

# Öresundsförbindelser 2050

– behov av kapacitet, redundans  
och svenskt-danskt samarbete

BETÄNKANDE AV UTREDNINGEN OM STÄRKTA  
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GRÄNSÖVERSKRIDANDE  
SAMARBETE OM KAPACITET OCH REDUNDANS  
FÖR TRANSPORTER ÖVER ÖRESUND FRÅN 2050



STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

SOU 2026:17

# Öresundsförbindelser 2050

– behov av kapacitet, redundans  
och svenskt-danskt samarbete

*Betänkande av Utredningen om  
stärkta förutsättningar för gränsöverskridande  
samarbete om kapacitet och redundans för  
transporter över Öresund från 2050*

*Stockholm 2026*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

**SOU 2026:17**

SOU och Ds finns på [regeringen.se](https://www.regeringen.se) under Rättsliga dokument.

*Svara på remiss – hur och varför*  
*Statsrådsberedningen, SB PM 2021:1.*

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på [regeringen.se/remisser](https://www.regeringen.se/remisser).

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet

Omslag: Multiply Solutions

Fotograf: Patrick Olsson

Tryck och remisshantering: Multiply Solutions, Stockholm 2026

ISBN 978-91-525-1495-5 (tryck)

ISBN 978-91-525-1496-2 (pdf)

ISSN 0375-250X

# Till statsrådet Andreas Carlsson

Regeringen beslutade den 28 maj 2025 (dir. 2025:54) om stärkta förutsättningar för gränsöverskridande samarbete om kapacitet och redundans över Öresund från 2050. En särskild utredare tillsattes med uppdraget att föreslå en uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk svensk-dansk utredning med ambitionen att skapa samsyn kring behovet av kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050 samt en gemensam syn på inriktningen för transportsystemets funktion i Öresundsregionen. Genom tilläggsdirektiv som beslutades av regeringen den 13 november 2025 (dir. 2025:99) förlängdes utredningstiden.

Den bilaterala strategiska utredningen ska syfta till att ge regeringarna i både Sverige och Danmark underlag för ställningstaganden om eventuella fortsatta gränsöverskridande samarbeten om framtida kapacitet och redundans för transporter över Öresund.

Till särskild utredare utsågs landshövding Allan Widman.

Som huvudsekreterare i utredningen anställdes civilingenjör Lars Brummer den 5 juni 2025. Som sekreterare i utredningen anställdes samhällsplaneraren Sofia Mild den 1 juli 2025.

Utredningen överlämnar härmed sitt betänkande *Öresundsförbindelser 2050 – behov av kapacitet, redundans och svenskt-danskt samarbete* (SOU 2026:17). Uppdraget är med detta slutfört.

Stockholm i mars 2026

Allan Widman

Lars Brummer  
Sofia Mild



# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>9</b>
<b>Sammenfatning</b> .....	<b>13</b>
<b>Summary</b> .....	<b>17</b>
<b>1 Utredningens uppdrag och tillvägagångssätt</b> .....	<b>21</b>
1.1 Utredningsuppdraget.....	21
1.2 Uppdragets genomförande.....	22
1.2.1 Dialog och samverkan .....	22
1.2.2 Betänkandets struktur.....	26
<b>2 Utgångspunkter för utveckling av transportsystemets kapacitet och redundans över Öresund</b> .....	<b>27</b>
2.1 Öresundsregionen.....	27
2.2 Öresundsförbindelser – en fråga med lång historik.....	29
2.3 Föregående utredningsarbete .....	31
2.4 Transport och resandeutveckling över Öresund och mot kontinenten .....	34
2.5 Redundans och beredskap .....	40
2.5.1 Redundans.....	40
2.5.2 Beredskap .....	41

<b>3</b>	<b>Bilateralt samarbete och strategisk utredning.....</b>	<b>45</b>
3.1	Syftena med en bilateral strategisk utredning.....	45
3.2	Uppdragsbeskrivning och innehåll i en bilateral strategisk utredning om behovet av kapacitet och redundans över Öresund från 2050.....	46
3.2.1	Den bilaterala strategiska utredningens innehåll.....	47
3.2.2	Förslag till den bilaterala strategiska utredningens format och organisering.....	64
3.3	Förslag till förberedande arbeten.....	66
3.4	Förslag till permanent statlig organisering för att hantera kapacitet och redundans över Öresund .....	69
3.4.1	Bakgrund och problembild.....	69
3.4.2	Förslag till organisering .....	74
<b>4</b>	<b>Konsekvensutredning .....</b>	<b>77</b>
4.1	Utgångspunkter för bedömning av konsekvenserna.....	77
4.2	Konsekvenser av kommitténs förslag .....	78
4.2.1	Förslag till uppdragsbeskrivning och förberedande arbeten .....	78
4.2.2	Förslag till svensk statlig organisering avseende kapacitet och redundans i Öresund.....	79
4.2.3	Bedömd kostnad och tidsaspekt för att genomföra förslagen .....	80
4.2.4	Konsekvenser för kommuner och regioner.....	81
4.2.5	Samhällsekonomiska konsekvenser .....	81
4.3	Nollalternativ.....	81
	<b>Referenser.....</b>	<b>85</b>

**Bilagor**

Bilaga 1	Kommittédirektiv 2025:54 .....	91
Bilaga 2	Kommittédirektiv 2025:99 .....	97
Bilaga 3	Frågeställningar ställda till berörda aktörer och organisationer .....	99
Bilaga 4	Bilateralt samarbete og strategisk undersøgelse.....	101



# Sammanfattning

## Uppdrag och genomförande

Kommitténs uppdrag har varit att föreslå en uppdragsbeskrivning för en bilateral svensk-dansk strategisk utredning med ambitionen att skapa samsyn kring behovet av kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050. Den bilaterala strategiska utredningen är tänkt att ge den svenska och danska regeringen underlag för ställningstaganden om eventuella fortsatta samarbeten om transportsystemet över Öresund.

Kommitténs uppdrag har också varit att föra dialog med berörda statliga myndigheter, regioner, kommuner samt ministerier i främst Danmark och Sverige, gällande förutsättningar för en gemensam utredning. Kommittén ska även redovisa eventuella förslag till förberedande aktiviteter inför en bilateral strategisk utredning.

Uppdraget utgår från Trafikverkets tidigare utredningsuppdrag från 2024 gällande kapacitet och redundans över Öresund, i vilken det rekommenderades att genomföra en bilateral utredning på temat. Kommittén har haft en omfattande dialog som inkluderat ett 30-tal berörda aktörer i form av organisationer, kommuner, regioner och ministerier. Ett antal frågeställningar har legat till grund för våra dialoger och därefter vidare som underlag till utredningens arbete och resultat. Dialogen visade på ett tydligt positivt intresse för ett bilateralt statligt utredningsarbete kring framtida förbindelser.

## Förslag till uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk utredning

Kommittén föreslår en uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk utredning med följande innehåll;

*Övergripande gemensam behovsbild och målbild.* Studien inleds med en övergripande behovs- och målbild gällande transporter och infrastruktur i Öresundsregionen. Målbilden föreslås sammanföras från redan befintliga måldokument. En s.k. acceptstudie rekommenderas vara en del i målbildsarbetet.

*Person- och godstransportsystemets förutsättningar, lokalt-regionalt och nationellt-internationellt.* Här redogörs för förhållandena gällande person- och godstransporter på i första hand väg och järnväg, men också sjöfart och luftfart. Transportsystemet över Öresund har tydlig lokal och regional dimension, men är också viktigt för nationella och internationella transportflöden.

*Utvecklingstrender och prognoser.* Prognoser upprättas kring hur resande och transporter bedöms utvecklas fram mot olika tidshorisonter.

*Kapacitetsanalyser.* Kapacitetsbelastningen beräknas för framtids-scenarios utifrån trafikprognoser och antagande om genomförda investeringar.

*Redundans och beredskap.* Utgångspunkt tas i det fredstida samhällsbehovet av redundans och till det adderas behovet av redundans i kris, höjd beredskap och krig. Det finns flera myndigheter med specifika roller som behöver involveras i ett arbete gällande förbättrad framtida redundans över Öresund.

*Regional utveckling, tillgänglighet och tillväxt.* Det belyses hur olika lösningar förbättrar tillgänglighet, arbetsmarknadens funktion och den regionala utvecklingen. Det föreslås att utredningen beskriver detta i monetära storheter och hur denna nytta fördelar sig geografiskt.

*Principiella förslag till lösningar, deras måluppfyllelse och genomförbarhet.* Principiella förslag till lösningar för ökad kapacitet och redundans över Öresund ska analyseras öppet, objektivt och ställas mot formulerade mål. Kommittén anser det som viktigt att se hur befintlig infrastruktur mellan Köpenhamn och Malmö kan utvecklas, då de stora målpunkterna och de stora befolkningskoncentrationerna finns där. Kommittén ser det som intressant att studera hur en fast

förbindelse Helsingborg–Helsingör kan knyta ihop arbetsmarknaden och skapa viss redundans. Alla åtgärdsförslag, och då även förslagen till Öresundsmetro och Europaspår, föreslås utvärderas samhällsekonomiskt och utifrån de mål som en bilateral studie formulerar. Kommittén har identifierat utmaningar med alla lösningar, som ett medskick till en bilateral strategisk utredning att observera.

**Hållbarhet och klimat.** Åtgärdsförslagets effekter för de olika dimensionerna av hållbarhet; social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet, ska analyseras i en strategisk bilateral utredning.

**Bedömning av kostnader och nyttor.** För studerade lösningar upprättas kostnad-nyttanalyser. Åtgärdernas samhällsekonomiska effektivitet blir en avgörande aspekt för lösningarnas rangordning och möjlighet att genomföras.

**Finansieringslösning och organisering.** Utredningen föreslås att föra fram förslag på hur större investeringsåtgärder över Öresund skulle kunna organiseras och finansieras. Kommittén har bedömt att det är relevant att redan från start studera denna fråga.

**Samlad analys och rekommendation till principiella lösningar.** En samlad analys av konsekvenser, effekter och förslag till fortsatt arbete slutför studien. Utredningen pekar på vilka åtgärder som ska prioriteras, rekommenderar kommande utredningssteg och vilka beslut som behöver tas.

### *Genomförande av en bilateral strategisk utredning*

Den bilaterala utredningen föreslås genomföras under två till tre års tid, med en möjlig start år 2027. För den bilaterala strategiska utredningen tillsätts en styrgrupp, en projektledning och expertgrupper från ministerier och berörda myndigheter. Budgeten för en bilateral strategisk utredning föreslås vara totalt 30 miljoner svenska kronor. Det rekommenderas också externa referensgrupper med andra statliga myndigheter, regionala myndigheter och organisationer, kommuner och näringsliv.

## Förslag till förberedande arbeten

Före en bilateral strategisk utredning startar, föreslås att det upprättas en gemensam dansk-svensk trafikprognos med utgångspunkt i existerande modeller. Det föreslås även att berörda myndigheter och organisationer med ansvar inom redundans och beredskap, i ett förberedande arbete preciserar innehåll och genomförande för utredningsdelen om redundans. Kommittén föreslår även att berörda myndigheter i de två länderna under år 2026 ges i uppdrag att arbeta fram en gemensam detaljerad projektplan med aktiviteter, tidplan och budget för den bilaterala strategiska utredningen, samt att därefter genomföra den.

## Förslag till statlig organisering gällande kapacitet och redundans över Öresund

Kommittén föreslår även att Trafikverket ges i uppdrag att tillsammans med Länsstyrelsen Skåne inrätta en permanent *funktion* som genom samverkan med motsvarande danska myndigheter syftar till att skapa ett över tid sammanhängande statligt arbetssätt och utbyte kring den långsiktiga planeringen och utvecklingen av den gränsöverskridande infrastrukturen över Öresund. För funktionens styrning skapas också ett *regionalt råd för Öresund* som bemannas av Trafikverket och Länsstyrelsen Skåne. Rådet leds av Länsstyrelsen med landshövdingen som ordförande och sammankallande. Till rådet kallas även representanter från Öresundsbrokonsortiet, Svedab, Region Skåne, Handelskammaren och eventuellt ytterligare parter. *Funktionen för kapacitet och redundans över Öresund* tillsammans med funktionens *regionala råd för Öresund*, föreslås ges namnet *Öresundsdelegationen*.

# Sammenfatning

## Opgave og implementering

Komitéens opgave har været at foreslå et mandat til en bilateral svensk-dansk strategisk undersøgelse med ambitionen om at skabe konsensus om behovet for kapacitet og redundans for transport over Øresund fra 2050. Den bilaterale strategiske undersøgelse skal give den svenske og den danske regering et grundlag for at træffe beslutninger om et eventuelt fortsat samarbejde om transportsystemet over Øresund.

Komitéen har også fået til opgave at føre en dialog med de relevante myndigheder, regioner, kommuner og ministerier, primært i Danmark og Sverige, vedrørende forudsætningerne for en fælles undersøgelse. Komitéen vil også fremlægge eventuelle forslag til forberedende aktiviteter til en bilateral strategisk undersøgelse.

Opgaven er baseret på Trafikverkets tidligere undersøgelse fra 2024 om kapacitet og redundans over Øresund, hvor det blev anbefalet at gennemføre en bilateral undersøgelse om temaet. Komitéen har haft en omfattende dialog med omkring 30 berørte parter i form af organisationer, kommuner, regioner og ministerier. En række spørgsmål har dannet grundlag for vores dialoger og efterfølgende som basis for undersøgelsens arbejde og resultater. Dialogen afslørede en klar positiv interesse for et bilateralt statsligt undersøgelsesarbejde med henblik på fremtidige forbindelser.

## Udkast til mandatet til en bilateral strategisk undersøgelse

Komiteén foreslår følgende mandat til en bilateral strategisk undersøgelse med følgende indhold (se også bilag 4 for en dansk oversættelse af kapitel 3 vedrørende bilateralt samarbejde og strategisk undersøgelse):

*Overordnet fælles behovsbillede og målsætning.* Undersøgelsen indledes med et overordnet behovsbillede og målsætning for transport og infrastruktur i Øresundsregionen. Det foreslås at sammensætte målsætningen fra allerede eksisterende målsætninger. En såkaldt acceptundersøgelse anbefales som en del af arbejdet med målsætningen.

*Forudsætninger for passager- og godstransportsystemet, lokalt-regionalt og nationalt-internationalt.* Her redegøres for forhold vedrørende passager- og godstransport, primært på vej og med jernbane, men også til søs og i luften. Transportsystemet over Øresund har en klar lokal/regional dimension, men er også vigtigt for de internationale transportstrømme.

*Udviklingstendenser og prognoser.* Der udarbejdes prognoser for, hvordan rejser og transport forventes at udvikle sig over forskellige tidshorisonter.

*Kapacitetsanalyser.* Kapacitetsbelastningen beregnes for fremtids-scenarier ud fra trafikprognoser og antagelser om realiserede investeringer.

*Redundans og beredskab.* Udgangspunktet er samfundets behov for redundans i fredstid, hvortil kommer behovet for redundans i krise, højt beredskab og krig. Der er flere myndigheder med specifikke roller, som skal inddrages i arbejdet med at forbedre den fremtidige redundans over Øresund.

*Regional udvikling, tilgængelighed og vækst.* Der belyses, hvordan forskellige løsninger forbedrer tilgængelighed, arbejdsmarkedets funktion og regional udvikling. Det foreslås, at undersøgelsen beskriver dette i monetære termer, og hvordan denne fordel fordeles geografisk.

*Principielle løsningsforslag, deres opfyldelse af målsætningen og gennemførlighed.* Principielle løsningsforslag til øget kapacitet og redundans over Øresund skal analyseres åbent, objektivt og sammenholdes med formulerede mål. Komiteén mener, at det er vigtigt at se på, hvordan den eksisterende infrastruktur mellem København

og Malmø kan udvikles, da de store destinationer og store befolkningskoncentrationer ligger her. Komitéen finder det interessant at undersøge, hvordan en fast forbindelse Helsingborg–Helsingør kan sammenkoble arbejdsmarkedet og skabe en vis redundans. Det foreslås, at alle foreslåede tiltag, herunder forslagene til Øresundsmetroen og Europasporet, evalueres i samfundsøkonomisk henseende og ud fra de mål, der er formuleret i en bilateral undersøgelse. Udvalget har identificeret udfordringer med alle løsninger som skal observeres som et bidrag til en mulig bilateral strategisk undersøgelse.

**Bæredygtighed og klima.** Løsningsforslagets indvirkning på de forskellige dimensioner af bæredygtighed – social, miljømæssig og økonomisk – vil blive analyseret i en strategisk bilateral undersøgelse.

**Vurdering af omkostninger og gevinster.** Der udarbejdes cost-benefit-analyser for de undersøgte løsninger. Tiltagens samfundsøkonomiske effektivitet bliver et afgørende aspekt for løsningernes rangordning og gennemførlighed.

**Finansieringsløsning og organisation.** Det foreslås, at undersøgelsen skal komme med forslag til, hvordan større investeringstiltag over Øresund kan organiseres og finansieres. Komitéen har fundet det relevant at undersøge dette spørgsmål fra starten.

**Overordnet analyse og anbefaling til principielle løsninger.** En samlet analyse af konsekvenser, virkninger og forslag til videre arbejde afslutter undersøgelsen. Undersøgelsen identificerer hvilke tiltag, der skal prioriteres, anbefaler kommende undersøgelsestrin, og hvilke beslutninger, der skal træffes.

### *Gennemførelse af en bilateral strategisk undersøgelse*

Den bilaterale undersøgelse foreslås gennemført over to til tre år, med mulig start i år 2027. Den bilaterale strategiske undersøgelse vil have en styregruppe, et projektledelsesteam og ekspertgrupper fra ministerier og relevante myndigheder. Budgettet for en bilateral strategisk undersøgelse foreslås at være på i alt SEK 30 millioner, som skal deles mellem landene. Eksterne referencegrupper med andre statslige myndigheder, regionale myndigheder og organisationer, kommuner og næringsliv anbefales også.

