INFORMATIONSMÖTE OM FÖRSLAG TILL NY ÖRESUNDSFÖRBINDELSE

Agenda

- Kl. 8.00-8.15: Välkommen och introduktion, Hanne Skak Jensen, projektledare, Landskrona stad.
- Kl. 8.15-8.45: Presentation av uppdaterat förslag till ny Öresundsförbindelse, Patrik Sterky, Kreera Samhällsbyggnad.
- Kl. 8.45-9.00: Frågor/spørgsmål, kommentarer, feedback, diskussion.

- Skriv gärna frågor och spørgsmål i chatten.
- Presentationen skickas ut efter mötet.
- Kontaktinformation:
  - hanne.skakjensen@landskrona.se
  - patrik.sterky@kreera.nu

Bakgrund

Forenkling København H og Helhedsplan for jernbanen

Strategisk analys HH-förbindelsen

Trafikverket ”Kapacitet och redundans”

Kommittédirektiv

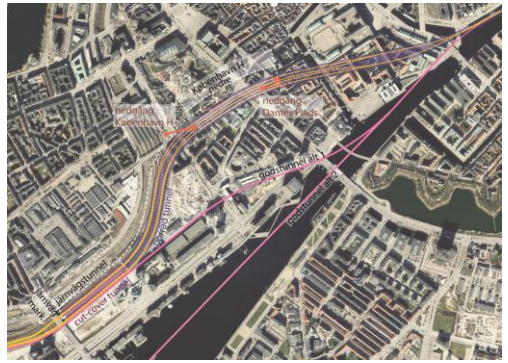
Forundersøgelse Østlig Ringvej

Miljøkonsekvensanalys Østlig Ringvej

2010 2013 2018 2020 2021 2022 2024 2025 2026

Förslag om förbindelse Landskrona-Köpenhamn.

Landskrona stad genomför inledande utredning. Förslaget inkluderar bland annat en järnvägstunnel under Köpenhamn H.



Kombinerad väg- och järnvägsförbindelse Landskrona-Köpenhamn.

Alternativ järnvägsanslutning via Vesterport.

Uppdaterat förslag med anslutning via Österport.

Ring 5 korridor for vej og/eller jernbane diskuteres
Trängsel och möjlig utbyggnad av E6 diskuteras
Två nya spår Lund-Hässleholm
Separat system på Kystbanen? Q-tog med eget signalsystem? Eller S-tog?
Ökad godstrafik genom Lund diskuteras
Forenkling København H + Helhedsplan
Østlig Ringvej planlægges
Overhalingsspor Kalvebod
Malmö godsbangård en brist i antal tåg och längd
Udvidelse København Lufthavn Station
Helsingør
Helsingborg
Landskrona
Teckomatorp
Eslöv
Lund
København
CPH
Roskilde
Køge
E20
E47
Jylland
Femern Bælt

Övergripande principer

- En järnvägsförbindelse som kan:
  - Fungera för både regional-, fjärr- och godståg.
  - Avlasta järnvägen Köpenhamn-CPH-Malmö-Lund.
  - Utveckla Öresundstågssystemet och korta restider från Köpenhamn till en ny del av Skåne och den svenska västkusten.
  - Skapa en mer direkt och effektiv struktur för gods på järnväg med redundans.
  - Öka järnvägskapaciteten i Köpenhamn.
  - Vara en naturlig förlängning av Fehmarn Bält-förbindelsen.

- En vägförbindelse som kan:
  - Bidra till finansiering.
  - Skapa en mer direkt väg över Öresund och kortare restider.
  - Avlasta delar av vägnätet på dansk och svensk sida.

Behov och funktioner

- I Trafikverkets utredning från 2024 om kapacitet och redundans framgår det att det behövs en utvecklad infrastruktur över Öresund 2050 som kan:
  - Tillföra kapacitet på järnväg.
  - Skapa redundans för gods på järnväg.
  - Vara funktionell för gods- och persontågstrafik.
  - Koppla till befintligt system för person- och godståg på svensk och dansk sida.
  - Skapa nyttoeffekter på svensk och dansk arbetsmarknad.
  - Vara en kombinerad väg- och järnvägslösning för egenfinansiering.
- Det optimerade förslaget till förbindelse Landskrona-Köpenhamn är indelad i tre delar; persontåg, godståg och vägtrafik.

