En ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark

Innehåll

FÖRORD..... 3

HISTORIEN BAKOM FÖRSLAGET..... 4

VIKTIGA HÄNDELSER..... 5

EN KOMPLEX PROBLEMBILD..... 7

VILKA FUNKTIONER BÖR EN NY ÖRESUNDSFÖRBINDELSE HA?..... 9

ÖVERGRIPANDE PRINCIPER LANDSKRONA-KÖPENHAMN 10

HUR KAN MAN FÖRBINDA DANSK OCH SVENSK INFRASTRUKTUR?..... 12

EN FÖRBINDELSE SOM LÖSER DE STATLIGA BEHOVEN..... 14

ÖKAD TILLGÄNGLIGHET OCH KORTARE RESTIDER..... 16

EFFEKTIVARE GODSTRAFIK OCH AVLASTNING..... 18

HUR KAN ANSLUTNINGARNA BYGGAS?..... 20

SÅ BÖR EN NY FÖRBINDELSE FINANSIERAS..... 23

FÖRDELAR MED EN ÖRESUNDSTUNNEL LANDSKRONA-KÖPENHAMN..... 24

VAD HÄNDER NU?..... 25

FRÅGOR OCH SVAR..... 26

Förord

Det finns sällan enkla lösningar på komplicerade problem. Det gäller i alla fall i frågan om en ny Öresundsförbindelse vilket gör det både fascinerande, intressant och utmanande.

Landskrona har varit engagerad i frågan i lite mer än tio år då det finns stora fördelar med en järnvägsförbindelse från Landskrona till Köpenhamn. Under många år har vårt förslag till förbindelse varit känt under namnet Europaspåret. Precis som världen omkring oss så har förslaget utvecklats genom åren för att följa infrastrukturutvecklingen på både dansk och svensk sida. Det konkreta förslag till ny förbindelse som vi presenterar i denna broschyr skiljer sig lite från det ursprungliga förslaget om Europaspåret. För tydlighetens skull benämner vi det därför Öresundstunnel, vilket är precis vad det är. Oavsett namnet så kan en förbindelse från Landskrona till Köpenhamn lösa behoven för ökad kapacitet, redundans och robusthet samt skapa möjligheter för utökad trafik, kortare restider och avlastning av befintlig infrastuktur.

Med denna broschyr vill vi försöka förklara varför det behövs en ny Öresundsförbindelse, vad den ska bidra till samt hur en Öresundstunnel kan byggas och vilka fördelar och nyttor den skulle medföra. All information får inte plats i denna brochyr, men du hittar mer information på vår hemsida.

2024 konstaterade Trafikverket att en ny Öresundsförbindelse behövs till 2050. Därför är det bråttom att starta en tydlig process fram mot en ny Öresundsförbindelse. Det bör skyndsamt tillsättas en gemensam dansk-svensk utredning om problembild och behov samt möjliga lösningar. Denna utredning ska såklart inkludera förslaget om en förbindelse Landskrona-Köpenhamn.

I början av 2026 ska regeringens särskilda utredare presentera sitt förslag till uppdragsbeskrivning för en dansk-svensk utredning om transport över Öresund till 2050. Detta ser vi fram emot. Det kan bli första steget mot en ny Öresundsförbindelse - kanske en Öresundstunnel.

Hanne Skak Jensen, projektledare
Januari 2026

Historien bakom förslaget

Sen Öresundsbron öppnade år 2000 har ytterligare en Öresundsförbindelse diskuterats fram för allt på svensk sida i Skåne. Runt 2010 började förslaget om en förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn nämnas bland annat av Öresundsbrons dåvarande vd, Caroline Ullman-Hammer, i magasinet ”Job o Magt”.

Då rörde diskussionen om en ny Öresundsförbindelse sig främst om en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör – där sundet är som smalast. På grund av svårigheter för järnvägsförbindelsen och anslutning till dansk järnväg ingick gods- och fjärrtåg inte i förslaget. Det öppnade diskussionen och möjligheten att se på andra sträckor som Landskrona-Köpenhamn. Utredningar visade att det här var möjligt att bygga en järnvägsförbindelse för både gods- och persontåg. Den skulle kunna bli en ”genväg” från norra Skåne och den svenska västkusten till Köpenhamn och medföra kortare restider, ökad kapacitet, redundans och utökad persontågstrafik. Och den hårt belastade järnväg Lund-Malmö-Öresundsbron-Köpenhamns flygplats skulle kunna avlastas för godståg.

SKÅNE UTESLÖT LANDSKRONA

I samband med Sverigesförhandlingen skulle Skåne 2015 ta beslut om centrala infrastrukturprioriteringar. Region Skåne och de sju största kommunerna tog beslut om Skånebilden som prioriterade HH-förbindelsen och Öresundsmetron Malmö-Köpenhamn som ny Öresundsförbindelse utan någon analys av behoven och vilka funktioner en ny förbindelse bör ha. Landskronas förslag om Europaspåret blev uteslutet trots att det är det enda förslaget som kan hantera gods- och fjärrtåg. Skånebilden användes sedan som grund när samarbetsorganisationen Greater Copenhagen bildades 2016.

Skånebilden låste diskussionen om en ny Öresundsförbindelse under flera år. 2021 presenterades en bilateral utredning av HH-förbindelsen som regeringerna i Danmark och Sverige inte har gått vidare med. Därefter blev det åter igen möjligt att diskutera sakfrågan och vilka problem en ny Öresundsförbindelse ska lösa.

En ny Öresundsförbindelse är en nationell angelägenhet som behöver diskuteras och utredas på nationell nivå.

VI TYCKER!

Nationella myndigheter i Danmark och Sverige bör få i uppdrag att analysera problembild, behov och mål för transporter över Öresund och utreda samtliga förslag till ny Öresundsförbindelse inklusive Landskrona-Köpenhamn.

Viktiga händelser

2000: Öresundsbron öppnar.

2010: Landskrona-Köpenhamn nämns för första gången som alternativ till en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

2013: Landskrona stad börjar utreda möjligheterna för en järnvägsförbindelse Landskrona-Köpenhamn och ser att det finns stora fördelar då förbindelsen kan integrera dansk och svensk järnväg på ett effektivt sätt och fungera för både gods- och persontåg.

2015: Region Skåne och sju kommuner i Skåne beslutar Skånebilden som utesluter Landskronas förslag till ny Öresundsförbindelse utan någon analys av problembild och behov.

2018-2021: HH-förbindelsen utreds av nationella myndigheter. Godståg ingår inte i utredningen och av utredningen framgår det att fjärrtåg inte heller är aktuellt. Utredningen var begränsad till att titta på HH-förbindelsen utan alternativa förslag.

2021: Danmark beslutar ”Infrastrukturplan 2035” som bland annat inkluderar projektet Østlig Ringvej, en vägtunnel öster om Köpenhamn. Landskrona inkluderar vägtrafik i förslaget till ny Öresundsförbindelse.