## Forslag til forberedende arbejde

Før en bilateral strategisk undersøgelse iværksættes, foreslås det at etablere en fælles dansk-svensk trafikprognose på baggrund af eksisterende modeller. Det foreslås også, at de relevante myndigheder og organisationer med ansvar for redundans og beredskab i det forberedende arbejde specificerer indhold og proces for undersøgelsen om redundans. Komitéen foreslår også, at de berørte myndigheder i de to lande i år 2026 får til opgave at udvikle en fælles detaljeret projektplan med aktiviteter, tidsplan og budget for den bilaterale strategiske undersøgelse, og derefter gennemføre den.

## Forslag til svensk statslig organisation vedrørende kapacitet og redundans over Øresund

Komitéen foreslår også, at Trafikverket får til opgave sammen med Länsstyrelsen Skåne at oprette en permanent *funktion*, der gennem samarbejde med de tilsvarende danske myndigheder har til formål at skabe en sammenhængende statslig arbejdsmetode og udveksling vedrørende den langsigtede planlægning og udvikling over Øresund, hvor infrastrukturen krydser landegrænser. Til styring af funktionen oprettes der også et *regionalt råd för Öresund*, som bemannes af Trafikverket og Länsstyrelsen Skåne. Rådet ledes af Länsstyrelsen med Landshövdingen som formand og mødeleder. Repræsentanter fra Öresundsbron, Svedab, Region Skåne, Handelskammeren og evt. andre parter inviteres også til rådet. Det foreslås, at *Funktionen för kapacitet och redundans över Öresund* sammen med funktionens *regionala råd för Öresund*, gives navnet *Sveriges Öresundsdelegation*.

# Summary

## Remit

The Committee's remit was to propose a remit description for a bilateral Swedish-Danish strategic inquiry with the aim of creating consensus around the need of capacity and redundancy for transport across the Öresund Strait from 2050. The bilateral strategic inquiry is intended to give the Swedish and Danish Governments a basis for position papers on potential continued cooperation on the transport system across the Strait.

The Committee's remit also included engaging in dialogue with relevant government agencies, regions, municipalities and ministries primarily in Denmark and Sweden regarding conditions for a joint inquiry. The Committee has also been tasked with presenting any proposals for preparatory activities ahead of a bilateral strategic inquiry.

## Implementation

The Committee's remit is based on the Swedish Transport Administration's 2024 inquiry remit regarding capacity and redundancy across the Öresund Strait, which recommended the appointment of a bilateral inquiry on the topic. The Committee has had a comprehensive dialogue with some 30 relevant actors including organisations, municipalities, regions and ministries. A number of questions have formed the basis for our discussions and subsequently for the inquiry's work and findings. The dialogues clearly indicated a keen interest in a bilateral state inquiry on future links.

## Proposals for a remit description for a bilateral strategic inquiry

The Committee proposes a remit description for a bilateral strategic inquiry that includes the following.

*Overall joint needs and objectives.* The study opens with an overall analysis of needs and objectives regarding transport and infrastructure in the Öresund region. The Committee proposes compiling objectives from existing statements of objectives. It is recommended that an acceptance study forms part of this process.

*The passenger and goods transport system's conditions, locally, regionally and internationally.* This describes conditions regarding passenger and goods transport primarily by road and rail, but also by sea and air. The transport system across the Öresund Strait has a clear local and regional dimension, and plays a key role in national and international transport flows.

*Development trends and forecasts.* Forecasts are being made on how travel and transport are expected to develop over various lengths of time.

*Capacity analyses.* Capacity loads are being calculated for future scenarios based on traffic forecasts and assumptions about investments made.

*Redundancy and preparedness.* The starting point is peacetime society's need for redundancy, and on top of that, consideration is given to the need for redundancy in crisis, heightened alert and war. Several authorities with specific roles need to be involved in work on improving future redundancy across the Öresund Strait.

*Regional development, accessibility and growth.* This highlights how different solutions improves accessibility, the functioning of the labour market and regional development. The Committee proposes that the inquiry describe this in monetary terms and how this benefit is distributed geographically.

*Main proposals for solutions, the meeting of their objectives and feasibility.* Main proposals for solutions for increased capacity and redundancy across the Öresund Strait must be analysed transparently, objectively and set against established goals. The Committee considers it important to see how existing infrastructure between Copenhagen and Malmö can be developed, given the major objectives and large population concentrations there. The Committee deems it necessary

to study how a fixed link between Helsingborg and Helsingør can consolidate the labour market and create a degree of redundancy. It is suggested that all proposals, including the *Öresund Metro* and *Europaspåret*, be evaluated from socio-economic perspectives and on the basis of objectives formulated through a bilateral study. The Committee has identified challenges with all solutions as material for any bilateral strategic inquiry to consider.

*Sustainability and climate.* The impact of the proposed measures on different dimensions of sustainability – social, environmental and economic – will be analysed in a strategic bilateral inquiry.

*Assessment of costs and benefits.* Cost-benefit analyses will be carried out for solutions that are examined. The socio-economic effectiveness of measures will be a crucial aspect in the ranking and implementation of solutions.

*Financing solutions and organisation.* It is proposed that the inquiry present concrete proposals on how to organise and finance major investment measures across the Öresund Strait. The Committee has deemed it appropriate to study this issue from the outset and not later in the process.

*Overall analysis and recommendations for main solutions.* An overall analysis of consequences, effects and proposals for further work concludes the study. The inquiry is to identify which measures must be prioritised, recommend future steps to be taken by the inquiry and which decisions need to be taken.

### *Conducting a bilateral strategic inquiry*

The Committee proposes that the bilateral inquiry be conducted over a period of two to three years, possibly starting in 2027. It is proposed that relevant authorities be tasked with developing a detailed joint project description in 2026 with activities, timetable and budget for the bilateral strategic inquiry, and then implementing it accordingly.

A steering group, project management and expert groups from ministries and relevant authorities will be appointed for the bilateral strategic inquiry. The proposed budget for the inquiry is SEK 30 million. External reference groups with other government agencies, regional authorities and organisations, municipalities, businesses, etc. are also recommended.

## Proposals for preparatory work

The Committee proposes that a joint Danish-Swedish traffic forecast be drawn up before a bilateral strategic inquiry starts. The Committee also proposes that relevant authorities and organisations with responsibility for redundancy and preparedness specify the content and implementation of the redundancy aspect of the inquiry in a preparatory process. Furthermore, the Committee proposes preparatory work in which the transport authorities in the two countries are tasked with developing a detailed project plan based on the Committee's proposal for an inquiry remit, which sets out its content, timetable, resources and governance.

## Proposals for central Swedish government administration regarding capacity and redundancy across the Öresund Strait

The Committee proposes that the Swedish Transport Administration be given the task of establishing a permanent *function* together with the Skåne County Administrative Board, which, through collaboration with Danish counterparts, aims to create a coherent central government approach and exchange on the long-term planning and development of cross-border infrastructure for the Öresund Strait. A regional council will also be created to govern the function, staffed by the Swedish Transport Administration and the Skåne County Administrative Board. The council will be led by the County Administrative Board with the County Governor as chair and convener. Representatives of the Öresund Bridge operating company, Svedab, Region Skåne, the Swedish Chamber of Commerce, and possibly other parties will also be invited to join the council. The Committee proposes that the function for capacity and redundancy over the Öresund Strait, and its regional council, be named the Öresund Delegation.

# 1 Utredningens uppdrag och tillvägagångssätt

## 1.1 Utredningsuppdraget

Den 28 maj 2025 beslutade regeringen om kommittédirektiv (2025:54) avseende ”Stärkta förutsättningar för gränsöverskridande samarbete om kapacitet och redundans för transporter över Öresund 2050”. En särskild utredare utsågs med uppdrag att ta fram ett förslag till en uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk svensk-dansk utredning med ambition att skapa en gemensam syn på inriktningen kring behovet av kapacitet och redundans för transporter över Öresund. Den bilaterala utredningen ska syfta till att ge Sveriges och Danmarks regeringar underlag för ställningstaganden om eventuella fortsatta gränsöverskridande samarbeten om framtida kapacitet och redundans för transporter över Öresund.

Kommittén har också haft i uppdrag att föra dialog med aktörer kring frågan, samt att föreslå eventuella förberedande arbeten som bedöms behöva föregå en bilateral utredning.

Regeringens direktiv finns i bilaga 1. Den 13 november 2025 beslutade regeringen om tilläggsdirektiv (2025:99) till utredningen gällande förlängd utredningstid, med redovisning senast 28 februari 2026. Tilläggsdirektivet finns i bilaga 2.

Sommaren 2025 i samband med Öresundsförbindelsens 25-årsjubileum undertecknade Sveriges och Danmarks statsministrar en deklaration om fördjupat samarbete inom följande områden:<sup>1</sup>

- Stärka samarbetet inom försvar, säkerhet, resiliens och beredskap
- Utforska möjligheter inom konkurrenskraft, forskning och grön omställning

---

<sup>1</sup> Deklaration mellan Sverige och Danmark i samband med Öresundsbronns 25-årsjubileum 2025, den 1 juli 2025.

- Bekämpa gränsöverskridande organiserad brottslighet
- Främja initiativ för ökad mobilitet i Öresundsregionen

Den sista punkten tar specifikt upp det utredningsprojekt som detta betänkande handlar om – ”behovet av kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050” och ”att Sverige tar fram en uppdragsbeskrivning för en svensk-dansk utredning om transporter över Öresund”.

## 1.2 Uppdragets genomförande

### 1.2.1 Dialog och samverkan

Kommittén har fört dialog och mött företrädare för statliga myndigheter, regioner, kommuner och ministerier i Sverige och Danmark om förutsättningar för en bilateral strategisk utredning och synen på kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050. För att samla in en bred grund till kommitténs arbete har vi även haft dialog med ytterligare organisationer, företag och berörda aktörer kring utredningens uppdrag. Se tabell 1.1 nedan för sammanställning över de aktörer och organisationer vi har haft möten och dialoger med under utredningens gång.

**Tabell 1.1 Aktörer som kommittén fört dialog med**

Transportministeriet	Öresundsbrokonsortiet	Köpenhamn
Trafikstyrelsen	Svedab	Malmö
Vejdirektoratet	Handelskammaren	Helsingborg
Sund og Belt	Dansk Erhverv	Landskrona
Trafikverket	Dansk Industri	SJ
Banedanmark	Greater Copenhagen	Green Cargo
Region Skåne	STRING	Tåg företagen
Skånetrafiken/Öresundståg	Öresundsinstitutet	Sveriges åkeriföretag
Länsstyrelsen Skåne	Försvarsmakten	m.fl.
Region Hovedstaden	MSB (MCF fr.o.m. 2026-01-01)	
Region Halland		

Ett antal frågeställningar har legat till grund för våra dialoger och därefter vidare som underlag till utredningens arbete och resultat. Sammanfattningsvis rörde dessa frågeställningar synen på behov av transporter över Öresund idag och på lång sikt, synen på utmaningar för gods- och persontrafik, synen på transportsystemets robusthet och hantering av störningar, samt synen på arbetsmarknad och integration i regionen utifrån tillgänglighet. Se bilaga 3 för översikt av de ställda frågorna. Dialogen har visat på ett stort intresse från alla parter och bidragit till goda medskick för kommitténs arbete. Kommittén ser att aktörerna har en positiv syn på att genomföra ett bredare bilateralt statligt utredningsarbete och att de ser det som lämpligt att initiera det arbetet.

### Aktörernas synpunkter i sammandrag

Aktörerna ser att transportsystemet över Öresund är av stor vikt för arbetsmarknaden i regionen och för Sveriges import och export. Järnvägskapaciteten är redan hårt utnyttjad och gods-, fjärr- och regionalståg konkurrerar om utrymmet. Investeringsstakten på land-sidan är för låg och dagens gränskontroller begränsar kapaciteten i järnvägssystemet. Godstrafik på järnväg har begränsat utrymme, vilket ger lägre effektivitet, ökade produktionskostnader, lägre punktlighet och försämrad konkurrenskraft.

Aktörerna ser att på sikt är behovet av transport över Öresund fortsatt stort och ökande. Fehmarn Bält-förbindelsen innebär en förväntad ökning av gods- och persontrafik. Ökningarna är svårprognosticerade, men kan vara väsentliga. Den underliggande efterfrågan på fjärrstågsresor är mycket stor och prognoserna över resandeutveckling i Sverige har återkommande underskattat järnvägens öknings-takt, vilket medfört otillräckliga och sena kapacitetsinvesteringar. Det finns en påtaglig risk för att detta visar sig vara fallet även här.

Ett genomförande till år 2050 anses vara väl långt fram och genomförandetidpunkten är beroende av hur befolkning och ekonomi utvecklar sig. Ett alltför sent genomförande riskerar att underminera nyttan av Fehmarn Bält-förbindelsen och skulle innebära tappad tillväxt, ökad trängsel och missade klimatmål (cost of inaction). En Öresundsförbindelse bör kunna realiseras på markant kortare tid om man utnyttjar knowhow och industrikapacitet. Att bygga en ny för-

bindelse som sänktunnel anser flera aktörer kunna innebära ett snabbare och billigare genomförande med långt färre risker än tidigare.

Aktörerna ser att en potential för större integration finns och en ytterligare förbindelse skulle knyta ihop Öresundsregionens arbetsmarknad bättre och utöka pendlingsområdet. Dock är integration mer än enbart en fråga om transportinfrastruktur, utan beror på lagstiftning, kostnader, kulturella skillnader m.m. Dagens gränskontroller anses ineffektiva och underminerar visionen om en gemensam arbetsmarknad och drabbar tillit mellan medborgare och myndigheter. Det går att förena en hög säkerhetsnivå med en dynamisk arbetsmarknad, genom att utföra kontroller ombord på Öresundstågen under hela färden mellan Kastrup station och Hyllie.

Det förs fram att behovet av ökad redundans för transporter är tydligt redan i dag. För godstrafik på järnväg är Trelleborgsfärjan ett alternativ och för persontrafik på järnväg är bil, buss eller HH-förbindelsen ett alternativ. Alternativen skapar redundans, men med väsentligt minskad kapacitet. Sårbarheter i det skånska järnvägsnätet och brist på redundans riskerar att påverka transporter in och ut i och ur Sverige. Stora satsningar för bättre redundans för enskilda varuflöden finns det knappast betalningsvilja för och kan knappast motiveras som statliga satsningar. Det är framför allt ökad produktivitet genom tjänste- och arbetsmarknadsintegration i Danmark och Sverige, som skapar samhällsnyttor. När man skapar kapacitet genom nya förbindelser för snabbare personresor, skapas samtidigt viss redundans för övriga transporter.

Aktörerna ser att järnvägstransporter har de mest kritiska behoven för att klara att avlasta vägnätet från lastbilstrafik för ett mer hållbart transportsystem och grön omställning. Malmö Bangård är ett strategiskt objekt där det är oklart om den klarar ökade godsflöden efter Fehmarn bält-förbindelsens öppnande. Danmark saknar rangeringskapacitet, vilket gör Malmö bangård strategiskt viktig. Studier av rangeringskapacitet i Skåne måste inkluderas i arbetet med en ny Öresundsförbindelse.

Förseningarna av Fehmarn bält-förbindelsen öppnar ett tidsfönster för att åtgärda kapacitetsbrister, inte minst på svensk sida. Det uppmanas till trilateral samordning för att synkronisera investeringar och säkerställa maximal systemnytta. Synkroniserad planläggning Danmark-Sverige är viktigt och samarbetet kring kapacitetstilldelning, trafikledning och uppföljning behöver också förstärkas.

Öresundsbron ses som avgörande för totalförsvarsförmågan och myndighetssamordningen bör förstärkas, både civilt och militärt. Två fasta förbindelser skulle drastiskt öka säkerheten och förmågan och en förbindelse byggd som tunnel bedöms kunna vara mindre sårbar. För att hantera större avbrott, tills att ytterligare fasta förbindelser är på plats, är det viktigt undersöka beredskapshamnar så som Danmark nu gör. Samarbetet mellan sjukvården (sundhedsvæsenerne), skulle med fördel kunna accelereras, så att beredskapen i tillfälle av krig eller större humanitära kriser, är starkare än idag. Öresundsbron bör förses med skyddsanordningar mot fysiska angrepp. Forsvarsmakten/Nato bör ges i uppdrag att upprätta en försvarsplan för Öresundsbron innehållande bl.a. aktiva försvarsmetoder såsom luftvärn och sjövärn/minering.

Aktörerna ser att en eventuell ny förbindelse bör, på samma sätt som Öresundsbron, finansieras genom brukaravgifter på vägdeln. En ny förbindelse bör kunna samorganiseras med den befintliga förbindelsen i ett samlat Öresundsprojekt. Några aktörer ser att Sverige eventuellt bör ta ett större ansvar för finansieringen. För att säkra ett stort finansiellt EU-stöd är det viktigt att en ny förbindelse har funktioner för långväga person- och godståg. En bilateral utredning bör redan från starten analysera finansieringsmodeller, såsom EU-medel, gröna obligationer, OPS-lösningar och potentialen för skandinaviska pensionsfonder.

Slutligen förs det fram att det allmänna politiska intresset i Danmark för ytterligare fasta förbindelser alltså bedöms vara relativt svalt. Flera aktiviteter bör övervägas innan en bilateral strategisk utredning tillsätts, som sammantaget kan bidra till att stärka engagemang och ägarskap, tydliggöra gemensamma behov, vinster och sårbarheter, samt skapa förutsättningar för ett effektivt bilateralt samarbete. En formell, gemensam statlig utredning ska därefter initieras omgående. En sådan process bör ha ett klart mandat, en stram tidplan och ett fokus på att skapa beslutsunderlag. Utredning bör genomföras i en öppen och involverande process där kommuner, näringsliv, hamnar, universitet och civilsamhälle är involverade.