Öresundstunnel Landskrona-Köpenhamn – uppdaterat förslag 2025

Patrik Sterky

2025-12-17

kreera

Järnvägssystemet idag

Trafikupplägg idag

- Öresundstågen vänder i dag på Österport, mellan upp- och nedspåret

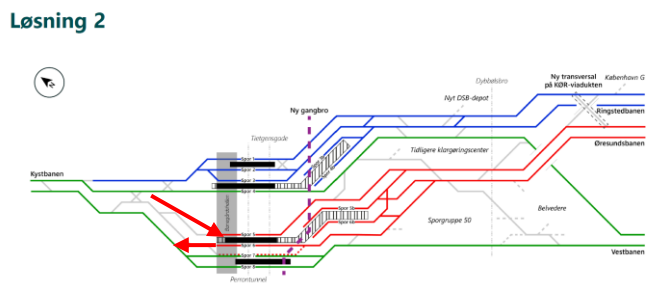
Förenkling av Köpenhamn H

- Ett antal tåg från Öresundsbanan/Sverige kan och bör fortsatt köra igenom Boulevardtunneln

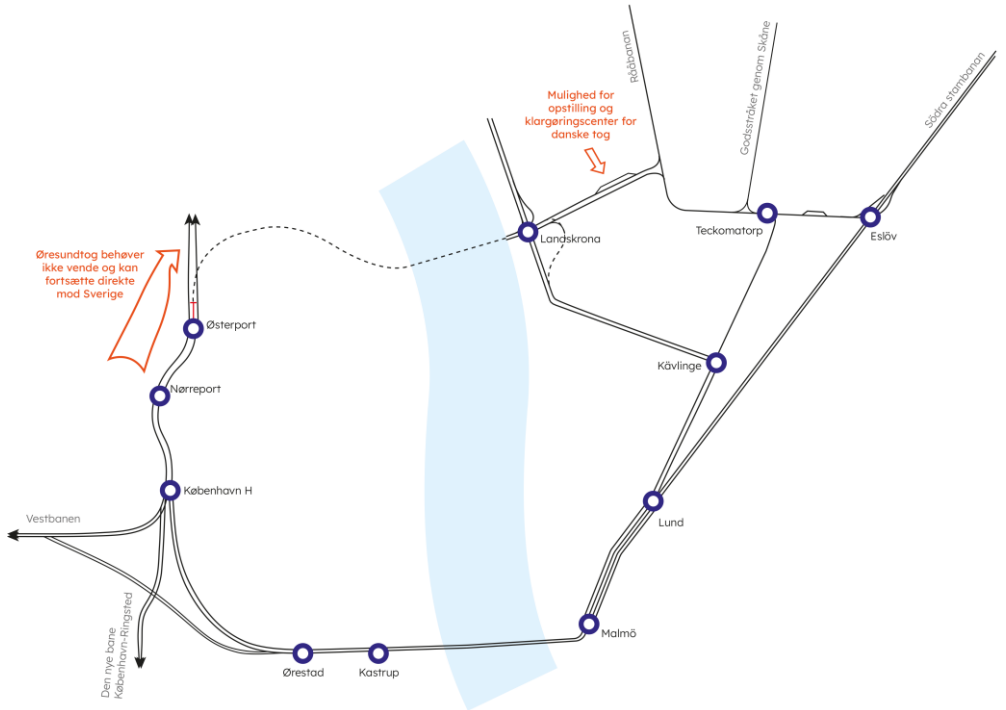
Öresundståg

- Öresundståg vill öka antalet tåg över Öresundsbron, men kapacitetsproblem Kastrup-Kalvebod och Köpenhamn H

Kan Öresundstågen bindas tillbaka till Sverige – ett effektivt koncept?



