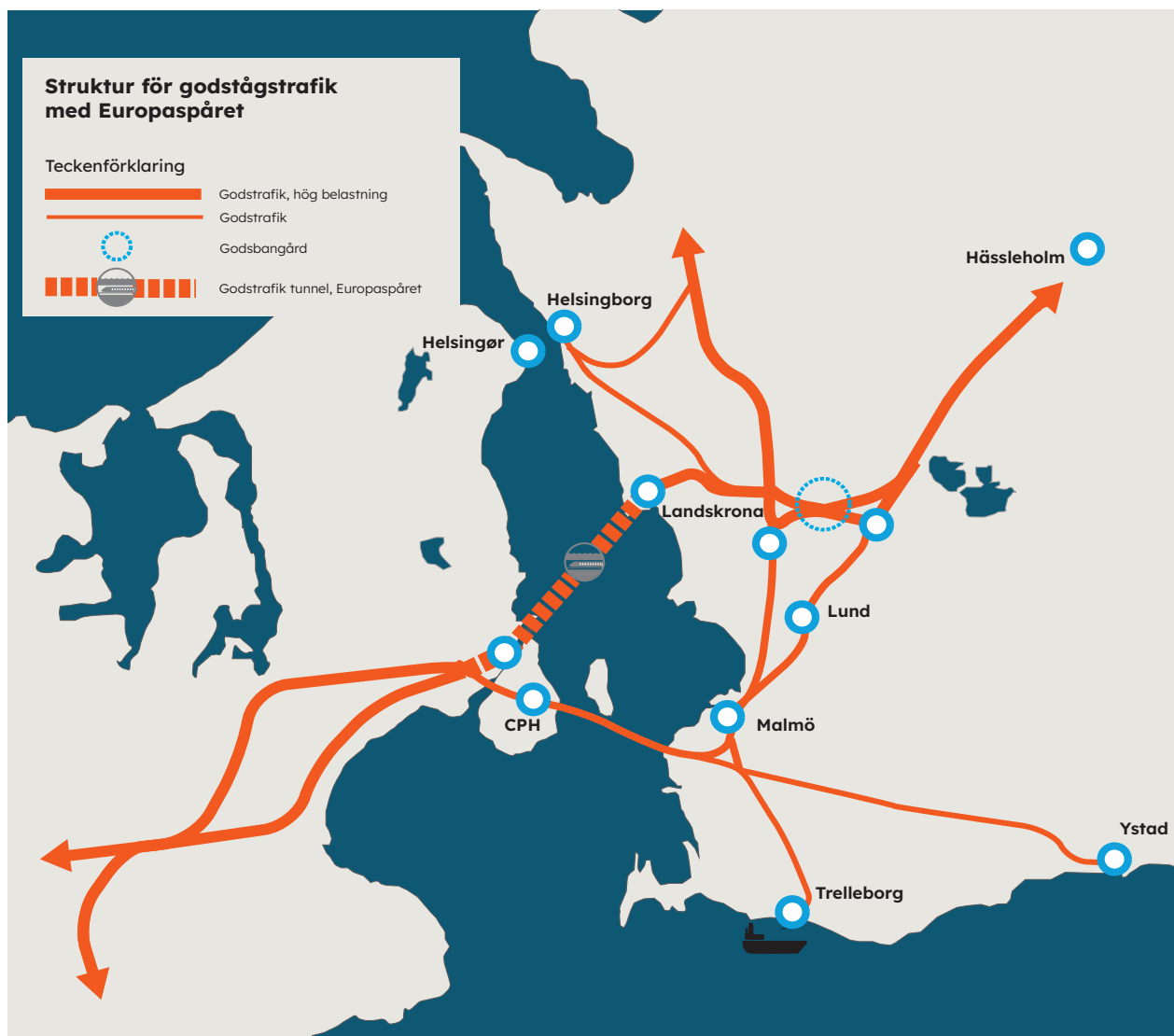
Med Europaspåret skapas fler kanaler över Öresund och trafiken blir separerad på så sätt att de begränsande banorna på svenska sidan inte förhindrar full trafikering. Därmed kan godstrafiken öka.

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 Malmös rangerbangård har kapacitetsbrist och det körs internt transporter mellan de två. Malmös rangerbangård kan idag hantera max 650 meter långa tåg medan Fehmarn Bält-förbindelsen byggs för 1000 meter långa tåg. En utredning för Region Skåne från 2020 pekade på ett läge vid Marieholmsbanan som lämpligt för en ny rangerbangård.