## Kommitténs kommentarer på sammandrag av synpunkterna

Det är omfattande svar som inkommit på kommitténs frågor och sammanställningen ovan är ett försök att föra samman detta. Sammandraget är en syntes av de större och viktigare synpunkterna som framkommit och har till viss del utelämnat de mer generella synpunkterna om vikten av tillgänglighet och redundans och behovet av ny infrastruktur på sikt, som respondenterna är helt överens om. Kommittén ser att synpunkterna är många, men att de ändå får sägas vara sammanhållna, och har inte sett att det finns helt motstående synpunkter i svarsmaterial, utan en gemensam riktning med olika fördjupningar och fokus. ”Samstämmigt och brett perspektiv” är ett sätt att sammanfatta det med. Det blir tydligt att respondenterna är insatta i frågan och vill säkra kapacitet och redundans genom att åtgärda brister och potentiella svagheter.

### 1.2.2 Betänkandets struktur

Kommittén har valt att i kapitel 2 redogöra för utgångspunkter för utveckling av transportsystemets kapacitet och redundans över Öresund. Tidigare genomfört utredningsarbete kopplat till kapacitet och redundans för transporter över Öresund beskrivs, liksom transport- och resandeutvecklingen över Öresund och mot Kontinentaleuropa. Slutligen redogör vi för ämnet redundans och beredskap kopplat till transporter över Öresund, utifrån kommitténs uppdrag och avgränsningar.

Kapitel 3 beskriver kommitténs förslag till uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk utredning, förslag till förberedande arbeten, samt förslag till organisatorisk justering i Sverige. Kapitel 3 finns också i en dansk översättning i bilaga 4.

I kapitel 4 genomförs en konsekvensbeskrivning av kommitténs förslag i enlighet med vad som anges i kommittéförordningen (1998:1474) och förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

## 2 Utgångspunkter för utveckling av transportsystemets kapacitet och redundans över Öresund

### 2.1 Öresundsregionen

De två nordiska länderna Sverige och Danmark delar kultur, historia och värderingar och har betydande kontakter. Danmark utgör Sveriges fjärde största exportmarknad och Sverige utgör Danmarks tredje största exportmarknad. Även kontakterna mellan Tyskland och Skandinavien, via Södra Sverige och Danmark, är omfattande och historiska. För både Danmark och Sverige är Tyskland den största handelspartnern och för Tyskland är alla de nordiska länder sammantaget den sjunde största handelspartnern.<sup>1</sup> Med andra ord så är de ekonomiska relationerna mellan länderna avsevärda och förbindelserna med fartyg, färjetrafik och väg- och järnvägstransporter har alltid varit viktiga – över Öresund, över Kattegatt och över södra Östersjön.

Öresundsregionen kan också betecknas vara en sammanhängande arbetsmarknad där en god tillgänglighet över Öresund utgör en motor för utveckling, med transportsystemet som startnyckeln. Öresundsbron invigdes år 2000 och kortade restiderna mellan Skåne och Köpenhamnsområdet. Öresundstågssystemet etablerades i samband med bronns öppnande och byggdes ut succesivt för att trafikera stora delar av södra Sverige. Öresundsbron innebar att fjärrtågtrafik etablerades mellan huvudstäderna, samt gav också godstågstrafiken en förbättrad förmåga. Öresundsbron har sitt landfäste vid Köpenhamns flygplats Kastrup och därmed har södra Sverige getts en god tillgänglighet till denna storflygplats, bättre än vad stora delar av Danmark har. Kastrups flygplats (Copenhagen airport/Københavns lufthavn)

---

<sup>1</sup> Bearbetning av statistik från <http://www.destatis.de> (hämtad 2025-12-08).

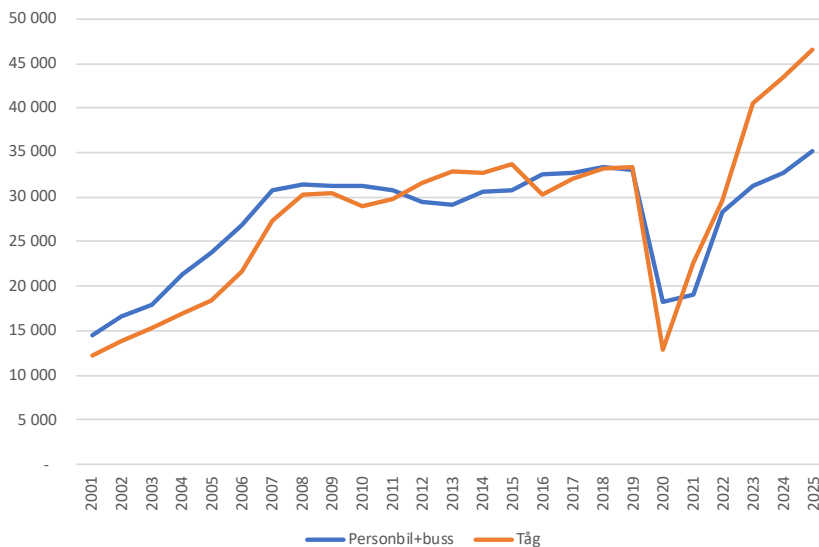
kan i storlek sägas vara ”Sveriges” andra internationella flygplats<sup>2</sup> då 25 procent<sup>3</sup> av de lokalt avresande resenärerna är sydsvenska resenärer.<sup>4</sup>

Runt år 2030 är planen att den fasta Fehmarn bält-förbindelsen mellan Själland och Tyskland ska öppna, vilket kommer att ge snabbtågstrafik mellan Köpenhamn och Hamburg på 2,5 timmar, samt en 160 km kortad färdväg för godstågen.<sup>5</sup> Fehmarn bält-förbindelsen innebär en stor potential med kortare transporttider och förbättrad tillgänglighet.

Resandet över Öresundsförbindelsen har nått nya rekordnivåer under år 2024 och så även 2025, med ett all-time-high på både väg och järnväg.<sup>6</sup>

**Figur 2.1** Antal personer per dygn över Öresundsbron

Snitt för året, via väg respektive järnväg



Källa: Öresundsbrokonsortiet och Öresundståg/Skånetrafiken (2025). Egen bearbetning.

<sup>2</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

<sup>3</sup> Kastrup har ca 32 miljoner resenärer 2025 fördelat på 12 miljoner utresande, 13 miljoner inresande och 7 miljoner transferresenärer. 25 procent av utresande resenärer är sydsvenska resenärer (3 av 12 miljoner 2025) och resterande 75 procent är danska. 4 procent av inresande är inresande svenska resenärer (0,5 av 13 miljoner). 12 procent av transferresenärerna är svenska resenärer (0,8 av 7 miljoner). Källa Københavns Lufthavne A/S samt egen bearbetning.

<sup>4</sup> Enligt dataunderlag från Københavns Lufthavne A/S.

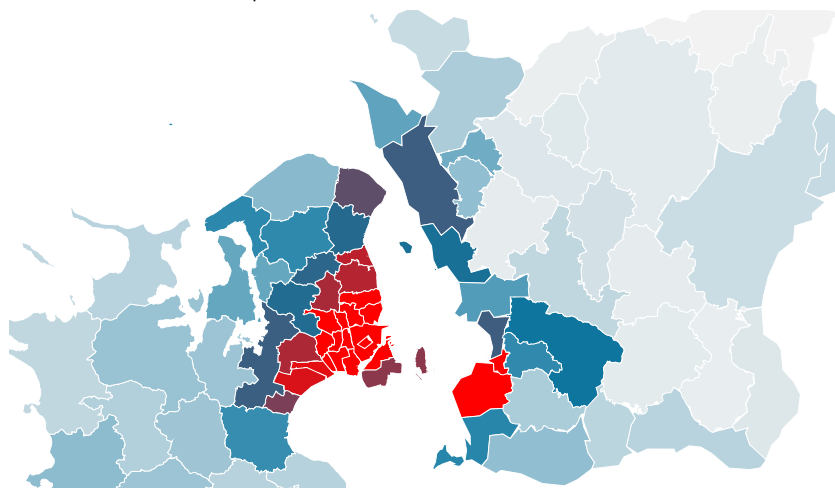
<sup>5</sup> <https://femern.com/sustainability/green-shortcut-through-europe/> (hämtad 2026-01-26).

<sup>6</sup> Öresundsbrokonsortiet, Öresundsinstuttet (2025). *Öresundsindex Trafikstatistik K2 2025*.

Skåne och Själland har tillsammans ca fyra miljoner invånare och Öresundsregionen är potentiellt Nordens största arbetsmarknadsområde. Varje dag pendlar ca 20 000 personer till arbete över Öresund och totalt görs det varje dag totalt ca 100 000 personresor. Stor-Köpenhamn på den västra Öresundskusten är Danmarks största stad och samtidigt utgör Malmö–Lund–Helsingborg på den östra Öresundskusten en av Sveriges största funktionella arbetsmarknadsregioner.

**Figur 2.2** Befolkningstäthet per kommun i Skåne och Själland

Invånare per kvadratkilometer



Källa: SCB, Danmarks Statistik. Egen sammanställning.

## 2.2 Öresundsförbindelser – en fråga med lång historik

1991 fattades beslutet om att bygga dagens fasta förbindelse över Öresund mellan Köpenhamn och Malmö,<sup>7</sup> men historien fram till beslutet är lång. Redan år 1886 ansökte ett franskt konsortium om koncession för en järnvägstunnel mellan Helsingör och Helsingborg, som en del i ett europeiskt järnvägsnät. År 1909 presenterades ett förslag till järnvägstunnel mellan Köpenhamn och Malmö. År 1936 förde ett konsortium av danska och svenska entreprenadföretag fram ett förslag till väg- och järnvägsbro mellan Köpenhamn och Malmö, enligt samma modell som invigts över Lilla Bält 1935; en bro med

<sup>7</sup> SÖ 1991:21.

tvåfilig väg, enkelspårig järnväg och en gång- och cykelbana. 1953 omarbetade konsortiet 1936-års förslag till ett konkret förslag på en fyrfilig väg mellan Köpenhamn och Malmö och enkelspårig järnväg Helsingborg och Helsingör. Detta ledde till att de två regeringarna år 1954 formerade ett gemensamt statligt arbete genom att utse sakkunniga för att utreda en fast förbindelse. De sakkunniga antog benämningen Öresundsdelegationen (Öresundsudvalget på danska) och 1962 presenterade de sitt betänkande.<sup>8</sup> Arbetet följdes av en översyn i ett nytt betänkande 1967, av 1964-års danska och svenska Öresundsgrupp.<sup>9</sup> På 1970-talet bildas ännu en delegation, 1975-års danska och svenska Öresundsdelegation, som 1978 presenterar ett genomarbetat förslag till fast förbindelse.<sup>10</sup> Förslaget byggde på att en storflygplats etablerades på Saltholm i Öresund, men förslaget till etablering av flygplats på Saltholm föll året efter och därmed också förbindelsen. 1984 bildas ytterligare en svensk och dansk Öresundsdelegation som presenterar sitt huvudbetänkande 1987,<sup>11</sup> som med kompletterande underlag 1989,<sup>12</sup> blir grunden för beslutet om Öresundsbron 1991.

Efter öppnandet av Öresundsbron har diskussionen om ytterligare förbindelser förts i flera utredningar, varav följande kan sägas vara de mer omfattande och betydelsefulla. År 2010 slutfördes projektet IBU-Öresund, *Infrastruktur och byutveckling Öresund*, ett Interreg-finansierat projekt med 28 partners från offentliga organisationer i Sverige och Danmark. Projektet berörde såväl samhällsplaneringsfrågor som utveckling av infrastrukturen. Det presenterades också detaljerade och genomarbetade lösningar på en fast förbindelse mellan Helsingborg–Helsingör, som fortfarande kan sägas utgöra en form av grundalternativ. I kölvattnet av IBU-projektet genomfördes år 2011 en svensk statlig utredning kring möjligheter för en ny fast förbindelse för både väg och järnväg mellan Helsingborg och Helsingör. För arbetet inrättades ett sekretariat på Trafikverket, vilket leddes av Näringsdepartementet. Under 2016 och 2017 pågick ett bilateralt dansk-svenskt utredningsarbete inom ramen för Sverigeförhandlingen och en delrapport överlämnades i juni 2017.<sup>13</sup> Utredningen bedömde

---

<sup>8</sup> SOU 1962:53–54 (I Danmark *Betänkning nr 314, Öresundsforbindelsen*).

<sup>9</sup> SOU 1967:54.

<sup>10</sup> SOU 1978:18–20.

<sup>11</sup> SOU 1987:41–42.

<sup>12</sup> SOU 1989:4.

<sup>13</sup> Sverigeförhandlingen (2017), *Lägesrapport avseende fast förbindelse Helsingborg–Helsingör*.

att ingen kapacitetsbrist skulle uppstå inom överskådlig framtid, men att en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skulle bidra till förkortade restider och ökad tillgänglighet. Sverigeförhandlingen föreslog att ett fortsatt analysarbete skulle genomföras kring Helsingborg–Helsingör förbindelsen i en bilateral förstudie/strategisk analys. Den bilaterala dansk-svenska strategiska analysen genomfördes av Trafikverket, Vejdirektoratet och Trafik-, Bygge- och Boligstyrelsen, och slutfördes 2021 (benämns vidare *Strategisk analys av HH*). Utredningen studerade väg- och järnvägsförbindelsens genomförbarhet och omfattade tekniska förutsättningar, trafikeffekter, möjligheter för brukarfinansiering samt samhällsekonomiska och regionala effekter. Vägförbindelsen bedömdes vara samhällsekonomiskt lönsam, men järnvägsförbindelsen samhällsekonomiskt olönsam.<sup>14</sup> År 2021 presenterades också ett Interreg-finansierat utredningsprojekt kring Öresund, *Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenbagen*. Projektet hade tio partners; regioner, kommuner och universitet, och lämnade förslag till utbyggnad av landanslutningar, föreslog en förstudie kring Köpenhamns Huvudbanegård samt att fortsätta utreda nya fasta förbindelser.<sup>15</sup>

2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att studera kapacitet och redundans över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning av Helsingborg–Helsingör. Utredningen tog ett brett grepp på frågan och är presenterad i en huvudrapport, en fördjupningsrapport för Helsingborg–Helsingör och tre underlagsrapporter. Utredningen lämnade en rad slutsatser som presenteras i det följande kapitlet 2.3, samt rekommenderade också att genomföra en dansk-svensk bilateral studie kring förbindelser.

## 2.3 Föregående utredningsarbete

Trafikverket har tidigare i sitt utredningsarbete från 2024, *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*, konkluderat att kapaciteten över Öresund kan räcka fram förbi 2050 för järnvägen och fram mot 2060 för vägen, utifrån de trafikprognoser som Trafikverket

---

<sup>14</sup> Trafikverket, Vejdirektoratet, Transport-, bygge- och boligstyrelsen (2021), *Strategisk analys/ Förberedande studie Fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg*.

<sup>15</sup> Greater Copenhagen (2021), *Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenbagen*.

upprättar.<sup>16</sup> Det är väg- och järnvägsinfrastrukturen på land som sätter kapacitetsbegränsningen för transporter över Öresund. I dagsläget är det också i första hand gränskontrollerna på den svenska sidan som hindrar en utökning av persontågstrafiken. Om detta löses så är det först efter att ytterligare åtgärder genomförts på sträckorna Lund–Hässleholm och Hässleholm–Alvesta, som järnvägstrafiken bedöms bli så omfattande att kapaciteten över Öresund inte räcker.

Den geografi som har betydelse för kapaciteten över Öresund är därmed ganska stor när det gäller järnvägssystemet. För kapaciteten i vägsystemet är geografin mer lokalt avgränsad till västra Skåne och östra Själland.<sup>17</sup>

Köpenhamns Huvudbanegård (centralstationen) utgör en begränsning i järnvägssystemet i Danmark. Den är i princip numera en renodlad säckstation för fjärrtågen, med de kapacitetsproblem som det medför. Den kan hantera dagens trafik från Sverige, men den skulle ha svårigheter att möta en ökad trafik. Ett utredningsförslag finns framme om att utveckla stationen med förlängda plattformar med fler plattformslägen för vändande tåg, som kommer ge ett kapacitetstillskott.<sup>18</sup>

Trafikverkets utredning konkluderade vidare att för vägtrafiken är redundansen i transportsystemet god, då det finns flera alternativa transportvägar för den långväga vägtrafiken. För den regionala bilpendlingen fungerar Öresundsbron och färjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör som alternativ till varandra. För järnvägstrafiken är redundansen ett större problem och godstrafiken på järnvägen har redan idag en betydande sårbarhet mellan Malmö och Köpenhamn. Det finns dock goda möjligheter att lasta om till andra trafikslag, samt nyttja tågfärjetrafik via Trelleborg. Det bedöms också att långväga godstågstrafik omedelbart finner andra transportlösningar och rutter för sin transport om Öresund inte är möjligt att passera. Trafikverket bedömer att det inte är kostnadseffektivt att bygga ny infrastruktur enbart för att öka redundansen i systemet, utan redundansförbättringarna måste i första hand bäras av behoven av kapacitet och tillgänglighet.

---

<sup>16</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*; Basprognoser: (*Prognos för persontrafiken 2045*; *Prognos för godstransporter 2045*; *Trafikverkets flygprognos 2045/2065*).

<sup>17</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

<sup>18</sup> Banedanmark (2024), *Beslutningsgrundlag til forenkling af Københavns Hovedbanegård*.

Vad gäller förslagen till nya förbindelser över Öresund ser inte Trafikverket att något av dem löser alla utmaningar med kapacitet och redundans på ett effektivt sätt.<sup>19</sup> En ny kapacitet över Öresund bör möta behoven för både gods- och persontågstrafiken, för att investeringen ska bli kostnadseffektiv. Järnvägen bör också vara ansluten till de stora stationerna i persontågssystemet för att nå resenärer, samt till godsbangården i Malmö och till järnvägsnätet för godståg för att bli användbar för godstågstrafiken. Det storregionala resandet i Öresundstågssystemet bör även i framtiden angöra stora destinationer på båda sidor sundet.