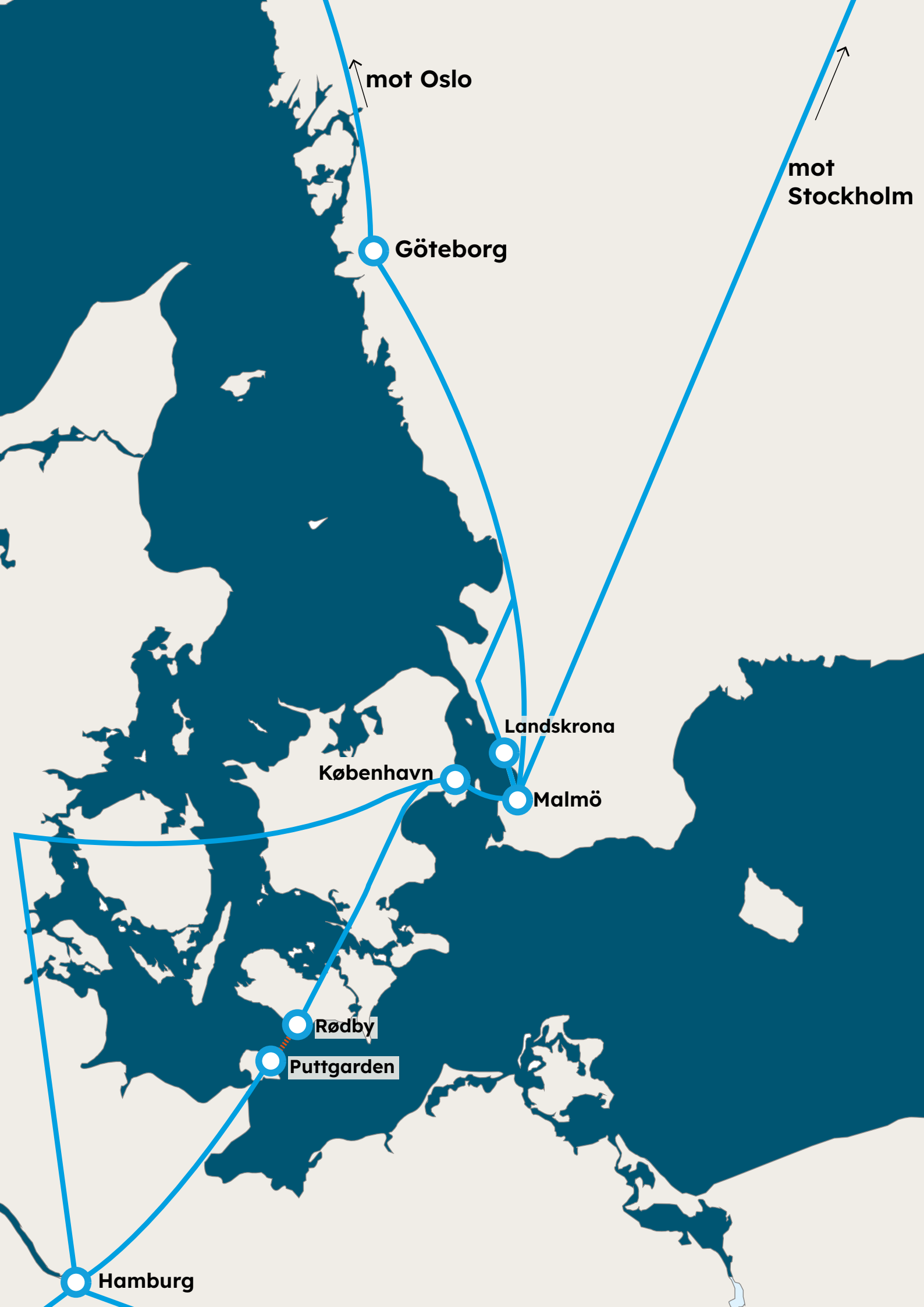
2022: Sveriges regering beslutar att ge Trafikverket i uppdrag att utreda kapacitet och redundans för transporter över Öresund i ett bredare perspektiv och inkludera alla förslag till ny förbindelse.

2024: Trafikverket presenterar sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund. I utredningen ingick Landskrona-Köpenhamn på samma sätt som övriga förslag till ny förbindelse. Utredningen konstaterar att det behövs en ny Öresundsförbindelse till 2050 och rekommenderar regeringen att ta initiativ till en gemensam dansk-svensk utredning.

2025: Den svenska regeringen beslutar kommittédirektivet ”Stärkta förutsättningar för gränsöverskridande samarbete om kapacitet och redundans för transport över Öresund från 2050” och tillsätter Allan Widman som särskild utredare. Utredaren ska föra dialog med myndigheter och aktörer i Danmark och Sverige och föreslå en uppdragsbeskrivning för en gemensam dansk-svensk utredning.

2025: I samband med Öresundsbrons 25-årsjubileum antas en Öresundsdeklaration signerad av Danmark och Sveriges statsministrar där det bland annat framgår att länderna avser att utreda kapacitet och redundans för transporter över Öresund.

2026: Kommittédirektivet om transporter över Öresund ska presenteras i början av 2026.


mot Oslo
mot
Stockholm
Göteborg
Landskrona
København
Malmö
Rødby
Puttgarden
Hamburg

En komplex problembild

Öresund är en central passage för person- och godstrafik som har betydelse för både konkurrenskraft, tillväxt och totalförsvar. Det finns flera kapacitetsproblem runt Öresund, förväntningar om ökad trafik och andra faktorer som tillsammans skapar en komplex problembild som en ny Öresundsförbindelse ska bidra till att lösa.

Öresund är en mycket viktig förbindelse för både pendlingstrafik, fritidsresor och godstransporter på såväl väg som järnväg. Öresund ingår i EU:s prioriterade järnvägskorridor, ScanMed, som inte bara förbinder Sverige och Danmark utan hela Skandinavien med kontinenten. Förbindelsen in och ut från Sverige via Öresundsbron är avgörande för näringslivets transporter, import och export. Öresundsbron integrerar också Nordens största arbetsmarknadsregion och förbinder södra Sverige med Nordens största flygplats i Köpenhamn.

Efter Öresundsbron har öppnat har trafiken mellan Sverige och Danmark koncentrerats till stråket Malmö-Köpenhamn där det bara finns en järnvägsförbindelse. Detta är en sårbarhet som påverkar transportsystemet på båda sidor Öresund. Det är på järnvägen som de största problemen med kapacitet och störningskänslighet finns och det förväntas utökad tågtrafik kommande år.

TÅGTRAFIKEN FÖRVÄNTAS ÖKA

Just nu byggs en fast förbindelse över Fehmarn Bält mellan Danmark och Tyskland och stora investeringar i järnvägen Köpenhamn-Hamburg genomförs. När förbindelsen öppnar runt 2030 skapas ett nytt järnvägsstråk mellan Köpenhamn och kontinenten, som ökar järnvägens kapacitet och attraktivitet. En stor del av järnvägstrafiken via Fehmarn Bält blir svensk och skandinavisk trafik vilket förväntas medföra avsevärt ökad trafik över Öresund, inte minst godstågstrafik som kan dra nytta av ökad kapacitet, redundans och kortare transportider mot kontinenten. För persontrafiken medför Fehmarn Bält-förbindelsen nya attraktiva fjärrtågsförbindelser mellan större städer i Skandinavien och Centraleuropa. Persontågstrafiken över Öresund förväntas också öka. Enligt Region Skåne kommer antalet regionala Öresundståg i högtrafik öka från sex avgångar/timmen

OM FEHMARN BÄLT-FÖRBINDELSEN

2008 ingick Danmark och Tyskland en överenskommelse om att bygga en fast förbindelse över Fehmarn Bält mellan Rödby och Puttgarden. Förbindelsen byggs som sänktunnel för både väg och järnväg och ger avsevärt kortare restider, ökad kapacitet samt redundans för järnvägstrafiken. Förbindelsen förväntas öppna runt 2030 och få stor påverkan på transportflöden mellan Skandinavien och kontinenten framför allt på järnväg. Restiden Köpenhamn-Hamburg minskas med ungefär 2 timmar till cirka 2,5 timme.

till nio avgångar/timmen 2035 för att möta efterfrågan. Detta blir svårt att få till kapacitetsmässigt mellan Köpenhamns flygplats och Köpenhamn H på danska sidan där det också finns planer om att utöka den danska regionaltågstrafik till Köpenhamns flygplats. Fler fjärrtågsoperatörer förbereder också för utökad trafik mellan de större städerna Stockholm, Oslo/Göteborg och Köpenhamn vilket kommer påverka belastningen på järnvägen över Öresund.

FLERA KAPACITETSBEGRÄNSNINGAR

Det är högt kapacitetsutnyttjande på Öresundsbrons landanslutningar och en rad kapacitetsbegränsningar påverkar trafiken. På svensk sida är det kapacitetsbegränsningar Lund-Hässleholm-Alvesta (utbyggnad Lund-Hässleholm beslutad), Lommabanan och korsningen genom Kävlinge, Malmö-noden (åtgärder för persontrafik pågår), Citytunneln samt Malmö rangerbangård som har kapacitetsbrist och där en utbyggnad i befintligt läge blir svår att genomföra. På dansk sida är det kapacitetsbrist på Köpenhamns flygplats station (utbyggnad pågår), Kalvebod-Köpenhamn H och på Köpenhamn H (utredning pågår).

ANDRA FAKTORER SOM PÅVERKAR

- Med bara en järnvägsförbindelse över Öresund saknas redundans - en alternativ transportväg - vilket betyder att järnvägen är störningskänslig och mindre tillförlitlig och attraktiv. Det påverkar konkurrenskraft men även totalförsvar, beredskap och militär mobilitet av tunga fordon som behöver en tillförlitlig och robust järnväg.

- Ökad godstågstrafik kan tränga undan persontrafik. I Lund pågår en diskussion om hur ökad godstrafik kommer påverka persontrafiken och staden negativt och det finns önskemål om att godstågen ska flyttas ut från centrum.