Illustrationen nedan visar hur Europaspåret och en ny rangerbangård vid Marieholmsbanan skulle skapa ett effektivt stråk och nod för godstransporter i Skåne.



Nytt system för regionaltrafik

Med Europaspåret skapas ytterligare en passage över Öresund för regionaltåg och nya trafikeringsmöjligheter. Europaspåret minskar restiderna så fler städer kommer inom pendlingsavstånd till Köpenhamn och arbetsmarknadsregionen blir större.

Med Europaspåret skapas helt nya möjligheter för den regionala trafiken i Öresundsregionen. Med två järnvägsförbindelser kan regionaltågen trafikeras i 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. Därutöver kan regionaltrafik via Marieholmsbanan korta restiderna från nordöstra Skåne till Köpenhamn och knyta ihop Skåne.

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 avlasta Öresundsbron och dess landanslutningar samt Köpenhamn H.

KORTARE RESTIDER

Europaspåret minskar restiderna avsevärt i Öresundsregionen. Genom att minska restiderna och öka antalet regionalstågslinjer mellan Skåne och Köpenhamn kan fler pendla till andra sidan Öresund.

Därmed förbättras integrationen över Öresund och den gemensamma arbetsmarknadsregionen blir större.



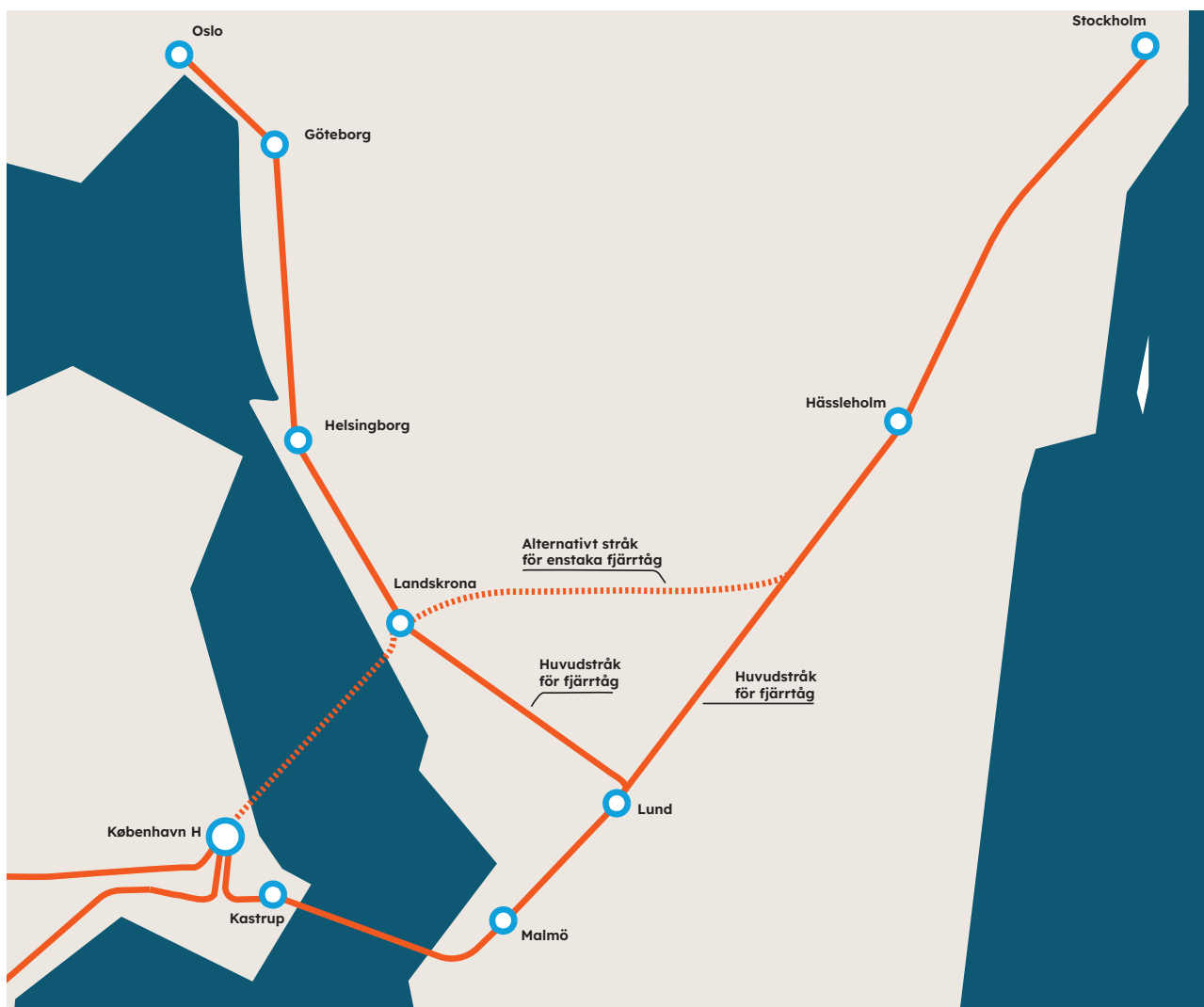
Möjligheter för ökad fjärrtågstrafik

Fjärrtågstrafiken mot Danmark och kontinenten ska utvecklas för att möta den växande efterfrågan och SJ har konkreta planer om att utöka sin fjärrtågstrafik över Öresund avsevärt kommande år.

Europaspåret skapar möjligheter för ökad fjärrtågstrafik eftersom sträckan Lund-Malmö-CPH-Köpenhamn avlastas för godstrafik.

Huvudstråket för fjärrtågstrafiken från Stockholm och Göteborg mot Köpenhamn och kontinenten förväntas fortfarande gå via Lund, Malmö och Öresundsbron.