Trafikverket konkluderade även att det kan ta lång tid att utreda, planera och bygga sådan infrastruktur – upp mot 25 år – så det är lägligt att initiera studier, om kapacitetsproblemen uppträder 2050.<sup>20</sup>

*Strategisk analys av HH* visar att en ytterligare vägförbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör bedöms vara en samhällsekonomiskt lönsam investering, till stor del beroende på en kortad restid i ett tätbefolkat område.<sup>21</sup> Dagens Öresundsbro klarar redan i dagsläget ett större resande, på både väg och järnväg, och har potential att stödja en ännu djupare integration i Öresundsregionen.

För finansiering och genomförande av ny infrastruktur över Öresund är det sannolikt att en liknande modell som för Stora Bält, Öresundsbron och Fehmarn bält används. Dvs. en modell där lån tas för investeringen som sedan återbetalas via ett statligt ägt bolag som bygger förbindelsen, driver förbindelsen och tar in avgifter.<sup>22</sup>

Trafikverkets utredning ser också att enbart studera frågan om förbindelser över Öresund utifrån kapacitet och redundans är ett snävt perspektiv och inte fångar hela frågeställningen, utan ny infrastruktur bör uppfylla fler kriterier och anspråk än så.

Kommittén ser att det för en förbindelse dels finns lokala och regionala nyttor av att knyta arbetsmarknaden mer samman, dels regionala nyttor av att nå funktioner såsom internationell flygtrafik och godsterminaler, samt även nationella och internationella nyttor och funktioner såsom förbättrade möjligheter för godstransporter

---

<sup>19</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

<sup>20</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

<sup>21</sup> Trafikverket, Vejdirektoratet, Transport-, bygge- och boligstyrelsen (2021), *Strategisk analys/ Förberedande studie Fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg*.

<sup>22</sup> Trafikverket (2024), *Alternativ finansiering och organisering av transportinfrastrukturen. Med kommentarer till föreslagna gränsöverskridande åtgärder i Öresundsregionen*.

mellan skandinaviska halvön och kontinenten. Alla utgör anspråk och motiv för en förbindelse, vilka alla helst ska uppfyllas och lösas med en och samma infrastrukturlösning. Samtidigt ska lösningen vara samhällsekonomiskt lönsam och kunna vara självfinansierande. Med andra ord så är kravspecifikationen omfattande. Samtidigt är det kanske inte exakt när i tid en förbindelse behövs ur kapacitetssynpunkt som ska stå i fokus, utan nordisk sammanhållning, transportsystemets robusthet och regional nytta. Det är även så att om det går att finna en lösning som är samhällsekonomiskt lönsam, så bör den också genomföras snarast, då den skapar nyttor för samhället, alldeles oavsett när i tid det finns kapacitetsproblem.

Trafikverkets utredning rekommenderade slutligen ett fortsatt bilateralt arbete, där de svenska och danska myndigheterna med ansvar för transportsystemet får ett gemensamt uppdrag av ländernas regeringar kring utmaningar, mål och inriktning för transportsystemet i Öresundsregionen.

## 2.4 Transport och resandeutveckling över Öresund och mot kontinenten

82 procent av alla resor över Öresund om ca 100 000 per dag görs via Öresundsbron. Resterande 18 procent reser över Helsingborg–Helsingörförbindelsen. Ca 65 procent av pendlingsresorna över Öresund genomförs med tåg och övriga med bil, med 30 procent av pendlingsresorna med bil över Öresundsbron och ca 5 procent via Helsingborg–Helsingör.<sup>23</sup> Sedan invigningen år 2000 har tågresandet över Öresundsbron ökat från ca 16 000 till drygt 45 000 resande per dygn 2025. 2025 hade Öresundstågen ca 16 miljoner resenärer över Öresund.<sup>24</sup> Tågresandet, samt även bilresandet, utvecklades kraftigt under 00-talet för att sedan stagnera efter finanskrisen år 2008 och efter att gränskontroller infördes år 2015. Resandet minskade sedan kraftigt under pandemin, men har nu återhämtat sig och resanderekord slås. Pendlingen drivs av en god arbetsmarknad i Köpenhamnsområdet och relativt hög arbetslöshet för den unga befolkningen på den skånska sidan.

---

<sup>23</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

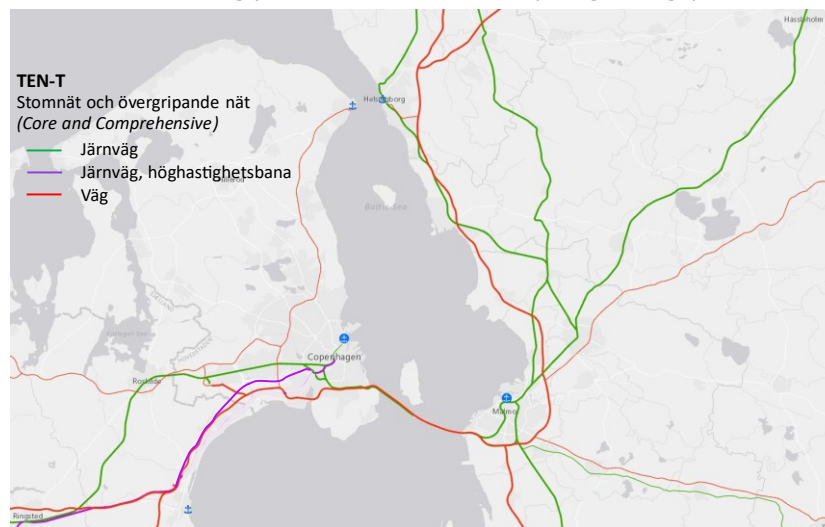
<sup>24</sup> Underlag från Skånetrafiken/Öresundståg (2025-11-12).

## Det transeuropeiska transportnätet, TEN-T

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) har en klassning i stomnät (core) och övergripande nät (comprehensive) för järnväg och väg. Stomnäten för järnväg och väg i Öresundsregionen leder huvudsakligen alla via Öresundsbron, samt i Sverige utöver det via Trelleborg. De tunga strukturerna knyter mot stråket Köpenhamn Malmö.

**Figur 2.3** TEN-T nätet i Öresundsregionen

Gröna breda linjer visar järnvägens stomnät och röda breda linjer visar vägsystemets stomnät. Smala linjer utgör övergripande nät



Källa: TENtec: Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS | © European Commission – DG MOVE – 2024.

## Persontrafik

Persontrafiken över Öresundsbron på både väg och järnväg utvecklades som beskrivits starkt under 00-talet, för att sedan stagnera helt under 10-talet i sviterna av finanskris och flyktingkrisens gränskontroller. Slutligen gjorde pandemin helt stopp för resande under perioder och först nu har resandet återhämtat sig.



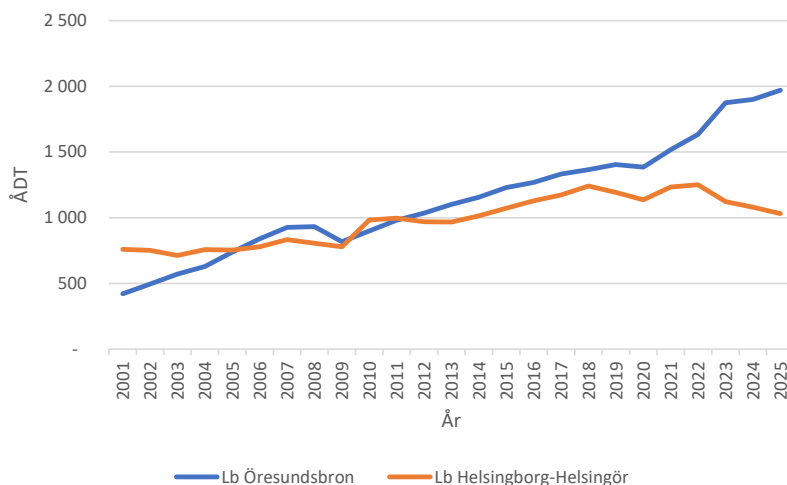
I figur 2.5 ovan har antalet personer som transporteras i vägsystemet respektive järnvägssystemet skattats utifrån olika källor. En viss approximation har gjorts vad gäller indelning och volymer, men figuren bedöms ge en god bild av passagerarvolymerna med väg respektive järnväg. Resandet med järnväg är starkt i de mer tätbefolkade delarna medan resandet på väg är klart större utanför dessa. Till detta kan läggas att resandet på järnväg utanför den tätare regionen är mer långväga, samt har osäkrare data, medan resandet på väg bedöms ha en större andel kortväga resor.

## Godstrafik

Godstrafik på väg över Öresund, via både Öresundsbron och Helsingborg–Helsingör, har utvecklats relativt likt fram till pandemin, med ungefär samma takt och likvärdiga volymer. Sedan verkar ett trendbrott ha skett där lastbilstrafiken över Öresundsbron utvecklas starkt och Helsingborg–Helsingör tappar.

**Figur 2.6 Lastbilstrafik över Öresundsbron respektive via Helsingborg–Helsingör**

Antal lastbilar per dygn, i medeltal per år (årsdygnstrafik, ÅDT)

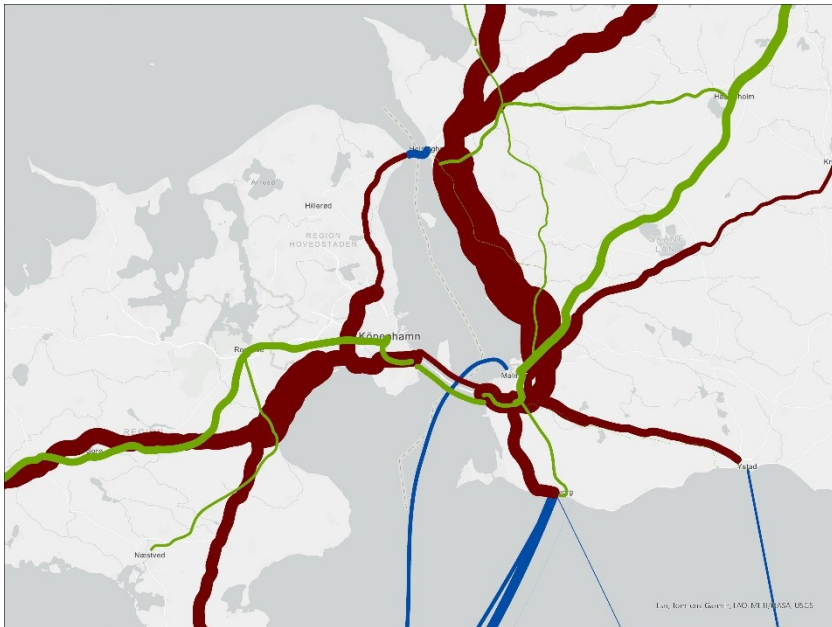


Källa: Öresundsbrokonsortiet och Öresundslinjen.

Godstrafik på järnväg över Öresundsbron sammanställdes av Trafikverket år 2024 och där framkom att antalet tåg utvecklats relativt svagt, men att godstågens vikt närmast fördubblats på 20 år.<sup>25</sup> Det har inte varit möjligt att i detta arbete uppdatera den sammanställningen.

**Figur 2.7** Antal ton via Öresundsregionens större transportleder

Antal ton på väg (brunnrött), järnväg (grönt), sjö (blått) i nuläget



Källa: Egen bearbetning och approximation utifrån data från öppna källor. Underlagskarta Esri.

Figuren ovan visar en sammanställning av godsvolymer som transporteras i väg- och järnvägssystemet samt sjö, skattade utifrån olika källor. En viss approximation har gjorts vad gäller indelning och volymer, men figuren ger en övergripande god bild av godstransportvolymerna med väg respektive järnväg. Skattningen bygger på antalet lastbilar respektive antalet godståg. I vägsystemet ingår då stora volymer av relativt kortväga lastbilstransporter. Det är tydligt att lastbilstransporterna är dominerande, men för långväga transporter har trots allt järnvägen en god marknadsandel.

<sup>25</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

## Effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen

Runt år 2030 är planen att den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält ska öppna. Förbindelsen kommer att leda till kortare transporttider, samt ökad kapacitet, kvalitet och redundans för transporter mellan Skandinavien och övriga Europa. Trafikverket har i december 2025 publicerat en rapport som analyserar påverkan på efterfrågan av godstrafik av en ny förbindelse under Fehmarn Bält.<sup>26</sup> Primärt analyseras påverkan på godstrafik på järnväg, då den transporten i och med den fasta förbindelsen ges en 160 km kortare transportsträcka ned mot Hamburg. Modellanalysen (Samgods) ger att den nya förbindelsen skapar ett ca 20 procent större godsflöde på järnväg i södra Sverige, fördelat på Södra stambanan till ca 75 procent och 25 procent till Väst kustbanan. Effekten beror bl.a. på stora kostnadsbesparingar, men också på hastigheterna mellan Malmö och Hamburg. I Danmark leder Fehmarn Bält-förbindelsen främst till ett ändrat ruttval via Fehmarn i stället för över Fyn och Jylland. För godstrafik på väg ger modellanalysen betydligt mindre effekter, även om ökningarna över tid oavsett är avsevärda.

Under år 2023 genomförde organisationerna Greater Copenhagen och STRING en utredning om effekterna på gods på järnväg av Fehmarn bält-förbindelsen.<sup>27</sup> En uppdatering presenterades 2025.<sup>28</sup> Enligt rapporten förväntas volymerna av järnvägsgodstransporter öka med ca 20 procent fram till år 2040, men det kan heller inte utslutas att volymerna även kan minska. Samtidigt förväntas lastbilstransporten via Fehmarn Bält öka med minst 50 procent och kan till och med fördubblas. Det presenteras tre huvudskäl till varför en fast förbindelse ensam inte kommer att leda till en betydande förskjutning från väg- till järnvägstransporter. För det första förbättrar en fast förbindelse även vägtransporternas attraktivitet, om än inte lika mycket. För det andra, i transportkedjor som varar 24 till 48 timmar, motsvarar tidsbesparingen på 2,5 timmar en minskning med 5–10 procent och ungefär lika mycket för transportkostnaderna. Även om det är en betydande minskning, är det kanske inte tillräckligt för att förändra konkurrenskraften och attrahera stora vägfraktvolymer. Det tredje

<sup>26</sup> Trafikverket (2025), *Systemanalyser med fokus på godstrafik: Påverkan på efterfrågan med en ny förbindelse under Fehmarn Bält*.

<sup>27</sup> STRING, Greater Copenhagen, Sweco (2023), *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions*.

<sup>28</sup> STRING, Greater Copenhagen, Sweco (2025), *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Unlocking the Potential*.

skälet är att kapacitetsbegränsningar kommer att finnas i andra delar av järnvägsnätet i transportkorridoren, som begränsar en utveckling.

## 2.5 Redundans och beredskap

### 2.5.1 Redundans

Redundans i transportsystemet, i betydelsen möjligheten att lösa transporten på ett alternativt sätt vid en störning, är inte som kapacitetsbegreppet entydigt definierat eller beräkningsbart. I Trafikverkets tidigare utredning från 2024 valdes att definiera redundans som:

- ”att det vid en störning finns minst en alternativ transportväg eller omlastnings-/omstigningsmöjlighet (omlastningsmöjlighet för gods, omstigningsmöjlighet för personresor). Den alternativa lösningen bör ha en acceptabel kapacitet, transporttid, kostnad och kvalitet.”<sup>29</sup>

Med detta följer det komplexa att också varje vägvägssträcka har sina förutsättningar, omledningsmöjligheter och lösningar. Detta skiljer sig också beroende på om det gäller gods- eller persontransporter.

Transportsystemets redundans är besläktad med andra begrepp som beskriver transportsystemets förmåga att klara en störning, såsom resiliens, robusthet och störningskänslighet. Med dessa menas normalt transportsystemets förmåga att stå emot störningar och återställningsförmåga efter en störning. I det följande används begreppet redundans enligt definitionen ovan.

I Trafikverkets rapport beskrevs också följande definition av olika typer av redundans utifrån en störnings storlek i tid och rum:

- *Kortsiktig redundans eller operativ redundans* handlar om att hantera kortvariga trafikstörningar som kan uppstå till följd av till exempel olyckor, väderhändelser eller tekniska fel. För att möta dessa störningar kan transportsystemet ha alternativa rutter, omledningar eller temporära lösningar som tillfälliga körfält eller nöduppställningsplatser. Det kan också inkludera system för att snabbt

---

<sup>29</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

kunna återställa normal drift genom att tillhandahålla resurser som snabbt tar bort hinder eller reparerar infrastrukturen.

- *Medellångsiktig redundans* är inriktad på att hantera trafikstörningar som kan pågå under en längre tid, såsom planerade underhållsarbeten, konstruktionsprojekt eller störningar till följd av ombyggnad av infrastrukturen. För att hantera dessa störningar kan transportsystemet ha alternativa transportlösningar, temporär infrastruktur eller temporära omlastningsplatser för att säkerställa att transporttjänsterna kan fortsätta att fungera.
- *Långsiktig redundans eller strategisk redundans* syftar till att hantera störningar som kan vara långvariga, såsom störningar till följd av naturkatastrofer, stora fel, långsiktiga konstruktionsprojekt eller andra förändringar i det omgivande samhället. För att hantera sådana störningar kan transportsystemet vara mer robust anordnat, ha en tillgänglig flexibilitet och ha möjligheter till snabb omställning av transportsätt, samt också en övergripande plan för hur transportsystemet anpassas till nya förutsättningar.

I detta betänkande, liksom i Trafikverkets rapport, är det den senare typen av redundans som ska studeras i en fördjupad utredning, dvs. den strategiska redundansen som fås av ett mer robust anordnat transportsystem med en tillgänglig flexibilitet och med möjlighet till snabb omställning av transportsätt. Till detta adderas behovet av redundans ur ett militärt perspektiv och ur ett beredskapsperspektiv.