- I Danmark pågår ett arbete med ”Helhedsplan for jernbanen i Hovedstaden” där man bland annat ser på framtida upplägg för Kystbanen mellan Köpenhamn och Helsingör för att ändra denna till et isolerat system som inte kan integreras med svensk järnväg.

- Belastning och trängseln på vägarna kommer öka om järnvägen inte är attraktiv, kapacitetsstark och robust. Det kommer till exempel belasta E6 mellan Malmö och Helsingborg ytterligare.

- Behov av att minska transporternas klimatutsläpp. Järnvägen är redan ett elektrifierat transportsätt och skulle innebära minskade klimatutsläpp om den används i högre utsträckning. En effektiv och attraktiv järnvägsförbindelse över Öresund skulle bidra till att fler långväga transporter flyttas från väg till järnväg.

- Öresundsregionen har en stor tillväxtpotential och med kortare restider och ökad tillförlitlighet för transporter över Öresund skapas en större arbetsmarknadsregion, ökad tillväxt och integration.

Vi tycker!

En ny Öresundsförbindelse är en del av en komplex problembild som rör kapacitetsproblem, sårbarhet och nya möjligheter. En ny förbindelse ska därför vara en strategisk lösning som bidrar till helheten. En Öresundstunnel Landskrona-Köpenhamn är ett förslag som kan lösa flera delar av problembilden.

Vilka funktioner bör en ny Öresundsförbindelse ha?

2024 presenterade Trafikverket en utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund som konstaterar att det behövs en ny Öresundsförbindelse till 2050. Utredningen inkluderade förslaget om en förbindelse Landskrona-Köpenhamn.

1 juli 2024 lämnade Trafikverket över utredningen ”Kapacitet och redundans för transporter över Öresund” till regeringen. Utredningen var ett regeringsuppdrag som kom med den nationella transportinfrastrukturplanen 2022. Trafikverket kom i utredningen fram till att det främst är kapacitetsproblem på Öresundsbrons landanslutningar men att det redan i dagsläget är en sårbarhet med enbart en järnvägsförbindelse över Öresund, inte minst för godståg. Slutsatsen är att det behövs en utvecklad infrastruktur till 2050 och att det är angeläget att påbörja planeringen tillsammans med Danmark då en ny Öresundsförbindelse tar många år att utreda, planera och bygga. Det centrala i utredningen är att Trafikverket utifrån problembilden beskriver vilka konkreta funktioner en ny Öresundsförbindelse ska ha för att lösa de statliga behoven. De funktioner som beskrivs stämmer väl överens med de funktioner en förbindelse Landskrona-Köpenhamn kan ha.

EN NY ÖRESUNDSFÖRBINDELSE BÖR ENLIGT TRAFIKVERKET:

- Öka kapacitet och redundans för järnvägstrafik.
- Fungera för både gods- och persontåg för att skapa tillräckliga nyttor.
- Anslutas till de stora persontågsstationerna och godsrangeringen i järnvägssystemet.
- Vara en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse för att säkra finansieringen.
- Skapa positiva effekter för den dansk-svenska arbetsmarknaden.

Utredningen var förutsättningslös och beskriver olika förslag till ny Öresundsförbindelse inklusive Landskrona-Köpenhamn, men utan att göra en bedömning av vilka förslag som är mest relevanta. Trafikverket rekommenderar i utredningen den svenska regeringen att ta initiativ till en bilateral utredning tillsammans med Danmark för att starta ett arbete mot en ny Öresundsförbindelse till 2050.

Övergripande principer Landskrona–Köpenhamn

Förslaget om en fast förbindelse Landskrona-Köpenhamn har utvecklats genom åren utifrån en rad grundläggande principer och funktioner som säkrar ökad kapacitet, redundans och skapar samhällsekonomiska nyttor.

Ursprungligen var förslaget om en fast förbindelse Landskrona-Köpenhamn enbart en järnvägsförbindelse. Förslaget togs fram som alternativ till en förbindelse Helsingborg-Helsingör eftersom detta förslag inte kan fungera för gods- eller fjärrtåg. Förslaget om en förbindelse Landskrona-Köpenhamn har från första början byggt på en rad principer och funktioner som beskrivs i det följande.

JÄRNVÄGSFÖRBINDELSEN KAN:

- Fungera för både regional-, fjärr- och godståg.
- Avlasta järnvägen Lund-Malmö-Köpenhamns flygplats-Köpenhamn H.
- Utveckla Öresundstågssystemet och korta restiderna mellan Köpenhamn och en ny del av Skåne och den svenska västkusten.
- Skapa en mer direkt och effektiv struktur för gods på järnväg med redundans.
- Öka järnvägskapaciteten genom Köpenhamn.
- Vara en naturlig förlängning av Fehmarn Bält-förbindelsen.

2022 inkluderades vägtrafik i förslaget när Danmark påbörjade arbetet med Østlig Ringvej, som är en möjlig tillslutningspunkt för vägtrafik. Med väg- och järnvägstrafik i samma förbindelse kan den byggas som sänktunnel på samma sätt som Fehmarn Bält-förbindelsen och Danmarks tunnelfabrik kan användas vilket medför stora fördelar.

VÄGFÖRBINDELSEN KAN:

- Skapa en mer direkt väg över Öresund och kortare restider.
- Avlasta delar av vägnätet på dansk och svensk sida.
- Bidra till finansiering av järnvägsförbindelsen.

Ovanstående principer och funktioner för både väg- och järnvägsförbindelsen stämmer väl överens med Trafikverkets beskrivning av vilka funktioner en ny Öresundsförbindelse ska ha för att fylla de statliga behoven (se sidan 10).

UNDERSÖKER NYA LÖSNINGAR

Det konkreta förslaget på hur förbindelsen kan byggas har utvecklats genom åren för att passa med infrastrukturbeslut och utvecklingen på både dansk och svensk sida. Detta gäller främst för järnvägsanslutningen på dansk sida. Ursprungligen föreslogs järnvägen ansluta med en underjordisk stationsdel under Köpenhamn H för att lösa utmaningen med begränsad plattformskapacitet på Köpenhamn H. Efter att Danmark

2021 påbörjade arbetet ”Forenkling af Københavns Hovedbanegård” som bland annat ska öka plattformskapaciteten på Köpenhamn H har andra, enklare förslag till anslutning i Köpenhamn undersökts som alternativ till underjordisk stationsdel. Under 2025 har ett förslag till anslutning via Østersports vändspår arbetats fram, vilket är ett relativt enkelt sätt att integrera dansk och svensk järnväg och skapa stora fördelar på båda sidor. Det är denna anslutningsmöjlighet som beskrivs i denna broschyr. Andra anslutningsmöjligheter som har undersökts är fortfarande möjliga och information om dessa finns på vår hemsida.

Hur kan man förbinda dansk och svensk infrastruktur?

Landskrona har ett mycket fördelaktig läge i väg- och järnvägs-infrastrukturen i Sverige vilket skapar en unik möjlighet att binda ihop dansk och svensk infrastruktur med en fast förbindelse Landskrona-Köpenhamn.

Det finns få lösningar som kan förbinda dansk och svensk infrastruktur på ett sätt som lösar den komplexa problembilden och skapar de funktioner som Trafikverket har beskrivit (se sidan 10). Det är fördelaktigt att bygga en förbindelse för både väg- och järnvägstrafik på samma plats. Nedanstående illustration visar de centrala väg- och järnvägsstråken på dansk och svensk sida av Öresund som ingår i EU:s prioriterade transportkorridor. Järnvägen på Kystbanen i Danmark är till exempel inte en del av korridoren då den är lokal och inte lämplig för gods- och fjärrtåg. Korridoren Landskrona-Köpenhamn är en av få möjligheter att förbinda dansk och svensk infrastruktur för både person- och godståg samt vägtrafik och nå de centrala stråken på båda sidor. Här finns en unik möjlighet att integrera järnvägen och på ett relativt enkelt sätt skapa ett nytt och effektivt koncept för trafiken över Öresund med ökad kapacitet,

Illustrationen visar väg- och järnvägar på dansk och svensk sida prioriterad i EU:s transportkorridor.

redundans, kortara restider och ökad tillgänglighet.