För enstaka sprinttåg mot kontinenten kan Europaspåret nyttjas för att korta restiden. Från Stockholm-Köpenhamn blir restiden 30 minuter kortare med Europaspåret och från Göteborg till Köpenhamn minskar restiden med 60 minuter.



Europaspårets vägförbindelse

Danmark planerar för projektet Östlig Ringvej som ska leda biltrafiken 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 på Middelgrund separeras vägdelens från järnvägsdelens. Vägdelens fortsätter i sänktunnel till Östlig Ringvejs

trafikplats vid Prøvestenen och trafiken från Sverige föreslås att enbart köra söderut mot Köpenhamns flygplats. Trafiken från Europaspåret förväntas primärt vara långväga trafik och medföra en relativt liten belastning på rusningstrafiken i Köpenhamn.

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



Så kan Europaspåret finansieras

Europaspåret är ett självfinansierat projekt vilket innebär att de som använder förbindelsen i framtiden också är de som betalar för den. Europaspåret finansieras på samma sätt som Öresundsbron genom EU-stöd och statliga lån som betalas tillbaka genom framtida trafikintäkter.

2021 gjordes en ekonomisk kalkyl för Europaspåret som uppdaterades 2023. I kalkylen ingår kust-till-kust-förbindelsen samt anslutningar och stationer på både dansk och svensk sida.

Europaspårets järnvägsförbindelse beräknas kosta cirka 52 miljarder svenska kronor (2023-priser) och Europaspårets vägförbindelse beräknas kosta cirka 33 miljarder kronor.

Kostnadskalkylen 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.

	Antal/dygn	Avgifter (SEK)	Upprampningstid trafikvolym (år)	Årlig trafik tillväxt
Personbilar	17 000	320	under 3 år	0,90 %
Lastbilar	4 600	910	under första året	1,50 %
Persontåg	90	2 500	under första året	1,50 %
Godståg	60	9 000	under första året	1,50 %