Förenkling Köpenhamn H



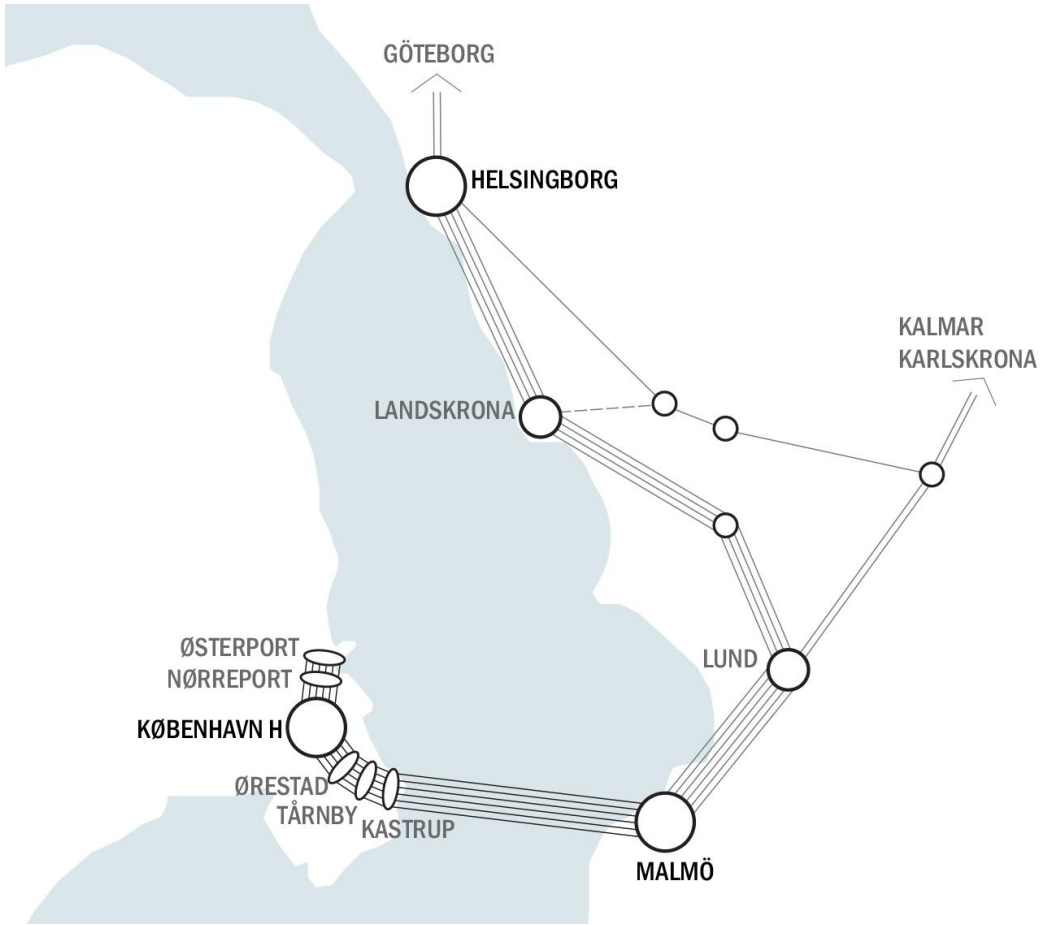
Trafikprincip

Trafikering

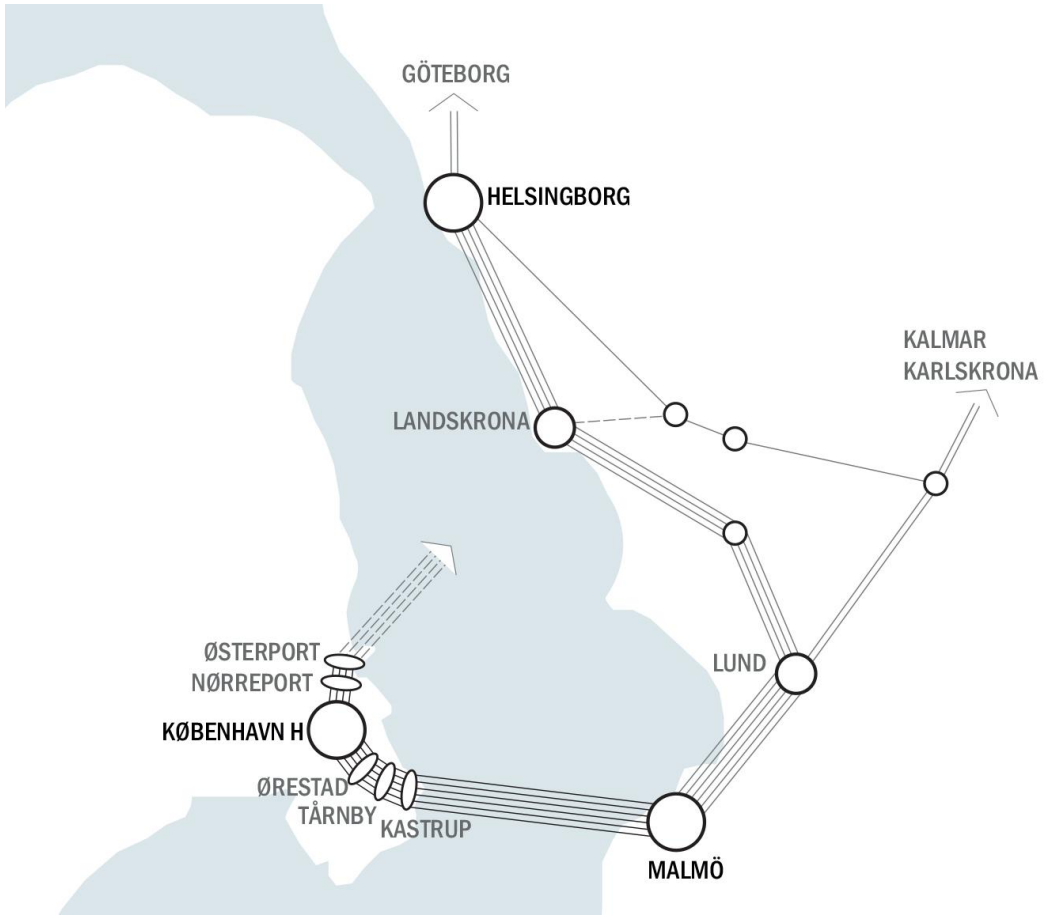
Fler anslutningar, samman antal tåg i Köpenhamn