Trafikverket konkluderade slutligen vad gäller redundans att för vägtrafiken finns det stora möjligheter till andra vägval, men för persontransporterna på järnväg över Öresund finns enbart viss möjlighet till omstigning (till buss, bil eller resa via Helsingborg–Helsingör), samt att för gods på järnväg finns begränsade alternativa körvägar och en stor sårbarhet.

## 2.5.2 Beredskap

Som framgår av kommitténs direktiv så är Öresundsregionen central ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Krav ställs på transportsektorn i och med säkerhetsläget i omvärlden och Sveriges och Danmarks medlemskap i Nato. Arbete med totalförsvaret och beredskap för kriser och ytterst krig behöver skalas upp. Detta är perspektiv som fortsatt

måste beaktas och hanteras i kommande samarbeten och utredningar kopplat till kapacitet och redundans över Öresund.<sup>30</sup>

En avsiktsförklaring undertecknades mellan Sverige och Danmark 12 juni 2025 som syftar till att stärka samarbetet avseende civil beredskap och samhällets motståndskraft mellan Sverige och Danmark med särskilt fokus på Öresundsregionen.<sup>31</sup> Sveriges och Danmarks regeringar antog även en deklaration i samband med Öresundsbronns 25 års-jubileum den 1 juli 2025.<sup>32</sup> Denna syftar som tidigare beskrivits bl.a. till att stärka samarbetet inom försvar, säkerhet, resiliens och beredskap liksom bl.a. att främja initiativ för ökad mobilitet i Öresundsregionen.

I december 2024 antog Riksdagen propositionen om totalförsvaret för perioden 2025–2030.<sup>33</sup> I propositionen beskrivs bl.a. att transportinfrastruktur och transporter är viktiga för samhällets beredskap att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig. Transporter och transportinfrastruktur är en förutsättning för Försvarsmaktens arbete samt för Nato, liksom för att säkerställa försörjningsviktiga varor för civilbefolkningen. Regeringen har utvecklat och fördjupat det nordiska samarbetet med Finland, Norge och Danmark om transportberedskap och gränsöverskridande transportinfrastruktur. Regeringen bedömer även i propositionen om totalförsvaret för perioden 2025–2030 att förbindelserna till kontinenten är av strategisk vikt.<sup>34</sup>

## Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030

Försvarsmakten och MSB har på uppdrag av regeringen tagit fram det gemensamma dokumentet *Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030*. Dokumentet ska vara till stöd för beredskapsmyndigheternas planering och även kunna användas och vara till stöd för alla aktörer inom totalförsvaret. Utgångspunkterna beskriver vad varje aktör bör utgå ifrån i sitt arbete, därefter kan varje aktör planera för hur åtgärder ska genomföras. Genom gemensamma utgångs-

---

<sup>30</sup> Direktiv 2025:54.

<sup>31</sup> Avsiktsförklaring om att stärka samarbetet avseende civil beredskap och samhällets motståndskraft mellan Sverige och Danmark, 2025-06-12.

<sup>32</sup> Deklaration mellan Sverige och Danmark i samband med Öresundsbronns 25-årsjubileum 2025, 2025-07-01.

<sup>33</sup> Prop. 2024/25:34.

<sup>34</sup> Prop. 2024/25:34.

punkter förväntas en utvecklad samordning för det civila och militära försvaret.<sup>35</sup>

## Beredskapssektorer civilt försvar

I maj år 2022 beslutade regeringen om en ny struktur för det civila försvaret och krisberedskapen i Sverige. Förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap trädde i kraft 1 oktober 2022. De statliga myndigheter som är utpekade beredskapsmyndigheter är de som har ansvar för viktiga samhällsfunktioner och vars verksamhet har särskild betydelse för samhällets krisberedskap och totalförsvar. Vissa av dessa beredskapsmyndigheter ingår i beredskapssektorer. Det finns tolv beredskapssektorer och varje beredskapssektor har en sektorsansvarig myndighet som ansvarar för att leda arbetet och samordna åtgärder. Den sektorsansvariga myndigheten ansvarar även för att stödja de beredskapsmyndigheter som ingår i sektorn samt att verka för att samordning sker med andra aktörer.<sup>36</sup>

## Beredskapssektorn Transporter

I och med förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap fick Trafikverket ett utpekat ansvar som sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter. Trafikverket ska som sektorsansvarig myndighet leda samordningsarbetet, informera och driva på arbetet. De ska verka för att samverkan sker mellan aktörer inom beredskapssektorn samt för att arbetet koordineras med övriga beredskapssektorer på systemnivå.<sup>37</sup> De myndigheter som ingår i beredskapssektorn transporter är Trafikverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.<sup>38</sup>

I egenskap av sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn transporter leder även Trafikverket arbetet inom Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC). NTPC är en samverkan avseende beredskap och totalförsvar inom transportområdet mellan myn-

---

<sup>35</sup> Försvarsmakten och MSB (2025), *Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030*.

<sup>36</sup> <https://www.mcf.se/sv/amnesomraden/beredskap-for-kris-och-krig/beredskap-for-aktorer/beredskap-for-foretag/offentliga-aktors-roll-och-ansvar/> (hämtad 2026-01-07).

<sup>37</sup> Överenskommelse om arbetsformer för deltagande i Beredskapssektor Transporter Privat-Offentlig Samverkan. TRV 2023/97095.

<sup>38</sup> Förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap.

digheter i Sverige, Finland, Norge, Danmark och i förekommande fall Island. Regeringen gav i december 2024 Trafikverket i uppdrag att leda samarbetet med behöriga organisationer inom de nordiska länderna, i enlighet med upprättat samförståndsavtal mellan parterna. Även Transportstyrelsen, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Kustbevakningen ingår i den svenska delegationen.<sup>39</sup>

## Civilområden

Sverige är indelat i sex civilområden, där varje område har en civilområdesansvarig länsstyrelse. Förordning (2022:252) om civilområdesansvariga länsstyrelser innehåller bestämmelser om de länsstyrelser som är ansvariga för ett civilområde och deras uppgifter inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Ansvarig länsstyrelse i Södra civilområdet (CIVO S) är Länsstyrelsen Skåne.<sup>40</sup>

## Sammantaget för en bilateral studie rörande redundans och beredskap över Öresund

Sammantaget finns flera myndigheter med specifika roller, samt även tydliga samarbeten, när det kommer till redundans och beredskaps viktig infrastruktur. Dessa behöver beaktas och även involveras i ett arbete gällande förbättrad framtida redundans över Öresund. Öresundsförbindelsen har både en militär och civil aspekt och kommer fortsatt att vara viktig vad gäller transporter till och från Sverige och över Öresund. Viktiga samhällsfunktioner ska kunna upprätthållas liksom behov och krav kopplade till exempelvis Natomedlemskapet såsom värdlandsstöd.

Kommittén bedömer att ett förberedande arbete krävs för att klargöra avgränsningar, organisering och inriktning kring dessa frågor inför start av en bilateral strategisk utredning kring kapacitet och redundans över Öresund. Se vidare kapitel 3.3.

---

<sup>39</sup> Regeringen, LI2024/01032, LI2024/02409.

<sup>40</sup> Förordning (2022:252) om civilområdesansvariga länsstyrelser.

## 3 Bilateralt samarbete och strategisk utredning

Kommittén lämnar förslag på uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk utredning, som är av intresse och nytta i både Sverige och Danmark, samt förslag på vissa förberedande aktiviteter inför en sådan studie. Kommittén lämnar också ett förslag på införande av en permanent funktion för frågor gällande transporter och infrastruktur i Öresundsregionen.

### 3.1 Syftena med en bilateral strategisk utredning

Först strax bortom år 2050 finns det kapacitetsbrist på dagens Öresundsbro.<sup>1</sup> Baserat på Trafikverkets trafikprognoser så är det järnvägen som först får kapacitetsproblem medan det på vägsidan först inträffar framåt år 2060. Kapacitetsproblemen bedöms därmed finnas från kust till kust först en bra bit in i framtiden. Infrastrukturen på landsidan är viktig att åtgärda före ny kapacitet över Öresund, då problemen där är mer akuta och begränsar hela systemets kapacitet.

Samtidigt är ledtiden vad gäller eventuella åtgärder över Öresund väsentlig. Planeringsprocessen för att utreda en mer exakt utformning kan komma att ta upp mot tio år med tillhörande beskrivningar av miljökonsekvenser och hantering av miljöprövningar och tillstånd i både Sverige och Danmark. Därefter kan det ta upp mot ytterligare tio år att projektera och bygga en ny förbindelse. Därmed bedöms det som relevant att relativt omgående starta en bilateral strategisk studie kring behov, mål och principiella lösningar. *Bilateral* innebär att de två staterna Danmark och Sverige tillsammans studerar frågeställningarna, då det inte är meningsfullt att analysera ensidigt, samt

---

<sup>1</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans över Öresund*.

att det görs som en övergripande objektiv långsiktig förstudie, en *bilateral strategisk analys*, som tar utgångspunkt i en gemensamt framtagen behovsbild och målbild.

Utifrån ett statligt svenskt perspektiv är det angeläget att finna en planeringsinriktning för hur en eventuell kapacitetsbrist i framtiden kan lösas och hur det då samtidigt kan skapas redundans i transportsystemet. Ny förmåga måste också beakta och vara funktionell för persontransportsystemet i förhållande till stora målpunkter, befolkningscentrum, noder och stationer. Den ska även vara funktionell för godstransportsystemet i förhållande till viktiga godsstråk, rangeringsfunktioner och logistiknoder. Det danska statliga intresset och syftet för en bilateral utredning bedöms vara samstämmigt, men med större tyngd på att säkerställa att negativa effekter av transittrafik minimeras. Utöver detta har de båda staterna också krav på att en prövad lösning är tydligt samhällsekonomiskt lönsam, samt att det finns en lämplig finansieringslösning.

För en samhällsekonomiskt lönsam åtgärd är nyttorna av satsningen större än kostnaderna, där den största nytto-posten lär vara restidsvinster för personresor. Detta kan samtidigt i sin tur uttryckas som nyttor för svensk och dansk arbetsmarknad, tillväxteffekter eller regional utveckling. Detta är aspekter som är i fokus regionalt och kommunalt och kan ses som en del av nyttan för hela landet. Utifrån ett helhetsperspektiv för Sverige och Danmark är det viktigt att knyta de nordiska länderna mer samman genom att bl.a. säkra de långväga transporterna. En bilateral studie bör ha med dessa perspektiv och syften, i ett bredare anslag än enbart kapacitet och redundans i transportsystemet.

### 3.2 Uppdragsbeskrivning och innehåll i en bilateral strategisk utredning om behovet av kapacitet och redundans över Öresund från 2050

#### Förslag

Kommittén föreslår en uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk svensk-dansk utredning om behovet av kapacitet och redundans över Öresund från 2050 med följande innehåll;

- Övergripande gemensam behovsbild och målbild

- Person- och godstransportsystemets förutsättningar, lokalt/regionalt – nationellt/internationellt
- Utvecklingstrender och prognoser
- Kapacitetsanalyser
- Redundans och beredskap
- Regional utveckling, tillgänglighet och tillväxt
- Principiella förslag till lösningar, deras måluppfyllelse och genomförbarhet
- Hållbarhet och klimat
- Bedömning av kostnader och nyttor
- Finansieringslösning och organisering
- Samlad analys och rekommendation till principiella lösningar

Den bilaterala utredningen föreslås genomföras under två till tre års tid, med en möjlig start år 2027. Berörda myndigheter föreslås att under år 2026 ges i uppdrag att arbeta fram en gemensam detaljerad projektplan med aktiviteter, tidplan och budget för den bilaterala strategiska utredningen, samt därefter genomföra den. Budgeten för en bilateral strategisk utredning föreslås vara totalt 30 miljoner svenska kronor, som föreslås delas mellan länderna. Regeringen föreslås anslå ett belopp om 15 miljoner kronor under perioden 2027 till 2030 för utredningen.

### 3.2.1 Den bilaterala strategiska utredningens innehåll

Kommittén föreslår en gemensam strategisk bilateral studie bestående av ett antal kapitel, eller delar, enligt följande.

#### Övergripande gemensam behovsbild och målbild

Inledningsvis bör en gemensam bilateral utredning i någon utsträckning formulera en gemensam övergripande behovsbild och en gemensam målbild gällande transporter och infrastruktur i Öresundsregi-

onen. Det finns redan en stor mängd befintliga måldokument att utgå ifrån och som sammantaget kan bilda grunden. Ambitionen bör vara att inte formulera nya mål utan målbilden ska sammanföras från redan befintliga måldokument. Här kan finnas en obalans mellan länderna i form av på vilken nivå målen är formulerade, hur precisa de är och hur många de är. Men utgångspunkten bör vara befintliga EU-mål, de två staternas mål kring transportpolitik, utvecklingsmål, mål preciserade i olika utredningar etc. Dessa övergripande mål förs samman i ett dialogbaserat arbetssätt, som resulterar i mer precist formulerade mål för den bilaterala studien. En utgångspunkt kan också vara de syften som formulerats inledningsvis i kapitel 3.1.

Målen kan exempelvis vara att transportsystemet hanterar den efterfrågan som finns för resor och transporter i väg- och järnvägs-systemet för person- och godstransporter, både lokalt-regionalt och nationellt-internationellt. Utifrån en gemensam uppfattning, som är grundat på prognoser för resande- och transportutveckling, så genomförs adekvata samt hållbara och samhällsekonomiskt effektiva investeringsåtgärder i transportsystemet. Detta i sin tur innebär att åtgärder i infrastrukturen ur ett kapacitetsperspektiv genomförs först på landsidorna, för att först därefter innebära kapacitetsutbyggnader av infrastrukturen mellan länderna.

Utifrån en sådan övergripande målbild kan sedan mer detaljerade mål sättas för hur transportsystemet kan och bör utvecklas, med precisering av funktioner som är viktiga att nå. Mål kring tillväxtpolitik bedöms inte vara möjligt att omfamna i en bilateral utredning kring transporter och infrastruktur, men kan möjligen belysas.

En s.k. acceptstudie föreslås vara en del i den inledande delen. Med en acceptstudie avses en studie där alla aktörers hållningar, krav och röda linjer karteras och dokumenteras. Denna kan sedan utgöra ett underlag för den gemensamma målbilden och de lösningar som avses prövas i senare delar inom den bilaterala utredningen.

Med en formulerad målbild kan sedan de transportmässiga och infrastrukturella behoven på kapacitet och tillgänglighet tydliggöras. I senare utredningssteg prövas sedan lösningar mot måluppfyllelse och samhällsekonomisk effektivitet.

## Person- och godstransportsystemets förutsättningar, lokalt-regionalt och nationellt-internationellt

I detta inledande faktakapitel redogörs för förhållandena gällande person- och godstransporter avseende väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Primärt för en framtida situation utifrån en bedömd utveckling (prognoserna), men med avstamp i dagens situation och dagens trender.

Som underlag för förståelse och problembeskrivning beskrivs resande och transporter utifrån den lokala-regionala geografin samt utifrån den nationella-internationella geografin vad gäller antal resande och transporterat gods (ton) med respektive trafikslag och rutt. Historiska utvecklingstrender för olika rutter och trafikslag bör även belysas.

### Utvecklingstrender och prognoser

Med utgångspunkt i föregående kapitel tillförs i detta kapitel prognoser kring hur resande och transporter bedöms utvecklas fram mot år 2030, mot år 2040 samt förbi år 2050; som alternativt kan benämnas *den nära framtiden*, *framtiden* samt *den långa framtiden*. Detta görs för respektive trafikslag (väg, järnväg, sjöfart, luftfart) och transportslag (gods- och persontransport), beskrivet i ett geografiskt sammanhang.

Trafikverket upprättar s.k. basprognoser som är en viktig utgångspunkt för detta, som kompletteras med de prognoser och bedömningar som finns på dansk sida samt på överstatlig EU-nivå. Beskrivning görs av kapacitetsbelastningen idag, i den nära framtiden, framtiden och den långa framtiden.

Det bör övervägas att även använda sig av låg- högscenarier för de framtida tidpunkterna samt även spegla prognosen mot just trenderna i dagsläget, dvs. en generell framtidsspaning samt en mer visionsdriven framtidsbild kring vad vi vill och vad vi vill undvika.

## Kapacitet

Kapacitet i transportsystemet är beräkningsbart och det finns vedertagna beräkningsätt för detta. Kapacitetsbelastningen bör beräknas för framtidsscenarios utifrån trafikprognoser och antagande om genomförda investeringar. Sträckor eller punkter som har kritiskt höga belastningar identifieras, liksom behoven av ytterligare infrastruktursatsningar.

I utredningen blir det viktigt att ha flera scenarios med olika antaganden om genomförda infrastruktursatsningar och olika antaganden om trafikutveckling, för att hantera osäkerheter och alternativa utfall.

## Redundans och beredskap

I en del av utredningen behöver temat om redundans och transportsystemets motståndskraft mot störning hanteras. Med redundans menas systemets förmåga för transporter att välja annan transportväg eller transportslag vid en akut störning eller bortfall av funktion. Det som föreslås analyseras är mer precist transportsystemets behov av s.k. *strategisk redundans*<sup>2</sup>, eller tillgänglig flexibilitet (se kapitel 2.5.1).

För samhällets behov av redundans i fredstid, har det i tidigare utredningar<sup>3</sup> pekats på utmaningen för godstrafik på järnväg och dess avsaknad av redundans över Öresund och ut från södra Sverige (se kapitel 2.3 och 2.5.1). Detta är en brist, men det bedöms samtidigt vara möjligt att relativt omgående finna andra transportlösningar, samt att även i Öresundsregionen lasta om gods mellan trafikslag. Det är relevant att peka på att även persontransportsystemet Köpenhamn–Malmö har en bristande redundans, där exempelvis arbetstagare som upprätthåller centrala tjänster inom vården, får betydande svårigheter att ta sig till sin arbetsplats om Öresundsförbindelsen upphör att fungera.

