



Kommittédirektiv

Stärkta förutsättningar för gränsöverskridande samarbete om kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050

Beslut vid regeringssammanträde den 28 maj 2025

Sammanfattning

En särskild utredare ska föreslå en uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk svensk-dansk utredning med ambitionen att skapa en samsyn kring behovet av kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050 samt en gemensam syn på inriktningen för transportsystemets funktion i Öresundsregionen. Syftet med den bilaterala strategiska utredningen ska vara att ge regeringarna i de båda länderna underlag för ställningstaganden om eventuella fortsatta gränsöverskridande samarbeten om framtida kapacitet och redundans för transporter över Öresund.

Utredaren ska bland annat

- föra dialog med berörda statliga myndigheter, regioner och kommuner samt ministerier i främst Danmark och Sverige om förutsättningar för en bilateral strategisk utredning,
- föreslå en uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk utredning som båda parter kan ha intresse och nytta av att genomföra, och
- redovisa eventuella förslag till förberedande aktiviteter som behöver föregå den bilaterala strategiska utredningen.

Uppdraget ska redovisas senast den 28 november 2025.

Bakgrund – goda skäl att blicka mot 2050 redan nu

Den fasta förbindelsen över Öresund togs i bruk 2000 och har inneburit stora mervärden för transportflöden mellan de nordiska länderna och kontinenten samt ökat integrationen i Öresundsregionen. Efter öppnandet har olika utredningar om ytterligare en ny fast förbindelse över Öresund genomförts. I beslutet att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.) gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra en prioriterad utredning av kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör (HH). Trafikverket redovisade uppdraget i rapporten Kapacitet och redundans för transporter över Öresund (TRV publ. 2024:125). I rapporten bedömer Trafikverket att Öresundsförbindelsen har mycket god kapacitet för vägtrafiken och god kapacitet för järnvägstrafiken – fram till omkring 2050. Därefter bedöms ny järnvägskapacitet för gods- och persontåg behövas över Öresund. Fram till 2050 bedömer Trafikverket att det i första hand är väg- och järnvägsinfrastrukturen på land som utgör kapacitetsbegränsningen för transporter över Öresund. Enligt Trafikverket finns begränsade alternativa körvägar och stor sårbarhet för gods på järnväg redan i dag vid störningar på Öresundsförbindelsen och färjeförbindelsen Helsingborg–Helsingör. En utvecklad infrastruktur bör enligt Trafikverket tillföra kapacitet på järnväg, skapa redundans, speciellt för godståg, och således ha en funktion för både gods- och persontågstrafik, för att ge tillräckliga nyttor och användande.

Att utreda och bygga infrastruktur av en omfattning som exempelvis den fasta förbindelsen över Öresund kan ta lång tid. Om det skulle vara aktuellt att investera i ett större infrastrukturprojekt kan det enligt Trafikverkets bedömning i den nämnda rapporten ta 20–30 år att planera och genomföra projektet. Trafikverket bedömer därför att det är angeläget att initiera och genomföra en bilateral utredning som förutsättningslöst utreder hur Sveriges och Danmarks behov av långsiktigt säkerställd kapacitet och redundans för både person- och godstrafik på väg och järnväg i Öresundsregionen kan hanteras, samt hur man bäst kan åstadkomma en samhällsekonomiskt motiverad redundansnivå över Öresund.

Omvärldsutvecklingen påverkar förutsättningarna för transportsystemet. Den nya Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Tyskland och Danmark, som beräknas öppna för trafik omkring 2030, förväntas leda till ökad trafik

mellan de båda länderna, men även påverka transportförbindelserna mellan Danmark och Sverige samt inrikes förbindelser i Sverige och Danmark.

Öresundsregionen är central ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Det försämrade säkerhetsläget i omvärlden och Sveriges och Danmarks medlemskap i Nato ställer krav på transportsektorn. Sverige behöver skyndsamt skala upp arbetet med totalförsvar och beredskap för kriser och ytterst krig, vilket även Danmark har meddelat att landet har för avsikt att göra. Detta perspektiv behöver även integreras och hanteras i utredningar och samarbeten som rör framtida kapacitet och redundans för transporter över Öresund.

Öresundsförbindelsen är i dag den enda fasta förbindelsen för person- och godstrafik mellan Sverige och Kontinentaleuropa. Hjulburen person- och godstrafik bedöms relativt enkelt kunna dirigeras om till ett antal hamnar med färjeförbindelser till kontinenten. Däremot är det svårare för järnvägsburen trafik, i synnerhet godstrafik. Om Öresundsförbindelsen inte skulle kunna användas eller om tågförbindelsen över Danmark inte fungerar, är tågfärjorna den enda kvarvarande tågförbindelsen till kontinenten. Detta gör samtliga transporter till och från Sverige känsliga och sårbara i fred, kris och ytterst krig.

Regeringen bedömer sammantaget att det finns goda skäl att inleda ett utredningsarbete som ur ett statligt perspektiv, och med beaktande av regional nytta och förutsättningar, kan generera underlag för framtida bilaterala strategiska beslut om infrastrukturen i Öresundsregionen.

Uppdraget att föreslå en uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk utredning om behovet av kapacitet och redundans över Öresund från 2050

Regeringens utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera. Transporter och resor är nödvändigt för att hela samhället ska fungera och utvecklas, och den statliga transportinfrastrukturen ska bidra till det. En välfungerande transportinfrastruktur stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling.