- 10 Öresundståg Sverige <-> Danmark
- Samma antal Öresundståg i Köpenhamn

Idag



Med ny Öresundsförbindelse

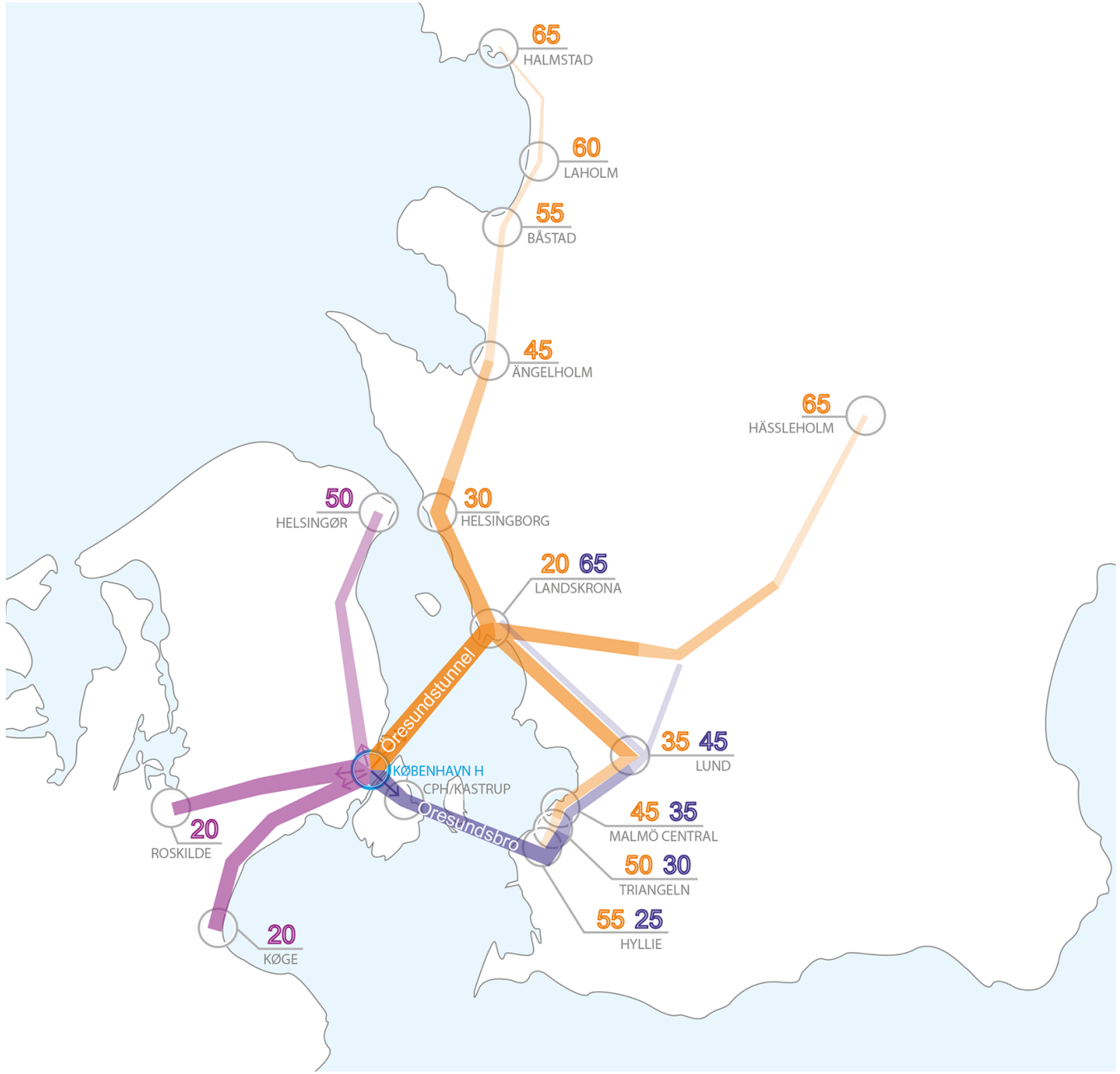