Det finns behov av att transportsystemet har en god redundans redan i ett normalt fredstida tillstånd, för samhällets civila transporter av person- och godstrafik. Kan en god redundans skapas, genom

---

<sup>2</sup> Med strategisk redundans menas ett mer robust transportsystem med möjlighet till transportalternativ – en tillgänglig flexibilitet med möjlighet till snabb omställning av transportsätt – och inte hur kortare störningar (såsom olyckor etc.) avhjälpas med snabba insatser, räddningstjänsten eller återställningsarbete.

<sup>3</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans över Öresund*.

alternativa transportmöjligheter, som är tåligt mot störningar och okomplicerat att återställa så finns därmed en strategisk redundans som är av stor nytta även vid kris, höjd beredskap och krig. Med andra ord en viktig komponent för en god samhällelig beredskap och försörjningssäkerhet. Analysen föreslås därmed ta utgångspunkt i det fredstida samhällsbehovet av redundans, men att också identifiera och addera olika aktörers behov och mer precisa krav på den redundanta funktionen, i kris, höjd beredskap och krig. I detta ligger speciellt det civila försvarets och det militära försvarets behov av redundans. Exempelvis kan det militära försvaret ha behov av specifik utformning för att klara vikter, lastprofil, rangering, etc. Ytterligare en aspekt är hur transportsystemet kan göras mer robust mot antagonistisk störning genom åtgärder för skydd av anläggningen.

För att klara att analysera och utreda detta tema krävs ett nära samarbete som involverar de båda ländernas försvarsmakter, Trafikverket som sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn transporter, det danska Transportministeriet med myndigheter, Länsstyrelsen Skåne som ansvarig för Södra civilområdet, Myndigheten för civilt försvar, de danska motsvarande myndigheterna Beredskapsstyrelsen samt Styrelsen for Samfundssikkerhed, mfl. Det finns ett nordiskt samarbete inom transportberedskap, Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC), mellan myndigheter från Sverige, Finland, Norge, Danmark och i förekommande fall Island (se kapitel 2.5.2). NTPC syftar till att samverka i transportsektorn för att kunna förebygga, begränsa och hantera konsekvenser av större olyckor, naturkatastrofer och andra samhällskriser, ytterst krig. Beredskaps-samarbetet gäller vägtrafik, järnvägstrafik, luftfart och sjöfart. NTPC inbegriper vissa av myndigheterna som nämnts ovan och bedöms vara en bra plattform för att samla relevanta berörda myndigheter i Danmark och Sverige kring temat redundans över Öresund. I den svenska delegationen inom NTPC ingår Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Myndigheten för civilt försvar och Försvarsmakten är adjungerade till den svenska delegationen, och Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) följer arbetet. I Danmark ingår utöver Trafikstyrelsen och Søfartsstyrelsen, även Forsvaret och Styrelsen for Samfundssikkerhed.

Analysen föreslås som sagt att avgränsas till transportsystemets *strategiska redundans* och inte inbegripa *kortsiktig/operativ redundans*<sup>4</sup> eller *medellångsiktig redundans*<sup>5</sup> (se kapitel 2.5.1). I de senare perspektiven är det speciellt viktigt hur redundans kan nås genom god samverkan mellan myndigheter och genom samverkan mellan offentliga och privata aktörer.

Under 2016 genomfördes en analys av långvarigt avbrott på Öresundsbron<sup>6</sup> i ett danskt svenskt myndighetssamarbete genom *Arbetsgruppen för Öresundsberedskap*,<sup>7</sup> där Öresundsbrokonsortiet utgjorde sekretariat. År 2021 gjordes en uppdatering av det arbetet,<sup>8</sup> med deltagande av ungefär samma myndigheter.<sup>9</sup> Ytterligare en uppdatering kan vara aktuell i närtid. Om det genomförs föreslås att analysen av redundans inom det bilaterala arbetet om framtida Öresundsförbindelser, antingen avgränsas tydligt mot analysen av långvarigt avbrott på Öresundsbron, eller i annat fall genomförs parallellt. I vilket fall finns vissa synergier då perspektiven kan ha liknande lösningar.

Samarbete och dialog med Kommerskollegium och Tillväxtverket, som är de sektorsansvariga myndigheterna för utrikeshandel respektive industri, byggande och handel, bör också ske inom temat om transportsystemets redundans över Öresund.

Hur en eventuell utredningsinsats genomförs kring redundans över Öresund, och av vem, föreslås klargöras i en förberedande aktivitet inför en bilateral studie, se vidare kapitel 3.3.

---

<sup>4</sup> Kortvariga trafikstörningar vid t.ex. olyckor.

<sup>5</sup> Längre pågående störningar som t.ex. vid ombyggnad.

<sup>6</sup> Öresundsbrokonsortiet (2016), *Beredskap för trafiken vid ett långvarigt avbrott på Öresundsbron*.

<sup>7</sup> Näringsdepartementet, Transport og bygningsministeriets departement, Transportstyrelsen, Trafikverket, Länsstyrelsen i Skåne län, Trafik- og Byggestyrelsen, Sund & Bælt A/S, Vejdirektoratet, Banedanmark, Beredskabsstyrelsen, Rigspolitiet, Københavns Universitet, Öresundsbrokonsortiet.

<sup>8</sup> Öresundsbrokonsortiet, (2021), *Tillægsrapport, Trafikalt beredskap ved længevarende afbrud af Öresundsbron*.

<sup>9</sup> Från Danmark: Transportministeriets departement, Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet, Banedanmark, Beredskabsstyrelsen, Rigspolitiet, Sund & Bælt Holding A/S. Från Sverige: Infrastrukturdepartementet, Trafikverket, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen i Skåne Län Gemensamt: Öresundsbrokonsortiet (sekretariat).

## Regional utveckling, tillgänglighet och tillväxt

De beräkningsbara samhällsnyttorna av utökad kapacitet över Öresund är till större delen en följd av kortade restider för personresor och tillkommande personresor. Förmågetillskottet för exempelvis gods-transport är en viktig funktion, men i en samhällsekonomisk bedömning av utökad kapacitet över Öresund är dessa nyttor av mindre storlek monetärt. Det som bär upp samhällsnyttan av utökad kapacitet över Öresund är, och kommer att vara, personresorna och deras kortade restider. Detta är de nyttor som också manifesteras i den förbättrade regionala tillgängligheten för boende och företag, dvs. arbetsmarknadens funktion, och är en viktig förutsättning för det bredare temat om regional utveckling. Därför bör ett kapitel i den strategiska bilaterala utredningen också belysa just detta tema och vara tydligt med hur olika specificerade lösningar inverkar på förbättrad tillgänglighet, arbetsmarknadens funktion och den regionala utvecklingen. Förslagsvis ska utredningen beskriva detta i monetära storheter, för vilka grupper det har betydelse, samt hur denna nytta fördelar sig geografiskt.

Den danska och svenska delen av Öresundsregionen är tydligt två länder med sina sfärer inom näringsliv, media, universitet, politik, kultur, sport m.m.<sup>10</sup> Utbytet mellan länderna sett till antalet gränspendlare är relativt blygsamt i förhållande till befolkningsstorleken och det behövs mer än enbart infrastruktur för att låsa upp potentialen för Öresundsregionen. Dagens förbindelse har också en stor återstående kapacitet, men i nuläget begränsar gränskontrollerna antalet tåglägen över Öresundsförbindelsen. Trafiken kan inte utökas så länge gränskontrollen består eller utförs som den gör idag.<sup>11</sup>

## Principiella förslag till lösningar, deras måluppfyllelse och genomförbarhet

Den bilaterala strategiska utredningen föreslås ta fram och analysera flera olika förslag till lösningar på förbättrad kapacitet och redundans över Öresund och i Öresundsregionen. Transportsystemet hänger samman och analysen bör även se till helheten, dvs. kust-till-kust-förbindelsen inklusive erforderliga landanläggningar.

---

<sup>10</sup> Olshov, Anders (2013), *Öresundsregionen – Københavns outnyttjade möjlighet*.

<sup>11</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

Vad gäller geografisk avgränsning och vägsystemet kan det troligen vara tillräckligt med östra Själland och västra Skåne, dvs. i stor utsträckning enbart den inre Öresundsregionen, men för järnvägs-systemet bör en större geografi beaktas, då järnvägssystemet är mer av ett sammanlänkat system. Den geografiska avgränsningen beror även på vilken utmaning som en lösning ska adressera. När det gäller godstransporter kan en större geografi vara nödvändig och flera kommunicerande stråk, såsom t.ex. färjetrafiken Trelleborg–Tyskland, kan vara i behov av att ingå i analysen.

Förslag till förbättrad kapacitet och redundans över Öresund i ett 2050-perspektiv föreslås bygga på de beslutade investeringar som finns på respektive landsida, samt med ett antagande om andra satsningar som bedöms ha kommit till stånd till år 2050. Här bör analysen använda ett hög- och lågsenario, som dels kan spegla antaganden om utbyggd infrastruktur, dels antaganden om trafikeringen i systemet, samt även olika nivåer av befolknings- och transportutveckling. Därmed kan osäkerheter i bedömningen av framtiden hanteras.

När det gäller förslag till principiella lösningar för ökad kapacitet och redundans över Öresund i ett framtidsperspektiv, föreslås att genomföra en öppen och objektiv studie. Förslag till lösningar ska utgå utifrån de behov och gemensamma mål som formuleras i studiens inledande skede, samt den acceptsstudie som föreslås genomföras. Utan att föregå det arbetet kan ändå utredningen ges ett visst fokus, samt ett antal medskick kring potentialer, utmaningar och begränsningar.

#### *Medskick till en bilateral utredning gällande potentialer, utmaningar och begränsningar för förbindelsen Köpenhamn–Malmö*

I stråket Köpenhamn–Malmö finns de stora befolkningskoncentrationerna, de stora målpunkterna, de stora flödena, samt en av de viktigare godsbangårdarna i Sverige. Hit leder också den övergripande väg- och järnvägsinfrastrukturen, samt den i TEN-T utpekade infrastrukturen. Det bedöms vara viktigt att se hur befintlig infrastruktur mellan Malmö och Köpenhamn kan utvecklas, samt även studera ny infrastruktur i detta befintliga stråk. Med de investeringar som är planerade på den danska respektive svenska sidan såsom åtgärder på Malmö bangård, Kastrups station, Öresundsbanen m.m., samt slopande eller alternativ hantering av gränskontrollerna, är det möj-

ligt att utöka trafiken över dagens förbindelse. Med två nya spår Lund–Hässleholm och Hässleholm–Alvesta kan trafiken utökas till 12 persontåg och 2 godståg per timme och riktning över dagens förbindelse. Med nya mer kapacitetsstarka Öresundståg (Ny generation Öresundståg, NGÖ) kan passagerarkapaciteten, enligt Öresundsbrokonsortiet, öka med 200 procent jämfört med nuläget.<sup>12</sup> Om detta kan realiseras så är det ett stort kapacitetstillskott, vars genomförande bör vara prioriterat.

För godstrafik prognostiserar Trafikverkets basprognos 50 godståg per dygn för år 2045 över Öresund. Används de två godståglägen som reserveras per timme bedöms det finnas 90 till 100 tåglägen för godståg per dygn över Öresund.<sup>13,14</sup>

Öresundsbrokonsortiet har pekat på att utöka kapaciteten ytterligare genom utbyggnader av den befintliga förbindelsen genom fler spår på Pepparholmen och ytterligare sänktunnel under Drogden. Detta innebär stora investeringar som behöver åtföljas av stora investeringar på landsidorna, bl.a. fyrspar från Lernacken mot Hyllie, ytterligare spårutbyggnader från Kastrups flygplats in mot Köpenhamn och eventuellt ett yttre godsspår runt Malmö och Lund. Med dessa åtgärder bedömer de att resandet kan öka med 300 procent jämfört med nuläget. Detta totalt kan vara svårgenomförbart, men det är relevant att studera vilka komponenter i en ytterligare uppgradering av dagens förbindelse som är genomförbara, skulle ge ett bra kapacitetstillskott och vara samhällsekonomiskt lönsamma. Samtidigt har bara begränsat med redundans skapats och dagens förhållande med en relativt lång restid för persontåg från Malmö Centralstation till Köbenhavn Huvudbanegård består. Det bedöms därför som intressant att som alternativ till den relativt avancerade infrastrukturella uppgraderingen av dagens förbindelse, även studera en helt ny framtida adderad lösning i stråket Köpenhamn–Malmö, som på lång sikt bygger på att gå direkt från centrala Malmö mot Danmark med persontåg och eventuellt även med godståg. Detta skulle kraftfullt addera kapacitet, korta restiden mellan bebyggelsestyngdpunkterna, samt även skapa redundans i systemet. Åtgärden är inte detaljerat studerad tidigare och bedöms vara kostsam och avancerad, men bör ses som ett alternativ till den fullskaliga uppgradering av Öresundsförbindelsen som

<sup>12</sup> Öresundsbrokonsortiet, Sweco (2024), *Potential i befintlig Öresundsförbindelse*.

<sup>13</sup> Med antagande om några fler möjliga tåglägen sent på dygnet, samt med begränsningar nattetid för planerade servicefönster.

<sup>14</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

förts fram av Öresundsbrokonsortiet.<sup>15</sup> Idéen med en förbindelse direkt från centrala Malmö har också förts fram i tidigare studier.<sup>16</sup> Det bedöms möjligt att i detta läge också etablera en ytterligare vägförbindelse, som skulle addera redundans.

Godsbangården i Malmö, dess läge och koppling till hamnen är en viktig förutsättning varför nuvarande stråk är viktigt att utgå ifrån och utveckla fullt ut. Trafikverket har en pågående fördjupad utredning där potentialen för att ut- eller omlokalisera vissa funktioner på bangården ska identifieras och hur eventuellt frigjorda ytor kan disponeras för ett effektivare nyttjande av Malmö bangård samt renodla bangårdens kärnfunktioner. Åtgärder för hur järnvägsanläggningen kan trimmas och utvecklas för ökad kapacitet ska föreslås. Till exempel förbereds idag ytor i Malmö hamn där spår kan tillskapas för hamntrafik som idag hanteras på bangårdens s.k. infartsgrupp och som eventuellt även kan utökas till andra funktioner.

Förslag har genom åren förts fram på en hel omlokalisering av nuvarande bangård, men det bedöms inte finnas analyser eller fakta framme som kan bekräfta behovet. En ny bangård innebär stora utmaningar, såsom höga kostnader, stora markanspråk och behov av följdinvesteringar. En omlokalisering av bangården studerades ingående på 1990-talet under namnet Riksbangård Syd. Prognoser för framtida godstrafik och rangerbehov är svårt att uppskatta och vissa förbättringar finns att göra för dagens bangård som utvecklar förmågan upp till en viss nivå. Dock bedöms det inte vara realistiskt att fatta beslut om inriktning för en ny bangård utifrån den osäkra framtidsbedömning som är möjlig i dagsläget. Därmed befästes också befintlig struktur – på gott och ont – vilket kan behöva omprövas i framtiden om en utveckling mot kraftigt ökad mängd gods på järnväg samt större mängd långa godståg visas realiseras. En utbyggnad är också förutsättningsskapande, men med tanke på investeringskostnaden behövs en större säkerhet i denna fråga, som hänger samman med hur snabbt Södra stambanan kan byggas ut för mer kapacitet genom Skåne och Småland, upp till Alvesta, samt inte minst med utvecklingsmöjligheterna för gods på järnväg i Tyskland.<sup>17</sup> Gods på

---

<sup>15</sup> Öresundsbrokonsortiet, Sweco (2024), *Potential i befintlig Öresundsförbindelse*.

<sup>16</sup> SOU 1989:4; Greater Copenhagen (2021), *Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen*; Olshov, Anders (2025), *Skånes infrastruktur: finansiering och modifierad Skånebild*.

<sup>17</sup> STRING, Gretaer Copenhagen, Sweco (2025), *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Unlocking the Potential*.

järnväg har också under många decennier mött hård konkurrens från vägtransporter och detta kommer sannolikt att bestå.

*Medskick till en bilateral utredning gällande potentialer, utmaningar och begränsningar för förbindelsen Helsingborg–Helsingör*

Kommittén bedömer vidare det som intressant att studera hur en fast förbindelse i stråket Helsingborg–Helsingör kan knyta ihop arbetsmarknaden i Öresund och samtidigt skapa viss redundans. En vägtrafikförbindelse bedöms också avlasta anslutningarna till Öresundsbron och E6 mellan Malmö och Helsingborg<sup>18</sup>, samt även korta restiden mellan Köpenhamn och västra Sverige. En vägförbindelse i ett sydligt läge är enligt *Strategisk analys av HH* samhällsekonomiskt lönsam,<sup>19</sup> och en bilateral utredning skulle kunna analysera hur den eventuellt kan byggas effektivare som sänktunnel, och om den också kan byggas med järnvägsspår för regionaltåg med en positiv samhällsnytta. Detta är ett underalternativ som fördes fram i utredningen *Strategisk analys av HH* och givet de nya kunskaperna och erfarenheterna från Fehmarn bält kring sänktunnelteknik är det intressant att fördjupa detta teknikval. En kombinerad lösning för väg och spår för regionaltåg innebär en (1) stycken tunnelkonstruktion i stället för fyra stycken borrhade tunnlar, som var utgångspunkten i grundalternativet från *Strategisk analys av HH*. Utöver det södra läget bör också analysen uppdateras för det tidigare huvudalternativet för järnvägsförbindelsen i *Strategisk analys av HH*, som innebär ett mer nordligt läge och station i Helsingör, samt lösningen kallad *Kort sträcka*, som analyserades inom Trafikverkets rapport från 2024, *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*,<sup>20</sup> liksom andra relevanta varianter på dessa.