Den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet nås. Ett trafikslags-

övergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de transportpolitiska principerna ska vara vägledande för kommande satsningar.

Regeringen anser att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.

För att en fortsatt process kring hur utvecklingen av infrastruktur över Öresund ska ske krävs i ett första steg politisk enighet mellan Danmark och Sverige om att gemensamma studier bör genomföras, vad som gemensamt bör utredas och när i tiden det kan vara lämpligt. Erfarenheter från arbetet med Öresundsförbindelsen och Fehmarn Bält-förbindelsen visar att det kan ta lång tid att planera och bygga gränsöverskridande komplex infrastruktur. I den ovan nämnda rapporten presenterar Trafikverket en möjlig process för planering och genomförande av utvecklad kapacitet för transporter över Öresund. Processen omfattar fyra övergripande skeden motsvarande:

- åtgärdsval/principiella behov och förutsättningar,
- lokaliseringsutredning,
- väg- eller järnvägsplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning, och
- byggskede inklusive bygghandling.

Med anledning av de långa ledtiderna i infrastrukturplaneringen ser regeringen att det är angeläget att inleda ett arbete med att ta fram ett realistiskt utredningsförslag utifrån ländernas egna och gemensamma förutsättningar och intressen. Ett sådant första strategiskt utredningssteg behöver förutsättningslöst utreda och beskriva en gemensam bild av Sveriges och Danmarks behov av långsiktigt säkerställd kapacitet och redundans för transporter i Öresundsregionen samt en gemensam syn på inriktningen för transportsystemets funktion i regionen. Syftet med utredningssteget ska vara att ge regeringarna i de båda länderna underlag för ställningstaganden om eventuella fortsatta gränsöverskridande samarbeten om framtida kapacitet och redundans för transporter över Öresund.

En bred samsyn mellan länderna bör säkras i fortsatt planering av transportinfrastrukturen i Öresundsregionen, för att säkerställa bästa möjliga samhällsekonomiska nytta av eventuella framtida åtgärder. En bred planeringsansats är en viktig förutsättning och omfattar exempelvis hur behov av kapacitet och robusthet för transporter över Öresund kan tillgodoses för olika trafikslag och för både gods- och persontrafik. Även

transportinfrastrukturens roll för ökad tillväxt, konkurrenskraft och fortsatt integration av svensk-dansk arbetsmarknad bör belysas.

Den bilaterala strategiska utredningen ska ge underlag för fortsatt utredningsarbete där det i ett nästa steg kan genereras alternativa åtgärder för att säkerställa samhällsekonomiskt motiverad kapacitet och redundansnivå för transporter över Öresund. Det är också i ett sådant nästa steg som möjliga finansieringslösningar lämpligen belyses eftersom dessa påverkar åtgärdernas effekter på trafik och kapacitet. Att pröva olika typer av finansiering och genomförande i samband med nybyggnation anser regeringen kan leda till ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande, förutsatt att det görs på rätt sätt.

Inom ramen för en så stor och komplex planerings- och genomförande-process som det skulle innebära att utreda ny kapacitet för transporter över Öresund behöver ett stort antal utredningar och analyser genomföras. Det behövs även samordning och samsyn om metodfrågor. Trafikverket har bl.a. föreslagit ett samordnat trafikprognosarbete mellan Danmark, Tyskland och Sverige för den gränsöverskridande trafiken, effekterna av Fehmarn Bältförbindelsen och samordning kring verktyg och samhällsekonomiska modeller.

Utredaren ska därför

- föra dialog med berörda statliga myndigheter, regioner, kommuner samt ministerier i främst Danmark och Sverige, men om relevant även andra länder, såsom Tyskland och Norge, om förutsättningar för en bilateral strategisk utredning,
- föreslå en uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk utredning som båda parter kan ha intresse och nytta av att genomföra, redovisa inriktning, omfattning, upplägg och organisation i uppdragsbeskrivningen för den bilaterala strategiska utredningen, som ska ha ambitionen att skapa en samsyn kring behovet av kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050 samt en gemensam syn på inriktningen för transportsystemets funktion i Öresundsregionen,
- redovisa eventuella förslag till förberedande aktiviteter som behöver föregå den bilaterala strategiska utredningen samt förslag på hur en process för att starta en bilateral utredning skulle kunna se ut,

- rekommendera vilka aktörer som bör involveras i de uppdrag och aktiviteter som föreslås, och
- beakta förutsättningarna för samhällets krisberedskap och totalförsvarets långsiktiga behov, inklusive Natos behov av militär rörlighet.

Frågor som rör användning av intäkter från den fasta förbindelsen över Öresund ingår inte i detta uppdrag, utan hanteras i separat ordning.

Konsekvensbeskrivningar

Förslagens konsekvenser ska redovisas i enlighet med vad som anges i kommittéförordningen (1998:1474) och förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Förslagen ska beakta och vara förenliga med EU-rätten och andra relevanta författningar.

Kontakter och redovisning av uppdraget

Utredaren ska hålla sig informerad om och beakta relevant arbete inom Regeringskansliet och andra utredningar. Utredaren ska inhämta synpunkter och upplysningar från berörda statliga myndigheter, regioner, kommuner, organisationer och företag samt andra aktörer relevanta för uppdraget såsom Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Öresundsbro Konsortiet I/S och Sund & Bælt Holding A/S.

Uppdraget ska redovisas senast den 28 november 2025.

(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)