Tillgänglighet och restider

Restidsförkortning

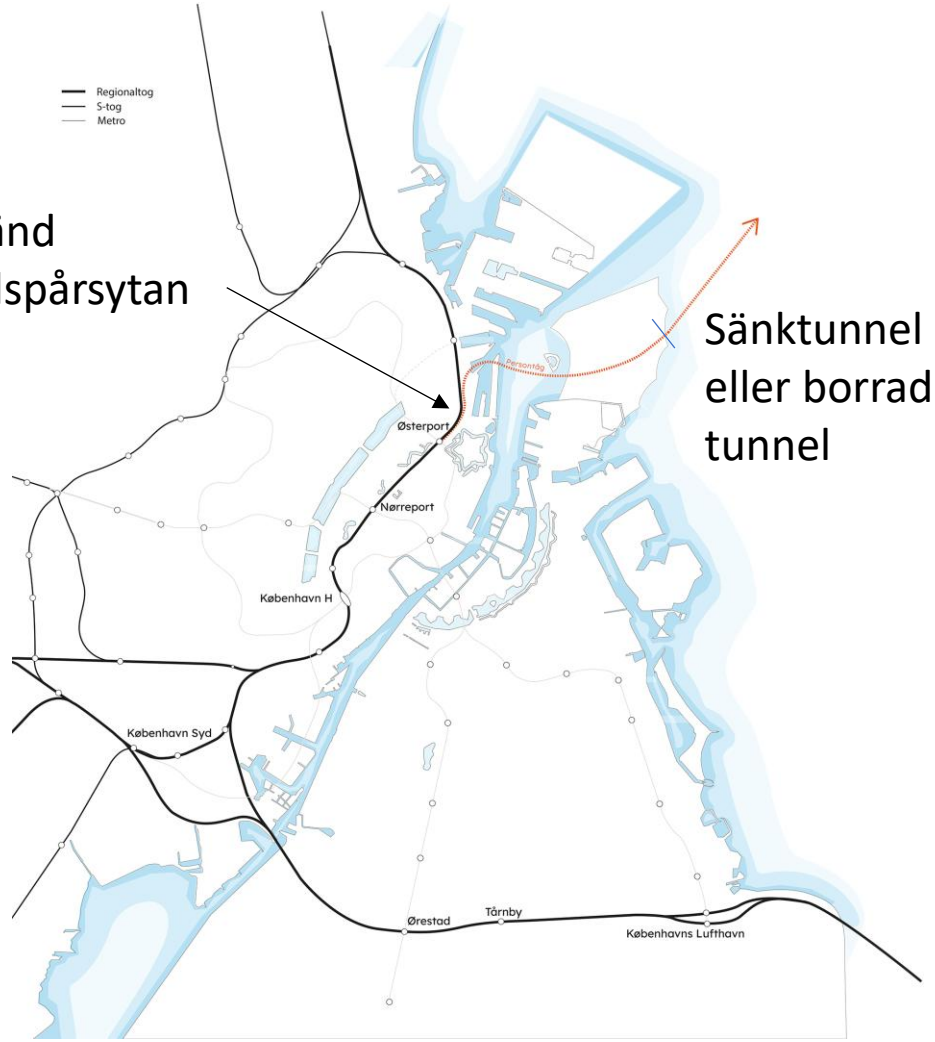
Göteborg-Köpenhamn H

Ca 1 tim 50 min



Hur kan det byggas?