Här finns också en del utmaningar för t.ex. motorvägsnätets belastning runt Köpenhamn att fördjupa, samt att förstå vilka problem och behov som en fast förbindelse Helsingborg–Helsingör adresserar. Givet Kystbanens täta avstånd mellan stationer, tydliga funktion som en lokalbana och höga kapacitetsutnyttjande, är det svårt att skapa tågtrafik med attraktiva restider Helsingborg–Köpenhamn,

<sup>18</sup> Ca 5 000 fordon per dygn enligt *Strategisk analys av HH* (2021).

<sup>19</sup> Trafikverket, Vejdirektoratet, Transport-, bygge- och boligstyrelsen (2021), *Fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg: Strategisk analys/Förberedande studie*.

<sup>20</sup> Trafikverket, AFRY (2023). *Alternativa sträckningar för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör*.

och då faller också grundförutsättningarna för en sådan spårförbindelse i stor utsträckning. Vidare är järnvägsförbindelsen för person-tågstrafik intressant ur ett redundansperspektiv enbart om den ges en koppling till järnvägssystemet, för att exempelvis kunna addera funktionalitet och redundans vid krissituationer.

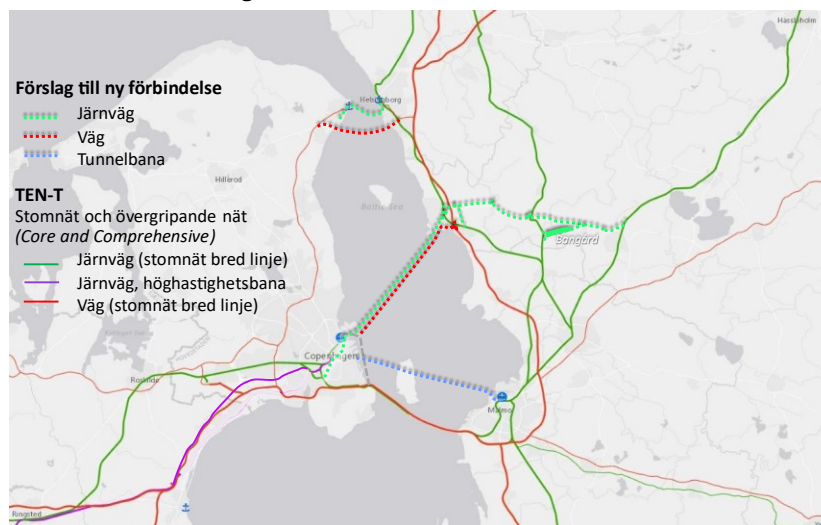
Det är viktigt att understryka att infrastrukturen och geografin norr om Köpenhamn har begränsningar. Kystbanan mellan Köpenhamn och Helsingör är en dubbelspårig elektrifierad järnväg som är en form av högratifierad lokalbana med 14 stationer på 46 km, dvs. ca 3 km mellan stationerna i medeltal. Sträckningen går genom mindre samhällen med tät villabebyggelse och flerbostadshus av småskalig art. Trafiken är tät för att klara trafikförsörjningen och medelhastigheten är relativt låg givet stationstätheten. Kanaler för snabbare regional-tåg eller fjärrtåg är svårt att skapa och därmed är det en svårighet att skapa passagerartrafik med högre hastighet och av mer regional karaktär, då snabbare tåg ofrånkomligt kommer ikapp långsammare. Banan trafikeras heller inte av godstrafik. I Danmark analyseras för tillfället en ombyggnad av Kystbanan för förarlösa tåg, s.k. Metro-drift.

*Medskick till en bilateral utredning gällande potentialer, utmaningar och begränsningar för andra alternativ*

Utöver ovan nämnda principiella lösningar finns i dagsläget ytterligare förslag, såsom Öresundsmetron (tunnelbana Köpenhamn–Malmö) och Europaspåret (väg- och järnvägstunnel mellan Köpenhamn och Landskrona). Även dessa förslag, och eventuellt ytterligare, föreslås granskas och utvärderas utifrån de behov och mål som en bilateral studie formulerar. Samtliga alternativ bör också utvärderas utifrån kostnader, nyttor och samhällsekonomi. Utredningen ska vara fri att pröva varianter på ovan nämnda lösningar, om de ser möjligheter till förbättringar.

### Figur 3.1 Olika framförda förslag på nya förbindelser över Öresund

Förslag till sträckning för väg- och järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, väg- och järnvägsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn, samt tunnelbana mellan Köpenhamn och Malmö. Vägförbindelse i streckat rött, järnvägsförbindelse i streckat grönt och tunnelbanan i streckat blått



Källa: Sammanställning utifrån material från HH-förbindelsen, Öresundsmetron och Europasåret. Underlagskarta TENtec: Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS | © European Commission – DG MOVE – 2024.

Öresundsmetron är en tunnelbanelösning mellan Köpenhamn och Malmö, som beskrivs kunna addera kapacitet till transportsystemet och ha en avlastande effekt på den befintliga Öresundsförbindelsen. Storleken på den avlastande effekten bedöms behöva granskas ytterligare. Framtagna kostnadsberäkningar bygger på ett säkerhetskoncept med ett (1) tunnelrör och kostnaderna kan komma att påverkas beroende på godkännande av säkerhetskoncept.<sup>21</sup> Öresundsmetron anses också ge en god tillgänglighet mellan regionens centrumbildningar<sup>22</sup> och restidsanalysen behöver också fördjupas. Resandeprognosen är hög och bygger på omstigande resenärer på Malmö Centralstation

<sup>21</sup> Framtagna kostnadsberäkningar bygger på en lösning med ett (1) borrat tunnelrör, som delas med mittvägg för de två riktningarna. Risk finns att säkerhetskonceptet kring detta inte godkänns och då behövs dubbla tunnelrör, vilket ger en ökad kostnad för lösningen. Trafikverket COWI (2024), *Vurdering af faste Øresundsforbindelser og gennemførlighed i Danmark*.

<sup>22</sup> Københavns Kommune och Malmö stad (2021), *Öresundsmetron – samlade resultat av utredningsarbete i fyra förstudiefaser*.

mellan regionaltåg och Metro<sup>23</sup> och även den behöver undersökas ytterligare. Den nuvarande specifikationen innebär en relativt lång restid med tunnelbanekomfort,<sup>24</sup> samt också nu ett byte på Prags Boulevard i utkanten av Köpenhamn.<sup>25</sup> Restiden centrum–centrum blir därmed ytterligare längre<sup>26</sup> än initialt skisserat.<sup>27</sup> Tunnelbaneteknik används normalt för stationsavstånd på 1 till 2 km,<sup>28</sup> medan avstånd på drygt 20 km bör lösas med järnvägsteknik, som kan medge hastigheter på 200–250 km/h. Kommittén anser att en ytterligare Öresundsförbindelse bör skapa attraktiva restider mellan centrumbildningarna, samt ökad kapacitet och redundans i järnvägssystemet, vilket t.ex. en lösning med konventionell järnvägsteknik kan möjliggöra.

Förslaget Europaspåret, innebärande en sänktunnel för väg och järnväg mellan Landskrona och Österport i Köpenhamn (väg via Lynetteholmen), skulle skapa kapacitet och redundans för gods- och persontransporter på både väg och järnväg,<sup>29</sup> samt även en attraktiv restid för persontågsresor mellan västra Sverige och Köpenhamn. Europaspårets senaste utformningsförslag är att personjärnvägen ansluter till Österport station, vilket ger genomgående trafik genom Köbenhavns Hovedbanegård, vilket skulle ge ett bättre kapacitetsnyttjande. Europaspåret är dock en omfattande åtgärd, där enbart tunnelbyggnationen kust till kust är ca 4 km längre än Fehmarn bältförbindelsen och utöver det behövs omfattande landinvesteringar för att koppla förbindelsen till befintlig infrastruktur.<sup>30</sup> Gods på järnväg behöver ledas vidare från nordöstra Köpenhamn via en ca 8 km lång dubbelspårig tunnel under Köpenhamn,<sup>31</sup> som bara kommer nyttjas för relativt gles godstågstrafik.<sup>32</sup> Vägförbindelsen avses kopplas till framtida Östlig Ringvej, som inte planeras för flöden av långväga

<sup>23</sup> Malmö stad (2024), *Passagerarprognos för Öresundsmetron – Sammanfattning*.

<sup>24</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

<sup>25</sup> I det förslag som är på väg att antas i Danmark gällande kommande Metrolinje 5 så planeras den som högbana på den sträcka där Öresundsmetron avsetts kopplas till Metrosystemet i Köpenhamn. Det kommer att innebära ett byte på stationen Prags Boulevard för resenärer som ska vidare mot Köpenhamns centrum.; Beslut/utredning Metro ring 5, Köbenhavns kommune och Transportministeriet.

<sup>26</sup> Ca 25 minuter mot ursprungliga visionen om 9 minuter centrum-centrum.

<sup>27</sup> Olshov, Anders (2025). *Skånes infrastruktur: finansiering och modifierad Skånebild*.

<sup>28</sup> Som jämförelse har Köpenhamns Metro en längd på 43,3 km och 44 stationer, samt Stockholms tunnelbana har en längd på 110 km och 100 stationer.

<sup>29</sup> Trafikverket, COWI (2024), *Vurdering af faste Øresundsförbindelser og gennemførlighed i Danmark*.

<sup>30</sup> Skattat utifrån Europaspårets egna material.

<sup>31</sup> Landskrona stad (2024), *Europaspåret – En ny förbindelse mellan Sverige och Danmark*.

<sup>32</sup> Basprognosen för 2045 säger 50 godståg per dygn över Öresund.

lastbilstrafik eller långväga biltrafik. Att leda långväga godstransportflöden på väg och järnväg via nordöstra Köpenhamn bedöms inte vara strategiskt lämpligt, utan de leds med fördel söder om Köpenhamn. Utifrån det troliga scenariot att dagens godsbangård ligger i Malmö även i framtiden, så ger Europaspåret en låg funktionalitet för godstågstrafiken. Landinvesteringar behöver göras för järnvägsanslutningen och väganslutningen i Landskrona (bl.a. ny nedsänkt stationsdel) och för att koppla järnvägen till Rååbanan i Billeberga (ca 10 km ny järnväg).<sup>33</sup> Vidare bedöms befintlig Rååbana och Marieholmsbana till Eslöv behöva byggas ut till dubbelspår (drygt 20 km) och även för högre hastighet för att vara funktionell för fjärrtågtrafik till/från Stockholm. Hur regional tågtrafik, dvs. Öresundståg, ska trafikera är i dagsläget inte preciserat och det är därmed oklart hur Europaspåret kan nyttjas på ett effektivt sätt i det storregionala tågsystemet.<sup>34</sup>

## Hållbarhet och klimat

Åtgärdsförslagets effekter för de olika dimensionerna av hållbarhet; social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet, ska analyseras i en strategisk bilateral utredning. Åtgärdsförslagets miljöeffekter på klimat och andra negativa effekter såsom partiklar, buller, markintrång, vattenproblematik, föroreningar, etc. ska vara med i beskrivningen av åtgärdsförslagen från start. En tydlig beskrivning av externa effekter av ny kapacitet över Öresund, dels under själva byggfasen men dels även under driftsfasen, är viktigt för att fånga åtgärdernas genomförbarhet, samt för möjligheten att hitta de mest lämpliga lösningarna och åtgärderna.

Åtgärdernas påverkan på social hållbarhet ska vara med i analysen på en övergripande nivå. Den ekonomiska hållbarheten hanteras inom ramen för kostnad-nyttoanalysen, se vidare nedan.

Lösningar som har så stora negativa externa effekter att de därmed inte är realistiska att genomföra, ska sorteras bort.

---

<sup>33</sup> Landskrona stad (2022), *Europaspåret Danmark – Sverige, 2022 Info*.

<sup>34</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

## Bedömning av kostnader och nyttor

Lösningar studeras på en grov och principiell nivå även om de behöver vara så pass ingående studerade så att de med god säkerhet kan sägas vara genomförbara. Det innebär att någon form av linjeföring i plan och profil behöver preciseras, såväl kust-till-kust men speciellt för att säkra de potentiellt komplicerade landanslutningarna i redan bebyggda miljöer. För lösningarnas delsträckor görs övergripande utformningsval, såsom för kust-till-kust görs val mellan borrhad tunnel, sänktunnel eller eventuellt bro, för landanslutningar görs val av vilka delar som är tunnelpåslag, cut-and-cover, tråg etc. Utifrån dessa relativt översiktliga designval görs en bedömning av lösningens kostnader, t.ex. genom successivkalkyl eller annat, för att få en bedömd kostnad; i Trafikverkets terminologi en grov kostnadsindikation (GKI), eller enligt dansk metodik med 50 procent riskpåslag för tidiga skeden.

Nyttorna beräknas utifrån en dansk-svensk gemensam framtagen framtidsprognos (rekommenderas som en förberedande aktivitet inför den bilaterala studien se vidare kapitel 3.3), vad gäller befolkning, ekonomi, resande och transportutveckling.

Inom ramen för *Strategisk analys av HH* genomfördes en gemensam kostnad-nyttoanalys där värderingen och kalkylvärden från de två ländernas gängse metodiker förenades och hanterades.<sup>35</sup> Det bör vara utgångspunkten att nya förslag till kapacitet över Öresund hanteras på liknande sätt.

På kostnadssidan finns investeringskostnaden utifrån den för lösningen valda designen, dess trafikeringskostnad samt dess drift- & underhållskostnad. På nytto sidan finns bl.a. restidskostnader, godstransportkostnader, utsläpp såsom koldioxid, bullereffekter och trafiksäkerhet som hanteras på liknade sätt i de två ländernas system för kostnad-nyttoanalys av investeringsåtgärder, även om vissa värderingar och principer för beräkning skiljer sig åt. Men som ovan beskrivet så finns det en metodik som praktiserades i *Strategisk analys av HH* som kan användas.

Ambitionen är en bedömning av kostnader och nyttor på en nivå som ger en säkerställd kostnadsbedömning på en ändamålsenlig nivå (nivå av osäkerhet), så att bedömningarna av lösningarnas samhällsnytta, dvs. förhållandet mellan kostnad och nytta, kan redogöras för

---

<sup>35</sup> Trafikverket, Vejdirektoratet, Transport-, bygge- og boligstyrelsen (2021), *Fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg: Strategisk analyse/Förberedande studie.*

med tillräcklig säkerhet. Lösningar som inte kan uppvisa tillräcklig samhällsekonomisk effektivitet väljs bort.

### **Finansieringslösning och organisering**

I enlighet med vårt kommittédirektiv så ska den bilaterala strategiska utredningen ge underlag för fortsatt utredningsarbete som i nästa steg kan fördjupa vissa alternativa åtgärder, liksom belysa möjliga finansieringslösningar.<sup>36</sup> Kommittén föreslår att den bilaterala strategiska utredningen, som underlag inför fortsatt utredningsarbete, bör föra fram konkreta förslag på hur större investeringsåtgärder för kapacitet och redundans över Öresund skulle kunna organiseras och egenfinansieras. Utgångspunkten kan vara de numera mer eller mindre vedertagna koncepten från Store Bält, Öresundsbron och Fehmarn bält, med en modell där staten tar upp lån och tillsätter ett statligt ägt bolag som ges i uppdrag att bygga, driva och förvalta sådan infrastruktur. Vi bedömer att det är relevant att redan från start i en bilateral strategisk utredning ha med förslag kring hur ny kapacitet och redundans över Öresund inklusive dess landanslutningar kan finansieras.

### **Samlad analys och rekommendation till principiella lösningar och stärkta funktioner**

Utifrån ovan presenterar slutligen den gemensamma bilaterala strategiska utredningen, en samlad analys av konsekvenser, effekter och förslag till fortsatt arbete åt de två staterna. Utredningen pekar på vilka åtgärder som ska prioriteras, rekommenderar kommande utredningssteg och vilka beslut som behöver tas. En tidplan för de kommande utredningsstegen tas fram, som kan vara mer formella utredningssteg innebärande formella samrådsskeden och liknande, eventuellt kompletterande studier av lösningar, studier av finansiering m.m. Ett förslag tas fram kring hur de formella danska och svenska utredningsstegen och deras krav enligt lagar och förordningar samordnas på bästa sätt.

---

<sup>36</sup> Direktiv 2025:54.

### 3.2.2 Förslag till den bilaterala strategiska utredningens format och organisering

En bilateral strategisk utredning kan starta relativt omgående och inriktningen bör vara att initiera en sådan år 2027. Då har Trafikverket färdigställt vissa studier kring Malmö bangård och på den danska sidan har Helhetsplan för Hovedstadsområdet slutförts som till viss del bedöms vara relevant då den bl.a. hanterar Köpenhamns Hovedbanegårds kapacitet.

Utredningen behöver ha en bredd i omfattningen, såsom föreslagits ovan, men bör samtidigt vara översiktlig, dvs. inte gå särskilt djupt i frågeställningarna. Samtidigt bör den kunna ge svar kring genomförbarhet kring principiella lösningar. Därmed är studiens storlek en fråga om avvägning, som inte är självklar. Det finns risker med att initiera ett för stort arbete; fokus kan gå förlorat, arbetet kan bli betungande för berörda och utredningskostnaderna kan bli stora. Ett sätt att undvika detta är att genomföra utredningen successivt och i delmoment.

Kommittén föreslår att inom ett förberedande arbete upprätta enklare PM/Memo kring respektive temaområde, vilket blir ett sätt att starta och inrikta den bilaterala utredningen. Det går då att skatta arbetsuppgifter och omfattning bättre, samt besluta om en bilateral studie ska vara en (1) sammanhållen studie eller om studien utgörs av tydliga delrapporter, som kan genomföras mer i sekvens över tid.