ETT NYTT KONCEPT FÖR TRAFIK ÖVER ÖRESUND

Idag kör Öresundståg från Sverige över Öresundsbron till Köpenhamn H och har därefter slutstation på Østerport där de vänder för att sedan köra tillbaka till Sverige via Köpenhamn H. Tidigare fortsatte Öresundstågen på Kystbanen till Helsingör efter Köpenhamn H, men 2022 separerades den danska och svenska regionaltrafiken på dansk sida för att öka punktligheten på Kystbanen.

Utgångspunkten för förslaget om Landskrona-Köpenhamn är en avgrening vid dagens vändspår vid Østerport så att Öresundståg kan fortsätta mot Öresund och Sverige efter Köpenhamn. Detta är ett relativt enkelt sätt att skapa en ny Öresundsförbindelse och ett mer effektivt koncept för trafiken över Öresund med redundans och ökad järnvägskapacitet. Det medför kortare restider och möjligheter för utökad trafik över Öresund där alla regionaltåg når de centrala stationerna på dansk sida; Köpenhamns flygplats station, Köpenhamn H, Nørreport och Østerport.

EFFEKTIVT KAPACITETSUTNYTTJANDE

Trafiken över Öresund behöver öka för att möta efterfrågan. För Öresundstågen planerar Skånetrafiken att öka från sex tåg/timmen till nio tåg/timmen 2035. Denna ökning är svår att genomföra på dansk sida då sträckan Öresundsbron-Köpenhamns flygplats-Köpenhamn H redan är hårt belastad. Med en förbindelse Köpenhamn-Landskrona kan Öresundstrafiken öka utan att belasta befintlig infrastruktur ytterligare då varje Öresundståg kan passera Öresund två gånger. Perrongkapaciteten på Köpenhamn H utnyttjas också mer effektivt vilket är en stor fördel på dansk sida.

Ett exempel på trafikupplägg är att fyra Öresundståg (15-minuters-trafik) kan vara genomkörande i Köpenhamn. Det skulle medföra att trafiken över Öresund blir tio tåg, medan det fortfarande kommer vara sex tåg Öresundsbron-Köpenhamns flygplats-Köpenhamn H. Trafiken på Kystbanan (Köpenhamn-Helsingör) kan fortsätta som idag.

Illustrationen visar Öresundstågstrafiken idag med sex tåg/timmen i högtrafik över Öresund och slutstation på Østerport.

Illustrationen visar hur Öresundstågen kan fortsötta genom Köpenhamn med en Öresundstunnel och utöka antalet tåg över Öresund från sex tåg/timmen till tio tåg/timmen.

En förbindelse som löser de statliga behoven

Förslaget till en förbindelse Landskrona-Köpenhamn består av tre trafikslag; persontåg, godståg och vägtrafik. Utgångspunkten för förbindelsen är en järnvägsförbindelse från Köpenhamn via Østerport till Landskrona som är ett relativt enkelt och effektivt sätt att binda ihop dansk och svensk järnväg. Därutöver kan en separat godstågstunnel på dansk sida samt vägtrafik inkluderas i projektet.

Bygger man en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse på samma plats och i samma tunnel skapas fördelar i byggskedet och ekonomiskt. En sådan tunnel kan byggas som sänktunnel på samma sätt som Fehmarn Bält-förbindelsen och Danmarks tunnelfabrik kan användas vilken vill medföra en ekonomisk fördel. Danmark har tagit beslut om att tunnelfabriken ska vara permanent och användas för nya projekt.

TUNNEL I ÖRESUND

En kombinerad väg- och järnvägsförbindelse kan byggas som sänktunnel enligt samma princip som Fehmarn Bält-förbindelsen där väg och järnväg förläggs i en gemensam tunnel. En sänktunnel byggs med förtillverkade tunnelsegment som sänks ned i en utgrävd ränna i havsbotten. Därefter återfylls schakten och tunneln täcks över med ett tjockt jordlager. Tunneln ska inte ligga högre än omkringliggande havsbotten och havsbotten blir i princip återställd när tunneln är färdigbyggd.

ANSLUTNINGAR PÅ SVENSKA SIDAN

På svensk sida skapas anslutning till Västkustbanan, Rååbanan, Godsstråket genom Skåne och Södra stambanan via Marieholmsbanan för järnvägstrafiken. Därmed når förbindelsen samliga centrala järnvägsstråk i Sverige för både gods- och persontåg. Förbindelsen fördubblar järnvägskapaciteten, skapar redundans och ökad tillförlitlighet samt avsevärt kortare restider från norra Skåne och den svenska västkusten. Den skapar också ett effektivt stråk för godstågstransporter och avlastar därmed de hårt belastade spåren Lund-Malmö-Öresundsbron. Vägförbindelsen ansluter till E6 söder om Landskrona i både norr- och södergående riktning. Det medför kortare restider och ökad tillgänglighet samt avlastning av E6.

Det är en stor fördel att bygga en ny Öresundsförbindelse som kombinerad väg- och järnvägsförbindelse i sänktunnel på samma sätt som Fehmarn Bält-förbindelsen. Då kan Danmarks tunnelfabrik användas vilket medför en ekonomisk besparing.

ANSLUTNINGAR PÅ DANSKA SIDAN

Järnvägen ansluter järnvägssystemet i Danmark på ett enkelt sätt via befintliga vändspår på Østerport station. Därmed kan tåg från Sverige fortsätta genom Köpenhamn och vidare mot Sverige vilket frigör kapacitet och skapar möjligheter för utökad trafik. För godståg kan en separat tunnel byggas djupt under Köpenhamns hamn för att flytta bort godståg från hårt

belastade spår och stationer som Köpenhamns flygplats. Persontågstrafiken får goda kopplingar vidare i Köpenhamns kollektivtrafik och den långväga trafiken får en effektiv koppling mot Fehmarn Bält-förbindelsen och Jylland. Vägförbindelsen föreslås ansluta till den kommande Østlig Ringvejs trafikplats vid Lynetteholmen där trafiken från Sverige föreslås gå i södergående riktning. Trafiken förväntas i störst utsträckning vara långväga trafik och därför ha begränsad påverkan på rusningstrafiken i Köpenhamn. Samtidigt skulle hårt belastade vägar som Helsingörmotorvejen avlastas.

LÖSER DE STATLIGA BEHOVEN

En förbindelse Landskrona-Köpenhamn för både väg- och järnvägstrafik kan lösa de statliga behoven för en utvecklad infrastruktur till 2050. Förslaget ökar kapaciteten och skapar redundans för både gods- och persontåg och samhällsekonomiska nyttor genom kortare restider och ökad tillgänglighet. Förslaget kan finansieras på samma sätt som Öresundsbron genom EU-stöd och framtida intäkter och därmed utan statliga anslag. På de kommande sidorna beskrivs anslutningarna mer detaljerad.

Illustrationen visar hur en Öresundstunnel Landskrona-Köpenhamn kopplar till de centrala stråken för väg- och järnvägstrafik på både dansk och svensk sida och utvecklar den befintliga infrastrukturen.

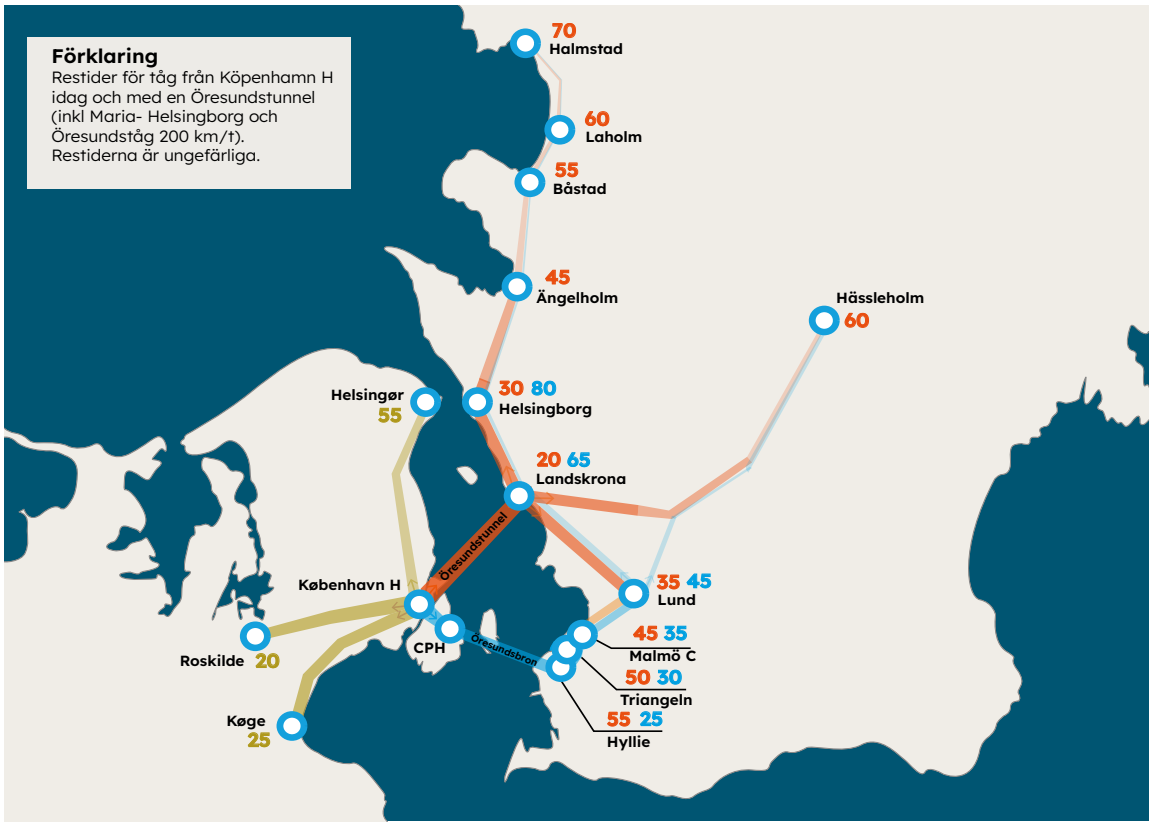
Ökad tillgänglighet och kortare restider