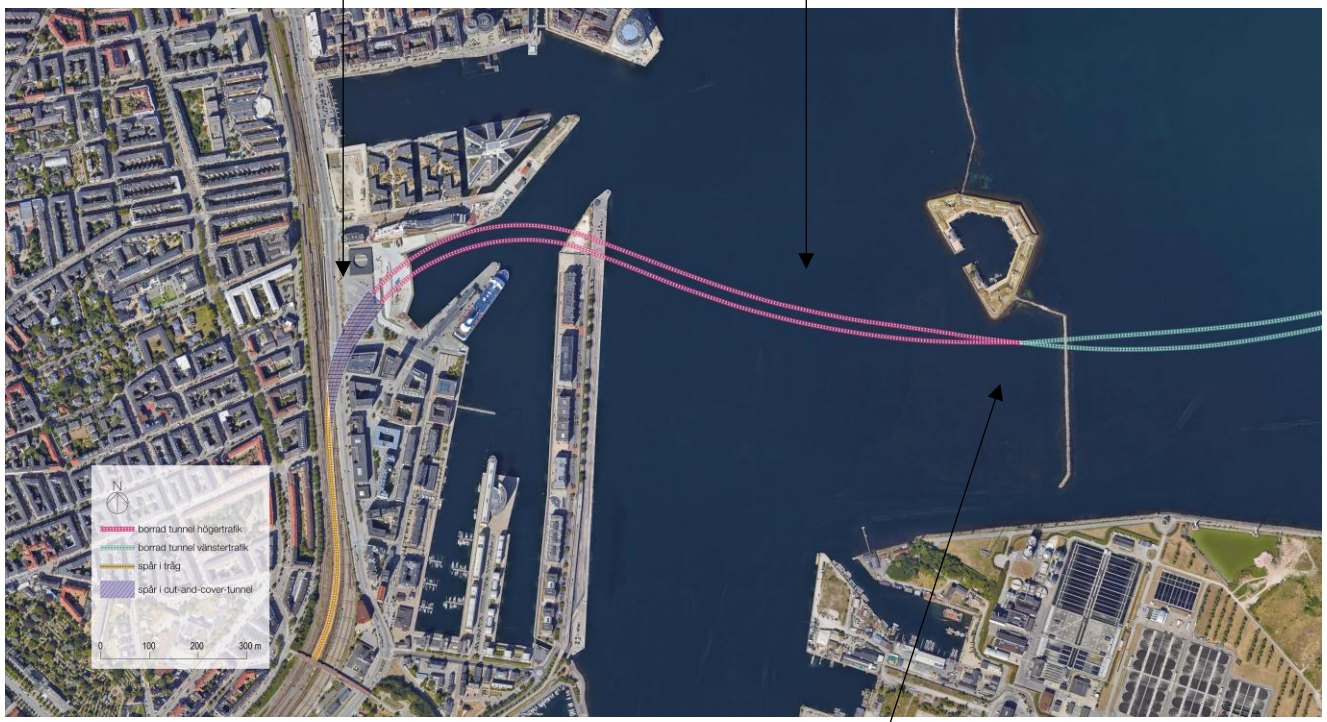
Använd vändspårsytan



Sänktunnel eller borrad tunnel

Cut cover avgrening

Borrad tunnel



Höger-vänster och möjlig förgreningskammare

Österports vändspår

Möjlig separat tunnel för godståg på danska sidan

Separat godsanslutning

- Avgreningskammare och borrad tunnel under hamnkanalen, under Metrotunnlarna (behov 35-40m djupt) vid Sydhamnen och Köpenhamns hamn.
- Järnvägsanslutning till godsstråket vid Kalvebod/Överhalningsspåren.
- Avlastar Lund, Malmö, Öresundsbron, Öresundsbanan och stationerna Köpenhamns flygplats, Tårnby och Ørestad för transittrafik och skapar möjlighet för utökad persontågstrafik.
- På svensk sida skapas ett nytt och effektivt system för godståg via Marieholmsbanan som bl.a. avlastar Eslöv, Lund, Lomma och Malmö.
- Godståg sparar upp emot 60 minuters gångtid.

Finansiellt

- Ökad kapacitet och redundans för godståg och militär mobilitet – mer relevant för CEF-medel. Eventuellt självfinansierande tillägg.

Anslutning vid Kalvebod

- Anslutning görs med borrad tunnel under Öresundsbanans betongtunnel
- Godstågen ansluter till befintligt godsstråk i Danmark, på yttersidorna av befintliga spår.
- Kapaciteten Kastrup-Kalvebod avlastas för utökad Dansk regionaltrafik
- Stor avlastning i antal godståg genom Tårnby och Kastrups stationer
- Stor avlastning i antal godståg genom Lund och Malmö

Visualisering

Möjlig anslutning för väg på danska sidan

Vägförbindelse

- Kombinerad väg- och järnvägsförbindelse kan byggas som sänktunnel och Danmarks tunnelfabrik i Rödby. Ekonomisk besparing.
- Östlig Ringvägs trafikplats på Lynetteholm är en möjlig anslutningspunkt.
- Trafiken förväntas primärt gå i södergående riktning (transittrafik).
- Avlastar E6 och Helsingørmotorvejen i Danmark för transittrafik. Svensk vägtrafik går samma väg som idag genom Danmark.