EU-FINANSIERING

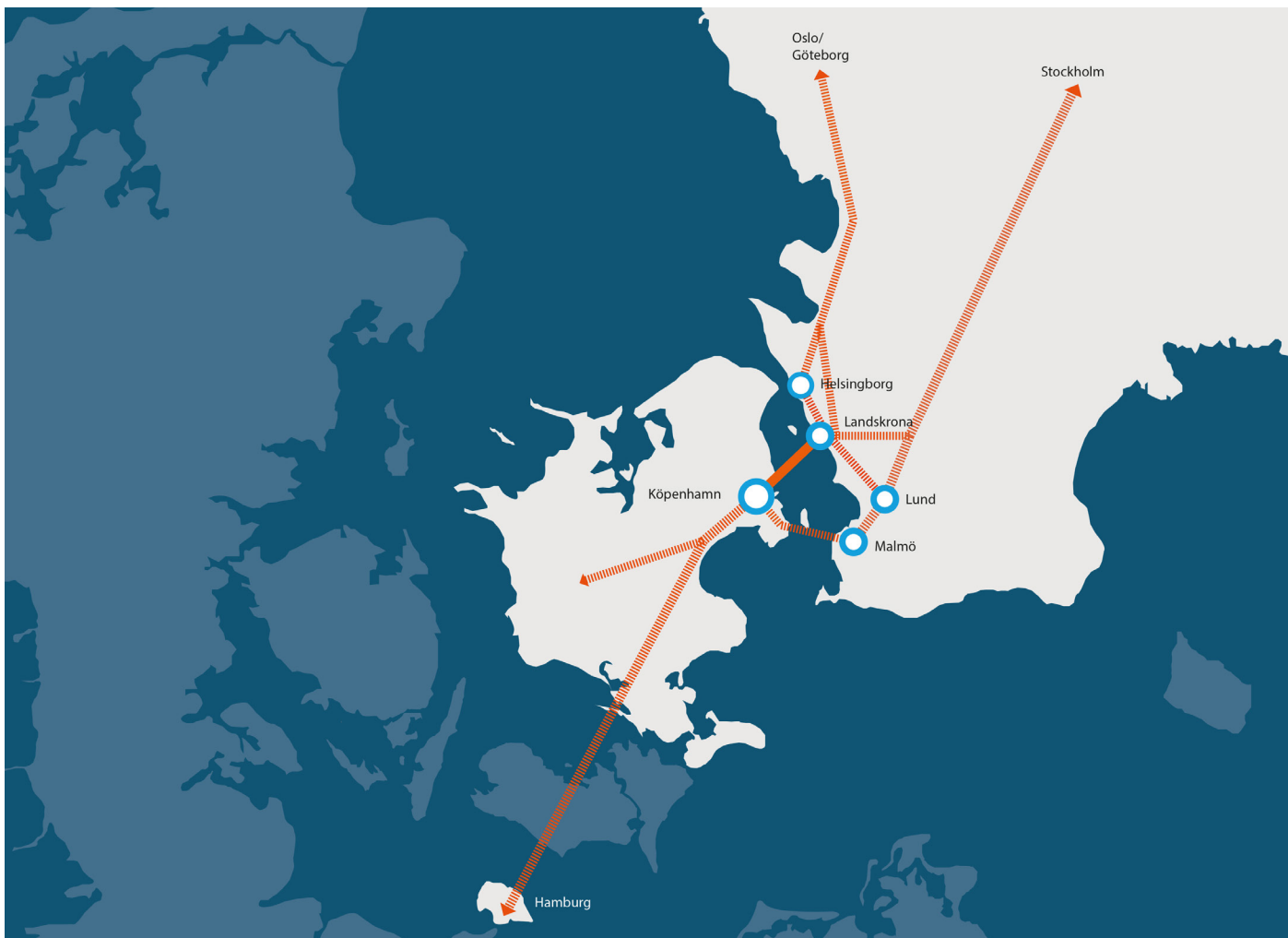
Eftersom Europaspåret skapar en ny förbindelse och ökad kapacitet för både internationella fjärrtåg och godståg i EU:s prioriterade järnvägskorridor bedöms Europaspårets järnvägsdel kunna få 40 % medfinansiering från EU.

FINANSIERINGSMODELL

Europaspåret kan finansieras på samma sätt som Öresundsbron och Fehmarn Bält-förbindelsen genom EU-stöd och statliga lån som betalas tillbaka genom framtida trafikintäkter från väg- och järnvägstrafik. Därmed är det de som använder förbindelsen i framtiden som också betalar för den och Europaspåret kan finansieras utanför den nationella infrastrukturplanen och belastar därmed inte statsbudgeten.

EKONOMISK KALKYL (2023-priser)

Kostnad järnväg	51,75 md SEK
Kostnad väg	33,25 md SEK
Total kostnad	85 md SEK
Finansiering	
EU-bidrag (järnväg)	40 %
EU-bidrag (väg)	0 %
Delfinansiering danska staten (järnväg)	0
Delfinansiering danska staten (väg)	0
Delfinansiering svenska staten (järnväg)	0
Delfinansiering svenska staten (väg)	0
Realränta (%-enheter)	2,5 %
Kalkylperiod (år)	40 år





Läs mer på europasparet.se
eller följ [@europasparet](https://www.linkedin.com/company/europasparet)
på LinkedIn och X.

Kontakt

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