En Öresundstunnel Landskrona-Köpenhamn skulle skapa helt nya möjligheter för regionaltågstrafiken runt Öresund samt för fjärrtågstrafiken som knyter ihop de större städerna i Skandinavien med hållbara transporter.

En Öresundstunnel är enda förslaget till ny Öresundsförbindelse som kan utveckla det befintliga systemet för regionaltåg. Med ytterligare en passage över Öresund för regionaltåg skapas redundans - en alternativ transportväg - så passagerare kan komma fram med rimliga restider även om en av förbindelserna är avstängd.

KORTARE RESTIDER

En Öresundstunnel minskar restiderna avsevärt i Öresundsregionen genom att norra Skåne och den svenska västkusten får en ”genväg” till Köpenhamn. Det betyder till exempel att Helsingborg får mer än halverad restid till centrala Köpenhamn jämfört med idag. Lund får också kortare restid och



Illustrationen visar restider från Köpenhamn H. Restiderna med Öresundstunnel blir avsevärt kortare för flera städer jämfört med idag via Öresundsbron.

Halmstad får rimlig pendlingstid till centrala Köpenhamn.

ÖKAD TILLGÄNGLIGHET

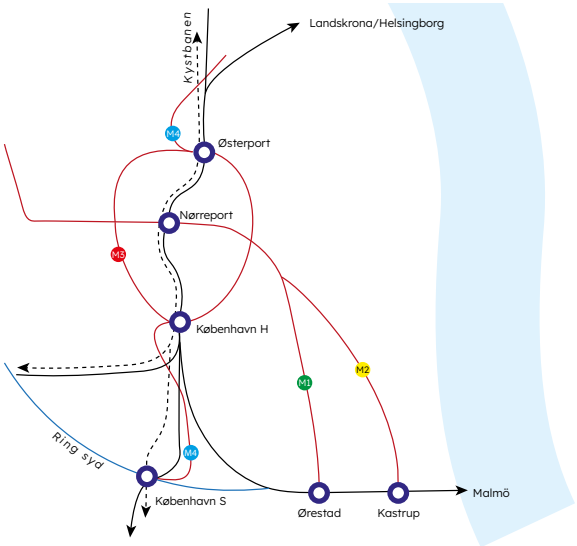
En Öresundstunnel som ansluter till vändspåren norr om Østersport station medför också en kraftigt ökad tillgänglighet. De centrala stationerna Østerport och Nørreport i Köpenhamn blir kopplade på Öresundstågstrafiken från två håll vilket ger ökat resande. Samtidigt får resande från Sverige goda kopplingar vidare ut i Köpenhamns kollektivtrafik.

STÖRRE ARBETSMARKNADSREGION

Med kortare restider och utökad regionaltågstrafik mellan Skåne och Köpenhamn kan fler pendla till andra sidan Öresund. Därmed förbättras integrationen över Öresund och den gemensamma arbetsmarknadsregionen blir större. Antalet personer i arbetsför ålder på svensk sida som får pendlingsavstånd till Köpenhamn förvantas att fördubblas med en Öresundstunnel 2050.

MÖJLIGHETER FÖR ÖKAD FJÄRRTÅGSTRAFIK

Det är en växande efterfrågan efter fjärrtågstrafik mellan de större städerna i Skandinavien samt mot kontinenten. Fler operatörer planerar utökad trafik på till exempel sträckan Oslo-Göteborg-Köpenhamn. En Öresundstunnel skapar möjligheter för ökad fjärrtågstrafik eftersom sträckan Lund-Malmö-Köpenhamns flygplats avlastas för godstrafik. Huvudstråket för fjärrtågstrafik från Stockholm och Göteborg mot Köpenhamn och kontinenten förväntas fortfarande gå via Lund, Malmö och Öresundsbron. För enstaka sprinttåg mot kontinenten kan Öresundstunneln nyttjas för att korta restiden. Från Stockholm till Köpenhamn kan restiden kortas med 30 minuter via Öresundstunneln och från Oslo/Göteborg till Köpenhamn minskas restiden med upp mot 60 minuter. Restiden Göteborg-Köpenhamn blir cirka en timme och 45 minuter via Öresundstunneln.



Illustrationen visar hur en Öresundstunnel med avgrening från Østerport kopplar till kollektivtrafiken i Köpenhamn.

Illustrationen visar stråk för fjärrtåg mellan större städer med huvudstråk via Öresundsbron och möjlighet för enstaka sprinttåg via Öresundstunneln.

Effektivare godstrafik och avlastning

En Öresundstunnel kan skapa ett nytt stråk för godståg över Öresund med kortare transporttider, redundans och ökad kapacitet. Det blir ett effektivare system för godståg, befintlig järnväg avlastas och fler godstransporter kan flyttas från väg till järnväg.

NUVARANDE STRUKTUR

På svensk sida finns idag två nord-sydgående godsstråk för järnvägsgods, ett via Södra stambanan och ett via Västkustbanan/Godsstråket genom Skåne samt Marieholmsbanan. På dansk sida mot kontinenten finns ett godsstråk via Stora Bältbron och Jylland. Ett andra godsstråk byggs nu via Ringstedbanan och Fehmarn Bält-förbindelsen. Mellan Vigerslev i Danmark och Arlöv på svensk sida finns det bara ett järnvägsstråk och därmed ingen redundans för godståg över Öresund som är en central passage för näringslivets godstransporter till och från kontinenten. Sårbarheten kring Öresund innebär att järnvägen är störningskänslig, mindre attraktiv och tillförlitlig. Denna struktur innebär också stor belastning på Lommabanan, Södra stambanan, Västkustbanan 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 persontågssträckan Lund-Malmö-Köpenhamns flygplats.

STRUKTUR MED ÖRESUNDSTUNNEL

En Öresundstunnel Landskrona-Köpenhamn är enda förslaget till en ny Öresundsförbindelse som kan hantera godståg. För godstrafiken skapar en Öresundstunnel ett helt nytt stråk som kopplar till Godsstråket

Illustrationen visar dagens godsstråk via Öresundsbron.

Illustrationen visar hur en Öresundstunnel skapar ett nytt stråk för godståg.