- Kortare restid, bättre tillgänglighet från norra Skåne och Sverige till Köpenhamn och Köpenhamns flygplats.
- Trafiken från tunneln kommer ha en bra spridning över dygnet (transitdelen) och kapaciteten i Östlig ringvej bedöms klara ökningen kapacitetsmässigt.
- Finansiering via brukaravgifter och EU-stöd.

Anslutningar i Landskrona och systemet på svensk sida

Landskrona och Sverige

Persontrafik

- Västkustbanan riktning nord/Helsingborg och syd/Lund
- Rååbanan riktning Teckomatorp/Hässleholm

bro
bro
bro

Kombinerad Öresundsförbindelse: Landskrona-Köpenhamn

- Längden på sänktunneln blir cirka 20 km och längd liknar Fehmarn Bält-förbindelsen
- Djupet i Öresund är mindre och enklare i Öresund, att sänka ner sänktunnel jämfört med Fehmarn Bält.
- Danmarks tunnelfabrik i Rödby kan användas.
- Förbindelse knyter samman de centrala stråk för väg- och järnväg på svensk och dansk sida.

Tack!

2025-12-17

Summering

- Det optimerade förslaget består av tre delar.
  - **Persontåg:** Landskrona-Köpenhamn via Österport, frigör järnvägskapacitet i centrala Köpenhamn, kortare restider, ökad trafik över Öresund utan fler tåg över Öresundbron.
  - **Godståg:** Landskrona-Kalvebod, ökad kapacitet och redundans för godståg och militär transport, relevant för CEF-medel, avlastar bl.a. Lund, Malmö, Öresundsbron och Köpenhamns flygplats.
  - **Vägförbindelse:** Landskrona-Lynetteholm, kortare restider, avlastar E6 och Helsingörmotorvejen, finansiering genom brukaravgifter.
- Med kombinerad väg- och järnvägsförbindelse kan sänktunnel och tunnelfabrik i Rödby användas.

FRÅGOR, SPØRGSMÅL, KOMMENTARER, FEEDBACK

TACK

Hanne Skak Jensen, projektleder Landskrona stad
hanne.skakjensen@landskrona.se, +46 733473711
oresundstunnel.com, europasparet.se