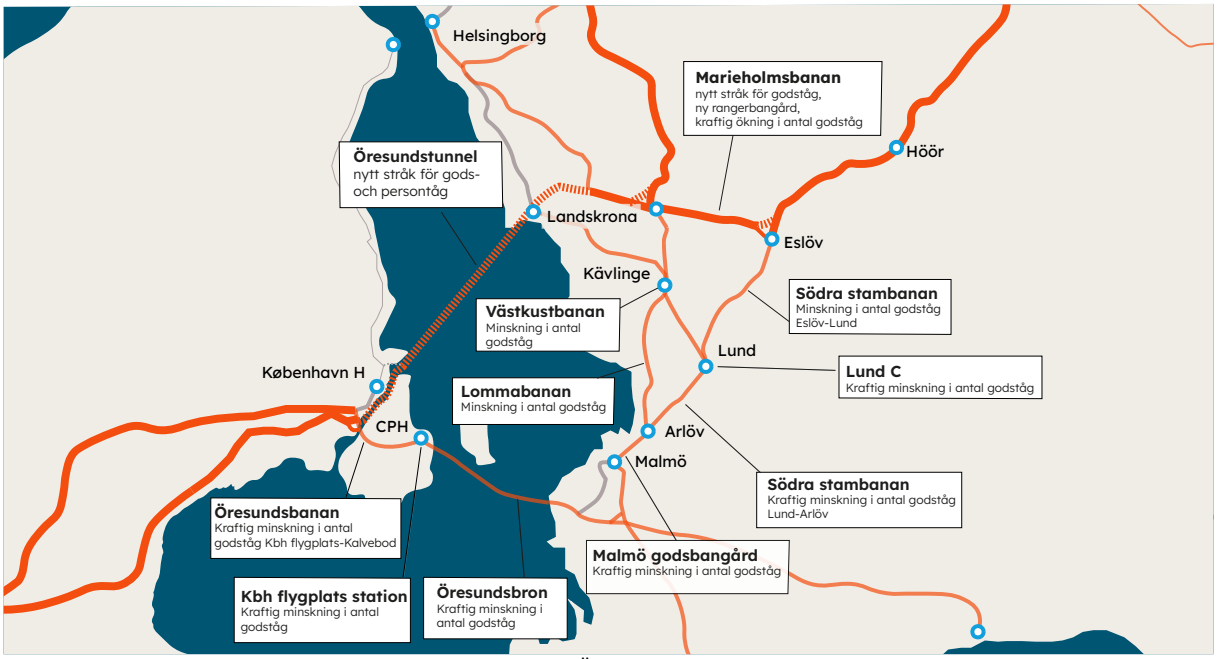
genom Skåne norr om Lommabanan, dvs norr om den kapacitetsmässigt problematiska passagen genom Kävlinge. Stråket kopplas till Södra stambanan norr om Eslöv via Marieholmsbanan. På danska sidan föreslås en separat tunnel för godståg som ligger mycket djupt (30-40 meter) under havsytan i Köpenhamns hamn och Sydhamn. Därmed påverkar godstågen inte stadsmiljön och godståg flyttas bort från sträckan genom stationerna Köpenhamns flygplats, Ørestad och Tårnby på dansk sida.

RANGERING I SKÅNE

Rangering av godståg i Skåne hanteras idag i Malmö och Helsingborg. Helsingborgs rangerbangård används för att Malmös rangergrupp har kapacitetsbrist och det körs interntransporter mellan de två. Malmös rangerbangård kan idag hantera max 650 meter långa tåg och infartsgruppen har bara ett spår för 835m och går inte att bygga ut. Fehmarn Bält-förbindelsen byggs för 1000 meter långa tåg. En utredning för Region Skåne från 2020, ”Ny rangerbangård i södra Sverige”, pekade på ett läge vid Marieholmsbanan som lämpligt för en ny rangerbangård. Med en ny rangerbangård vid Marieholmsbanan och en Öresundstunnel Landskrona-Köpenhamn skapas ett mycket effektivt upplägg för godstransporter som kan bidra till ökad konkurrenskraft och överflyttning av långväga transporter från väg till järnväg.

AVLASTNING LUND-MALMÖ-ÖRESUND

Med ett nytt attraktivt och effektivt system för godståg via en Öresundstunnel kommer den gränsöverskridande och långväga godstrafiken mot kontinenten välja denna förbindelse. Det innebär att järnvägen genom centrala Lund-Malmö-Öresundsbron-Köpenhamns flygplats avlastas för godstrafik. Genom Lund förväntas antalet godståg kunna minska med cirka 70%. Avlastningen möjliggör utökad persontrafik på sträckor där det finns stort behov av utökad persontrafik. Ett effektivare och mer tillförlitligt transportstråk för godstrafik skulle också innebära att mer godstrafik kan flyttas från väg till järnväg.



Illustrationen visar vilka järnvägsstråk som avlastas med en Öresundstunnel Landskrona-Köpenhamn som skapar ett nytt, effektivt och attraktivt stråk för gränsöverskridande godstrafik på järnväg via Marieholmsbanan.

Hur kan anslutningarna byggas?

Under 2025 har förslag på anslutningar för en Öresundstunnel arbetats fram med fokus på dansk sida, vilket beskrivs nedan. Mer detaljerad information om utformning av anslutningarna är tillgänglig på vår hemsida.

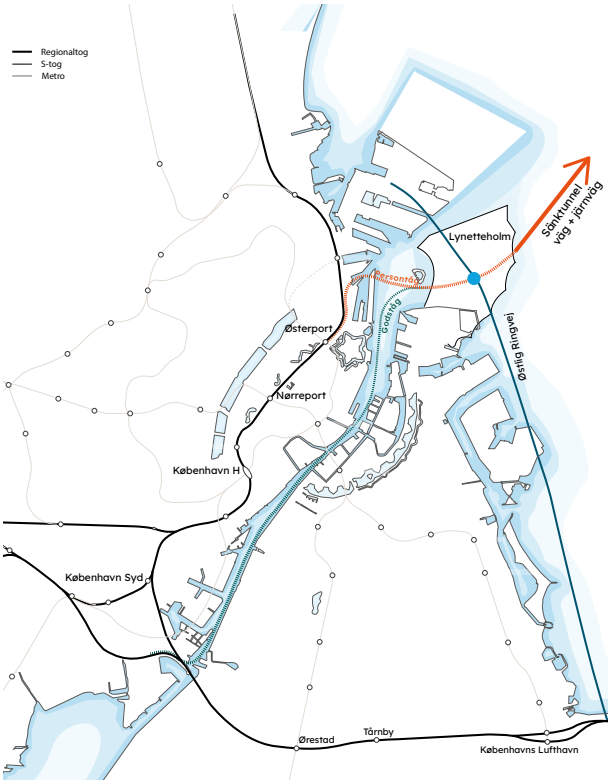
ANSLUTNINGAR PÅ DANSK SIDA

Utgångspunkten för anslutningen i Danmark är en järnvägsförbindelse som avgrenas från Østerports vändspår för att skapa ett nytt och mer effektivt koncept för trafik över Öresund. Därutöver kan en separat godstunnel inkluderas på dansk sida för att öka kapaciteten, skapa redundans och flytta godstågen under vattnet och bort från befintlig infrastruktur på dansk sida. Vägtrafik kan också inkluderas och ansluta till kommande Østlig Ringvej öster om Köpenhamn. Anslutningar för samtliga tre möjliga delar; persontåg, godståg och vägtrafik beskrivs nedan.

PERSONTÅG I DANMARK

Avgreningen vid Østerports vändspår gör att svenska tåg kan fortsätta mot Sverige efter Østerport och byggs som borrad tunnel.

Visualiseringen visar järnvägen norr om Østerport med en avgrening mot Öresundstunneln från befintliga vändspår.



Illustrationen visar hur Öresundstunnelns tre möjliga delar; persontåg, godståg och vägtrafik kan avgrena från dansk infrastruktur.

Järnvägsanläggningen norr om Østerport station har idag tre nersänkta vändspår. Med en avgrening mot Öresund kommer järnvägsanläggningen vara identisk med den som finns idag fram till Langeliniebro. Precis norr om Langeliniebro börjar ett nytt tråg istället för de två centrala spåren. I tråget byggs en ramp som sluttar nedåt norrut med 2,5% lutning, här läggs två nya spår mot Öresundstunneln. Rampen svänger åt

öster under Kystbanans spår. Under Ringvej 2 går Öresundsförbindelsen i cut-and-cover-tunnel och övergår sen till borrad tunnel. Den borrade tunneln görs som två separata tunnelrör med ett spår i vardera riktning.

Visualiseringen visar avgreningen mot Öresundstunneln norr om Østerport station som svänger under Kystbanens spår.

De båda borrade tunnelrören går i berggrunden ut under vattnet i hamnen i en fortsatt radie under piren Langelinie och sträcker sig sedan vidare österut. Strax söder om Trekroner Fort lägger sig det ena tunnelröret under det andra för att låta de båda tunnelrören byta sida med varandra planskilt. Sidbytet gör att spåren byter från Danmarks högertrafik till Sveriges vänstertrafik. De båda tunnelrören lägger sig därefter åter sida vid sida och går vidare mot Sverige.

Illustrationen visar hur järnvägsspåren byter från höger till vänstertrafik söder om Trekroner Fort.

SEPARAT TUNNEL FÖR GODSTÅG

En separat godstunnel kan inkluderas på dansk sida. Den föreslås att avgrena från järnvägstunneln öster om Østerport och borras djupt (30-40 meter) under havsytan i Sydhamnen och Köpenhamns hamn (under metrotunnlarna) och ansluta järnvägen på dansk sida vid Kalvebod. I Kalvebod på den östra delen av järnvägssträckan mellan Köpenhamn Syd och Amagerbro, planerar Danmark att bygga två förbigångsspår (overhalningsspår) för att öka kapaciteten på Öresundsbron. På samma plats förslås den separata godstågstunneln att avgrena från den sydliga järnvägskorridoren. Avgreningen byggs genom att på vardera sida om anläggningen, norr om befintlig järnväg och på platsen för det södra förbigångsspåret, bygga två tråg där spåren mot den nya Öresundsförbindelsen sänks med en lutning på 1,5% (samma som Öresundsbron). Då spåren ligger tillräckligt djupt i trågen för att överdäckas byggs cut-and-cover-tunnel som fortsatt sträcker sig vidare längs med järnvägen på båda sidor. Ytan som överdäckas kan användas till exempel till bullerskyddsvallar. Bullersituationen i området bedöms på det hela bli bättre än dagens situation eftersom godstrafiken leds ned i antingen tråg eller tunnel varifrån mindre buller sprids. Då spåren kommit ned till ca 10-15m under markytan övergår tunneln istället i borrad tunnel. Godsjärnvägstunnlarna borras som två separata tunnelrör under vattnet. Godstunnlarna passerar under Öresundsbanen i borrad tunnel där Öresundsbanen kommer upp till markytan och ansluter planskilt till den sydliga järnvägskorridoren strax norr om Amager bro. De båda järnvägarna ligger alltså långt ifrån varandra i höjdled.

Visualiseringen visar järnvägen vid Kalvebod med en avgrening för en separat tunnel för godståg mot Öresundstunneln.

OM ØSTLIG RINGVEJ

Med den danska politiska överenskommelsen ”Infrastrukturplan 2035” från 2021 beslutades Østlig Ringvej som är en motorväg som förbinder Helsingørmotorvejen i norr med Øresundsmotorvejen i syd. Den planeras som en sänktunnel längs med mellanliggande trafikplatser på Nordhavn, Lynetteholm och Prøvestenen. Miljökonsekvensutredning för Østlig Ringvej presenteras under 2026. Med Østlig Ringvej finns en möjlighet att ansluta vägtrafik från Öresundstunneln till väginfrastrukturen på dansk sida.

Illustration av Østlig Ringvej. Källa: Sund & Bælt.

ANSLUTNING TILL ØSTLIG RINGVEJ

En vägavgrening från Østlig Ringvej föreslås från den planerade trafikplatsen på Lynnetteholm. Under Lynetteholm, i den östra utkanten, möter vägtunneln de båda borrade järnvägstunnlarna som kommit upp närmare markytan och lägger sig parallellt med dessa. De tre tunnlarna samlas i en cut-and-cover tunnel som går ut i havet till ett djup där sänktunnelelement kan börja läggas. Trafiken från Öresundstunneln/Sverige föreslås att enbart ansluta söderut mot Köpenhamns flygplats då största delen av trafiken förväntas att vara långväga trafik och därmed medföra en relativt liten belastning på rusningstrafiken i Köpenhamn och Østlig Ringvej.

ANSLUTNING PÅ SVENSK SIDA

Öresundstunnelns sänktunnel ansluter Landskrona vid den södra delen av Landskronas industrihamn och därefter separeras väg- och järnvägstrafiken. Där ligger också betalstationen för väganslutningen. Vägdelen ansluts till E6 i både norrgående och södergående riktning vid Landskronas södra del.

Järnvägsdelen för både person- och godståg fortsätter efter förgreningen ovan mark mot Landskrona station, där en ny nersänkt stationsdel byggs likt Malmö Hyllie station med fyra persontågsspår och två godsspår. Järnvägen ansluts vidare till Västkustbanan och längre österut till Rååbanan, Godsstråket genom Skåne och Södra stambanan via Marieholmsbanan. Järnvägsdelen når därmed samtliga centrala järnvägsstråk på svensk sida. Den gränsöverskridande godstågstrafiken får en kortare och mer effektiv transportväg mellan Sverige och kontinenten. Sträckan Lund-Malmö-Köpenhamns flygplats avlastas för godstågstrafik så att persontågstrafiken kan öka.

Illustrationen visar anslutningar i Landskrona för järnväg (gul) och väg (röd).

Så bör en ny förbindelse finansieras

En ny Öresundsförbindelse ska primärt finansieras genom framtida trafikintäkter så det är de som använder förbindelsen som också betalar för den.

Finansieringsmodellen för både Öresundsbron och Fehmarn Bält-förbindelsen är statliga lån som betalas tillbaka genom framtida trafikintäkter samt EU-stöd. Därmed är det de som använder förbindelsen som också betalar för den utan att projektet kräver statliga anslag. För att skapa tillräckliga framtida trafikintäkter behöver förbindelsen vara en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse. Förbindelsen bör i så hög grad som möjligt vara självfinansierande men det är samtidigt viktigt att förbindelsen har de funktioner som krävs för att fylla de statliga behoven.

ETT SAMLAT ÖRESUNDSPROJEKT

En ny Öresundsförbindelse blir den andra förbindelsen över Öresund vilket naturligt kommer innebära en mindre trafikökning och därmed intäkt än för den första fasta förbindelsen. Därför bör en ny förbindelse sam-organiseras med den befintliga förbindelsen i ett samlat Öresundsprojekt.

ÄGANDE

Öresundsbron finansierades och ägs 50/50 av Danmark och Sverige. Samma upplägg kan användas för nästa Öresundsförbindelse. Det finns också argument för att Sverige bör ta en större del av finansieringen för en ny Öresundsförbindelse då nyttor och behov är störst på svensk sida.

EU-STÖD

För att säkra ett stort EU-stöd är det viktigt att en ny förbindelse har funktioner för långväga person- och godståg. Det kan innebära att upp till 50% av järnvägsanläggningen kan betalas av EU-stöd (CEF-medel) medan en järnvägsförbindelse utan funktioner för godståg förmodligen maximalt kommer få 10% EU-stöd. Merkostnaden för att inkludera en separat tunnel för godståg på dansk sida kommer därmed förmodligen kunna finansieras genom ökat EU-stöd.

BESPARING MED TUNNELFABRIK

Det bör undersökas om en ny Öresundsförbindelse kan byggas med Danmarks tunnelfabrik i Rödby som bygger Fehmarn Bält-förbindelsen då detta kan medföra en ekonomisk besparing.

KOSTNAD FÖR ÖRESUNDSTUNNEL

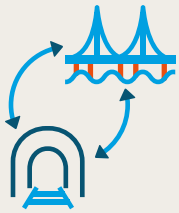
Det är i nuläget svårt att fastlägga den totala kostnaden för en Öresundstunnel då det inte är beslutat vilka anslutningar som ska användas samt om projektet ska innehålla alla tre delar som föreslås. Tidigare ekonomisk kalyl av projektet har visat en kostnad på cirka 85 miljarder svenska kronor med en avbetalningstid som understiger 40 år. Sänktunneln i Öresund utgör cirka 65% av den totala kostnaden.

Fördelar med en Öresunds-tunnel Landskrona-Köpenhamn

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

Fördubblar järnvägskapaciteten över Öresund och skapar ett mer effektivt system där Öresundstrafiken kan öka utan att belasta redan hårt trafikerade sträckor.

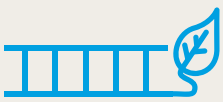
Förbättrar pendlingsmöjligheterna avsevärt vilket medför en större arbetsmarknad, ökad tillväxt och produktivitet.



Skapar ett robust järnvägssystem med två fasta förbindelser för person- och godstrafik och bidrar därmed till totalförsvar, beredskap och militär mobilitet.

Kan finansieras som Öresundsbron genom EU-stöd och framtida intäkter och därmed utan statliga anslag.

Löser näringslivets behov av robusta och kostnadseffektiva järnvägstransporter till och från Sverige vilket bidrar till ökad konkurrenskraft och tillväxt.



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

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

Vad händer nu?

I början av 2026 avslutas kommittédirektivet ”Stärkta förutsättningar för gränsöverskridande samarbete om kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050” och ett förslag till uppdragsbeskrivning till en bilateral utredning ska presenteras.

Innan sommaren 2025 utsåg regeringen Allan Widman till särskild utredare med uppdraget att föra dialog med myndigheter och aktörer på dansk och svensk sida om transport över Öresund 2050. I början av 2026 avslutas kommitédirektivet och Allan Widman ska presentera sitt förslag till uppdragsbeskrivning för en gemensam dansk-svensk utredning om transporter över Öresund.

FORTSATT FÖRUTSÄTTNINGSLÖST ARBETE

Det är viktigt att det tillsätts en bilateral utredning för att analysera övergripande principer, problem och behov för transporter över Öresund 2050 samt förslag på lösningar. En bilateral utredning bör vara förutsättningslös och ha fokus på problembild och behov för att hitta dansk-svensk samsyn. Alla möjliga lösningar som kan binda ihop dansk och svensk infrastruktur, lösa de statliga behoven och bidra till ökad tillväxt, produktivitet och konkurrenskraft bör utredas. Därmed skapas ett gediget beslutsunderlag som regeringarna i Sverige och Danmark kan gå vidare med.

LÖSA BEHOV OCH SKAPA NYA MÖJLIGHETER

Diskussionen om en ny Öresundsförbindelse måste inkludera både behov och nya möjligheter. En ny Öresundsförbindelse behövs för att lösa behoven för kapacitetsstark och robust infrastruktur samt för att avlasta redan hårt trafikerad infrastruktur. Men en ny Öresundsförbindelse ska också skapa nya möjligheter och utökad trafik som i sin tur medför samhällsekonomiska nyttor som ökad produktivitet, tillväxt, konkurrenskraft och klimatomställning. Det finns också andra värden som är relevanta såsom ett starkare Norden och nordisk integration samt totalförsvar, beredskap och militär mobilitet.

LÅNGSIKTIGT STATLIGT ENGAGEMANG

Det behövs ett starkt, långsiktigt statligt engagemang i frågan om en ny Öresundsförbindelse för att en ny förbindelse ska kunna stå klar 2050. Det är naturligt att engagemanget från svensk sida ska vara större och mer drivande än från dansk sida, då behov och nyttor är störst på svensk sida. Ett statligt engagemang kan till exempel komma till uttryck genom att det tillsätts resurser som under en längre tid kan driva arbetet med en ny förbindelse framåt genom bland annat utredningar och projektledning.

Frågor och svar

Nedan ger vi våra svar på relevanta frågor om en ny Öresundsförbindelse och förslaget om en Öresundstunnel Landskrona-Köpenhamn.

VARFÖR BEHÖVS EN NY ÖRESUNDSFÖRBINDELSE?

Öresundsbron är i dag den enda fasta förbindelsen över Öresund vilket är en sårbarhet, inte minst för järnvägstransporter. Problembilden är komplex (se sidan 7) och det är flera kapacitetsproblem runt Öresund. 2024 presenterade Trafikverket en utredning som konstaterade att en ny Öresundsförbindelse som kan fungera för både person- och godståg behövs 2050 och att ett dansk-svensk arbete för en ny förbindelse behöver sättas igång.

KAN MAN INTE BYGGA UT VID ÖRESUNDSBRON?

I dagsläget är det inte kapacitetsproblem på själva Öresundsbron men på landanslutningarna. Därför finns förslag om att bygga ut landanslutningarna istället för att bygga en ny fast förbindelse. Problemet med detta är att Öresundsbron får kapacitetsproblem när landanslutningarna är utbyggda och problemen med att bara ha en förbindelse och sårbarheten kvarstår. Det skulle inte heller skapa nya möjligheter, kortare restider, ökad tillväxt och produktivitet som en ny förbindelse kan skapa.

VILKA FÖRSLAG TILL NY FÖRBINDELSE FINNS?

Genom åren har förslaget om en förbindelse där Öresund är som smalast, Helsingborg-Helsingör, diskuterats mest. Förslaget kan inte hantera gods- och fjärrtåg och möjligheterna för regionala tåg är begränsade då Kystbanen inte trafikeras av Öresundståg. Därför har förslaget om en förbindelse Landskrona-Köpenhamn tagits fram som alternativ. En Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn har också föreslagits men detta förslag är enbart för persontrafik och bidrar inte till järnvägens behov av ökad kapacitet och redundans för person- och godståg.

VARFÖR EN ÖRESUNDSTUNNEL LANDSKRONA-KÖPENHAMN?

Trafikverket konstaterade i sin utredning från 2024 att en ny Öresundsförbindelse bland annat ska kunna fungera för både gods- och persontåg. Landskronas förslag är enda förslaget som kan detta. En Öresundstunnel kan användas för både regional-, fjärr- och godståg samt vägtrafik vilket är unikt. Förlaget kan därmed fylla de statliga behoven som en ny förbindelse behöver tillgodose. Därutöver skapas avsevärt kortare restider från norra Skåne och

västkusten till centrala Köpenhamn vilket medför en större arbetsmarknadsregion, ökad tillväxt och produktivitet. Förslaget innebär också att hårt belastad infrastruktur avlastas till exempel avlastas centrala Lund för godståg.

VEM SKA BETALA FÖR EN NY ÖRESUNDSFÖRBINDELSE?

En ny Öresundsförbindelse bör finansieras på samma sätt som andra stora projekt som Öresundsbron och Fehmarn Bält-förbindelsen. Finansieringsmodellen är att staten upptar lån som betalas tillbaka genom framtida intäkter. Därmed blir de som använder förbindelsen också de som betalar för den. Därutöver kommer projektet kunna få EU-stöd. Avseende EU-stöd är det en stor fördel att en Öresundstunnel kan fungera för långväga person- och godstrafik på järnväg då EU ger ökat stöd till projekt som kan detta.

KRÄVER EN ÖRESUNDSTUNNEL OMFATTANDE BYGGARBETE I CENTRALA KÖPENHAMN?

Olika alternativ till anslutningar på dansk sida har tagits fram genom åren. Anslutningarna för en Öresundstunnel (se sidan 20) är ett relativt enkelt sätt att bygga en ny förbindelse eftersom befintliga vändspår norr om Østerport station används för en avgrening mot Öresund. För godstågen föreslås en anslutning vid Kalvebod söder om centrala Köpenhamn och att godstågen går djupt under havet. Förslaget kräver därmed inget omfattande byggarbeten i centrala Köpenhamn.

KAN VÄG- OCH JÄRNVÄGSFÖRBINDELSE BYGGAS PÅ OLIKA PLATSER?

I princip kan man placera en vägforbindelse och järnvägsförbindelse på olika platser. I Landskronas ursprungliga förslag var förbindelsen enbart tänkt som järnvägsförbindelse som skulle kombineras med en vägförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Detta är fortfarande en möjlighet, men det skapar fördelar i byggskedet och ekonomiska fördelar att ha väg- och järnväg i samma förbindelse. Därför föreslås en Öresundstunnel för både väg- och järnvägstrafik som byggs som en sänktunnel på samma sätt som Fehmarn Bält-förbindelsen.

VAD HÄNDER NU?

Innan sommaren 2025 beslutade den svenska regeringen ett kommittédirektiv om transporter över Öresund 2050 och tillsatte en särskild utredare. I början av 2026 ska utredaren presentera sitt förslag till uppdragsbeskrivning för en gemensam dansk-svensk utredning om transporter över Öresund 2050. Därefter behöver regeringarna i Sverige och Danmark ta beslut om att tillsätta en sådan utredning som bör analysera problembild, behov och möjliga lösningar.

NÄR KAN EN FÖRBINDELSE STÅ KLAR?

En ny Öresundsförbindelse behöver enligt Trafikverket stå klar 2050. Byggtiden för en Öresundstunnel Landskrona-Köpenhamn är cirka åtta år men innan man kan börja bygga behöver flera utredningar och projekteringar genomföras. Därför är det bråttom att Sverige och Danmark påbörjar ett gemensamt arbete fram mot en ny Öresundsförbindelse.

Har du fler frågor?

Tveka inte att kontakta oss!

Läs mer på oresundstunnel.se (europasparet.se) eller följ @oresundstunnel på LinkedIn.

Kontakt
Hanne Skak Jensen, projektledare
hanne.skakjensen@landskrona.se
+46 (0) 733 47 37 11

LANDSKRONA STAD