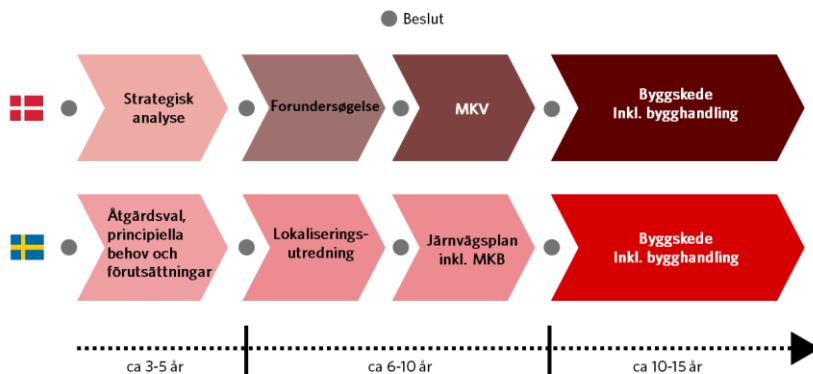
Utifrån gemensamt framtagna beskrivningar (PM/Memo) för respektive kapitel (tema), kan bredd, djup, omfattning och resurser lättare definieras för att utifrån detta upprätta en gemensam projektplan (kommissorium på danska) där tidplan, delaktiviteter, resurser och styrning preciseras och läggs fast.

Vad de olika utredningsstegen för infrastrukturinvesteringar heter i Danmark respektive Sverige skiljer sig åt men är i grunddragen relativt lika, även om skillnader finns. När det gäller väldigt stora investeringar, och som i detta fall gränsöverskridande, kan viss anpassning av de vedertagna utredningsstegen och beslutspunkterna behöva ske. I Danmark finns begreppen *Strategisk analyse* för det inledande skedet, som följs av en *Förundersøgelse* och därefter en *Miljøkonsekvensvurdering*, även kallade Fase 0, Fase 1 respektive Fase 2. I Sverige har Trafikverket utredningsstegen *Åtgärdsvalsstuide*,

Lokaliseringsutredning, samt därefter Väg-/Järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning.

**Figur 3.2 Planeringsprocessen för ny kapacitet över Öresund**

Planeringsstegen enligt svensk respektive dansk nomenklatur, jämkade. Skattad tid för ny kapacitet över Öresund



Källa: Kapacitet och redundans över Öresund, Trafikverket 2024.

I den genomförda *Strategisk analys av HH* studerades en huvudlösning för förbindelsen samt flera underalternativ, om än översiktligt. Därmed kan nästa steg för ytterligare fördjupning av Helsingborg–Helsingör logiskt anses vara en lokaliseringsutredning, enligt dansk nomenklatur kallad *Förundersøgelse* eller *Fase 1*. Det skulle till exempel kunna vara studie av en sänktunnel. Dock bedömer kommittén att ytterligare behov av studier kring åtgärdsval och av arten strategisk analys bör genomföras före det startas en lokaliseringsutredning. En lokaliseringsutredning för ett större järnvägsobjekt i Sverige kan vara utredningar på två till tre år eller mer och med en budget på 50 till 150 miljoner kronor. Detta stämmer överens med nivån på de danska förundersögelserna, exempelvis för fast förbindelse Als Fyn på ca 30 miljoner danska kronor och Kattegattförbindelsen på ca 60 miljoner danska kronor. Kommittén anser att detta är nästa steg, efter en bilateral strategisk utredning, och att det är en fördel om förslag till lösningar som kommer att studeras inom en bilateral strategisk utredning lyfts till samma nivå av detaljering och att studien inte hanterar förslag på olika nivå av konkretion.

För den bilaterala strategiska utredningen tillsätts en styrgrupp, en projektledning och expertgrupper från ministerier och berörda myndigheter såsom exempelvis Trafikverket, Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen, Sund og belt, m.fl. Det är upp till respektive land att ordna detta. Det kommer också behövas konsultstöd för uppdraget i olika form, såsom specifika expertområden, design, kostnadsbedömningar etc. Det rekommenderas en rimligt forcerad genomförandetakt så att myndigheterna har tid att engagera egen personal. Givet det mycket tidiga skedet och frågans policyartade natur bedöms det vara en fördel om en relativt stor del av arbetsinsatsen genomförs av myndighetspersonal. Det bedöms då finnas bättre förutsättningar att avgränsa arbetsinsatsen. Detta är också till fördel för att bygga upp kunskap, kompetens och samarbetskanaler i och mellan myndigheterna, då frågan kan komma att behöva hanteras under överskådlig tid.

Det är rimligt att planera för ett projektgenomförande på två till tre år, inklusive färdigställande och godkännande inom myndigheterna. Resurser är svåra att skatta i nuläget men arbetsinsatsen bedöms vara i nivå med arbetsinsatsen för *Strategisk analys av HH*, dvs. en bedömd total budget på ca 30 miljoner kronor.

Det rekommenderas också externa referensgrupper med andra statliga myndigheter, regionala myndigheter och organisationer, kommuner, näringsliv etc. för att delge information och hämta in synpunkter och fakta. Öppenhet och transparens inger förtroende, skapar ett informationsutbyte, minskar missförstånd, minskar eventuellt motstånd och ger en sakligare diskussion.

### 3.3 Förslag till förberedande arbeten

#### Förslag

Som förberedande arbeten, innan en bilateral strategisk utredning startar, föreslås följande genomföras:

- Framtagande av en gemensam dansk-svensk framtidsprognos för trafikutvecklingen. Metod som användes i *Strategisk analys av HH* (2021) bör kunna användas.

- Framtagande av en gemensam dansk-svensk initial analys avseende redundans och beredskap för transportsystemet i Öresund. Syfte är att förbereda och organisera en fördjupad utredning om redundans.
- Framtagande av en detaljerad projektplan utifrån aktuellt förslag till uppdragsbeskrivning. Enklare PM/Memo upprättas kring respektive temaområde, där innehåll, tidplan, resurser och styrning preciseras och läggs fast.

Det finns ett antal förberedande arbeten som är lämpliga att ha genomfört före en gemensam bilateral strategisk studie startar.

De svenska och danska transportmyndigheterna rekommenderas initiera en gemensam framtidsprognos för trafikutvecklingen i och genom Öresundsregionen. Detta kan vara ett tidskrävande arbete, men som utgör ett centralt faktaunderlag för analyser av kapacitet och vid beräkning av lösningars samhällsnytta. Om denna uppgift läggs inom ramen för själva bilaterala studien finns en risk att detta arbete tar mycket kraft och fokus. Det finns också risk att det skulle försvåra tidplanen för övriga aktiviteter som är beroende av detta dataunderlag. Arbetet kan bygga på de prognoser och de modellverktyg som finns i de två länderna (Sampers, Samgods, GMM, FLITMO). Arbetet bör inriktas till att samordna de olika prognoserna genom att dra nytta av varandras resultat för de olika geografierna och dela data för att bättre kalibrera in modellerna. Inom det gemensamma projektet *Strategisk analys av HH* gjordes detta och de metoder som användes då för att jämföra samman prognoser och beräkningar av samhällsekonomisk nytta, bör kunna användas igen. Ett första steg bör vara att skapa en enhetlig bild av framtida resande och trafikering, vilket även förs fram i en ny rapport från Trafikverket.<sup>37</sup>

Frågan om behovet av redundans över Öresund ur ett beredskapsperspektiv och för det militära och civila försvaret, kan inte enbart analyseras av de ordinarie svenska och danska transportmyndigheterna, utan behöver involvera flera andra myndigheter. Det föreslås att i ett förberedande arbete klargöra vilka organisationer som ska involveras för att utreda redundans över Öresund och därefter precisera vad en fördjupad utredning om redundans ska omfatta. I kapi-

<sup>37</sup> Trafikverket (2026), *Vidareutveckla trafikledning och infrastrukturobjekt i Öresundsregionen*.

tel 3.2.1 ovan har pekats på NTPC<sup>38</sup> som en bra plattform för att samla relevanta danska och svenska myndigheter. Det föreslås att Trafikverket ges ett särskilt uppdrag att inom NTPC lyfta frågan kring hur en arbetsgrupp kan konstitueras för arbetet gällande en regional analys av redundans. Utöver i NTPC ingående myndigheter föreslås att i en regional fördjupning av redundans även ansluta Länsstyrelsen Skåne, från den svenska sidan, och från danska sidan ansluta Transportministeriet, Vejdirektoratet, Sund og Belt, Bandedanmark och Beredskapsstyrelsen. Läggs även Öresundsbrokonsortiet till så omfattar myndighetsgruppen i så fall också i stort sett samma myndigheter,<sup>39</sup> som var involverade i analyserna av långvarigt avbrott på Öresundsbron som genomfördes av *Arbetsgruppen för Öresundsberedskap* år 2016 och år 2021. Detta kan vara en utgångspunkt. Den bildade arbetsgruppen får sedan i uppdrag att mer i detalj föreslå hur en analys av redundans ska genomföras, utifrån den övergripande beskrivning som gjorts i kapitel 3.2.1. Detta innebär att föreslå en delprojektplan som definierar mål och syfte inklusive avgränsningar, identifierar analysbehov, rekommenderar en metodik, identifierar arbetsmoment, samt föreslår hur ansvaret för arbetet fördelas mellan myndigheterna. I ett första steg identifieras mål, behov och krav som kan ställas för att skapa ett redundant transportsystem. Utifrån en framtagna delprojektplan kan omfattning och budget för arbetet slutligen skattas.

Kommittén föreslår slutligen att berörda svenska och danska ministerier ger sina myndigheter i uppdrag att förbereda den bilaterala studien genom att upprätta en detaljerad projektplan utifrån detta betänkandes förslag till innehåll. Såsom beskrivits i tidigare kapitel föreslår kommittén att först upprätta enklare PM/Memo kring respektive temaområde, vilket underlättar upprättandet av en gemensam projektplan (kommissorium på danska) där innehåll, tidplan, resurser och styrning preciseras och läggs fast. I arbetet med en detaljerad projektplan går det också att avgöra om en bilateral studie ska vara en sammanhållen studie eller om studien utgörs av tydliga delrapporter, som kan genomföras mer i sekvens över tid.

---

<sup>38</sup> Nordic Transport Preparedness Cooperation.

<sup>39</sup> Enbart danska Rigspolitiet saknas.

### 3.4 Förslag till permanent statlig organisering för att hantera kapacitet och redundans över Öresund

#### Förslag

Kommittén föreslår att Trafikverket ges i uppdrag att, tillsammans med Länsstyrelsen Skåne, inrätta en permanent funktion som, genom samverkan med motsvarande danska myndigheter, syftar till att skapa ett över tid sammanhängande statligt arbets sätt och utbyte kring den långsiktiga planeringen och utvecklingen av den gränsöverskridande infrastrukturen över Öresund. Funktionen ska regelbundet rapportera till och underrätta Regeringskansliet, så att departementet kan föra sin dialog kring de övergripande och principiella frågorna med Transportministeriet på ett informerat sätt. För funktionens styrning skapas också ett *regionalt råd för Öresund*, som bemannas av Trafikverket och Länsstyrelsen Skåne. Till rådet kallas representanter från Öresundsbrokonsortiet, Svedab, Region Skåne, Handelskammaren och eventuellt ytterligare parter. *Funktionen för kapacitet och redundans över Öresund* tillsammans med funktionens *regionala råd för Öresund*, föreslås ges namnet *Öresundsdelegationen*. Det rekommenderas att *Öresundsdelegationen* inrättas omgående redan före en eventuell gemensam bilateral utredning initieras, för att sedan vara en tydlig part i densamma från svenska sidan.

#### 3.4.1 Bakgrund och problembild

Det statliga engagemanget kring etablering av fast Öresundsförbindelse var närvarande och organiserat ihop med Danmark under många årtionden. Från 1950-talet fram till brobeslutet år 1991<sup>40</sup> skedde det genom organisering i så kallade Öresunddelegationer som hade namnen 1954-, 1964-, 1975- och 1984-års Öresunddelegation.<sup>41</sup> Då handlade det om att tillskapa en fast förbindelse och utredningar genomfördes som statliga offentliga utredningar (SOU) i flera omgångar fram till beslutet om Öresundsförbindelsen år 1991. Även efter 1991 har staterna via Öresundsbrokonsortiet haft en välfungerande orga-

<sup>40</sup> SÖ 1991:21.

<sup>41</sup> SOU 1962:53–54; SOU 1967:54; SOU 1978:18–20; SOU 1987:41–42; Ds K 1985:7; SOU 1989:4.

nisation för projektering och byggande, samt från öppnandet, för drift och vidmakthållande av den gemensamt ägda statliga anläggningen. Detta är organiserat på ett bra sätt och fungerar väl. Frågor såsom exempelvis drift av järnväg, trafikledning och trafiktilldelning är sedan bronns öppnande också reglerat i avtal mellan berörda myndigheter i de båda länderna. Aktörerna har tydliga roller kring de olika ansvarsområden och arbetet med uppgifter knutna till drift, såväl som investeringsåtgärder med viss tidshorisont, fungerar väl.

En sak fanns av naturliga skäl inte med inom ramen för Öresundsbrokonsortiet roll, eller inom ramen för någon annan organisation, och det var frågan om utformningen av eventuell ny kapacitet, ifall det skulle behövas i en framtid. Frågan om ytterligare förbindelser kom upp tidigt efter Öresundsbronns färdigställande.<sup>42</sup> Inte minst hade Helsingborg–Helsingörförbindelsen varit ett av de alternativa förslagen i stort sett i alla utredningar och diskussioner som förts under 1900-talet och Helsingborgs stad hade inte släppt intresset för en fast förbindelse.<sup>43</sup> Under andra halvan av 00-talet utvecklades också resandet över Öresundsbron på ett kraftigt vis (se figur 2.1) och framtidsprognoser pekade på behov av ytterligare fasta förbindelser i en relativt nära framtid.<sup>44</sup>

Flera statliga utredningsprojekt om nya förbindelser genomfördes därmed under 2010-talet i kölvattnet på de regionala och kommunala initiativen, såsom *Ny fast förbindelse över Öresund* av Trafikverket 2011, *Sverigeförhandlingen*<sup>45</sup> 2017, *Strategisk analys av HH* 2021, följt av Trafikverkets utredning *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund* 2024. Av dessa var *Strategisk analys av HH* ett helt gemensamt arbete mellan danska och svenska myndigheter, och ett omfattande sådant, medan övriga var i stort sett endast svenska uppdrag. Projekten har i huvudsak kretsat kring ny förbindelse Helsingborg–Helsingör och utredningsprojekten bygger delvis på varandra, där exempelvis Sverigeförhandlingen konkret rekommenderade en gemensam strategisk analys av stråket Helsingborg–Helsingör.

---

<sup>42</sup> Bl.a. utredningarna *Helsingborg–Helsingör–København – et fremtidsperspektiv om HH-förbindelsen og Kystbanens opgradering*, april 2001, samt *Ny Öresundsförbindelse: Helsingör–Helsingborg*, Atkins, Mars 2003.

<sup>43</sup> Studier kring HH-förbindelse genomfördes även på 90-talet medan Öresundsbron byggdes, exempelvis studien *Tågtunnel Helsingborg–Helsingör, förstudie*, 1998.

<sup>44</sup> IBU-Öresund (2010), *Infrastruktur og byudvikling i Öresundsregionen*.

<sup>45</sup> Delen om ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Sverigeförhandlingen (2017), *Lägesrapport avseende fast förbindelse Helsingborg–Helsingör*.

Dock har det inte från svenska staten, eller danska staten, funnits ett över tid sammanhängande arbete eller utbyte kring frågan om behov av ny kapacitet över Öresund. Utredningsinsatserna har arrangerats i projektform och mellan projekten har relativt lång tid förflutit. De kontaktvägar och dialog som uppstått inom projekten har avstannat, eller försvunnit helt, en tid efter projektens slutförande. Detta har lett till bristande statlig kontinuitet och närvaro i frågan, medan regionala aktörer, samarbetsorgan och kommuner varit aktiva kontinuerligt.

Det har heller inte funnits mandat för Trafikverket, Länsstyrelsen eller annan statlig svensk myndighet att ha en egen uppfattning vad gäller den gränsöverskridande infrastrukturplaneringen och därmed transportsystemets funktion och utveckling på lång sikt i Öresundsregionens, där en samsyn med Danmark gällande transportsystemet är av stor vikt. Mycket tid läggs på att hantera kommunernas förslag i planfrågor, dialog med berörda kommuner etc. Region Skåne med bl.a. ansvar för kollektivtrafik, regional plan för infrastrukturen samt för regional fysisk planering, har heller inte, givet regionfullmäktiges sammansättning, haft förmåga att ta en tydligare ställning kring förslagen till nya förbindelser.

Statens styrning av myndigheter skiljer sig på ett grundläggande vis mellan Sverige och Danmark, vilket adderar utmaningar, speciellt för svenska planerande myndigheter som Trafikverket. Myndigheterna under Ministerium respektive Regeringskansli har mycket olika styrning och frihetsgrad. Svenska myndigheter är inte en del av ministerierna som i många andra länder utan styrs via myndighetsinstruktioner och årliga regleringsbrev. Myndigheterna i Sverige är självständiga och det finns ingen möjlighet för detaljstyrning från ministernivå, medan en dansk minister har fullt ansvar och styr sina expertmyndigheter tydligt. Transportministerium och Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet arbetar därmed också på olika detaljeringsnivåer gällande infrastrukturåtgärder. I Sverige har Trafikverket ett stort planeringsansvar och arbetar med långsiktig infrastrukturplanering delvis på en liknande nivå som danska Transportministeriet gör. Samtidigt har Trafikverket ett begränsat mandat gällande den gränsöverskridande infrastrukturen och dess utveckling, och enligt Regeringsformen är överenskommelser med andra stater regeringens

ansvar.<sup>46</sup> När Trafikverket arbetar med gränsöverskridande infrastrukturplanering så måste frågan hanteras i ett samarbete med danska myndigheter, men dessa är strikt underställda Transportministeriet. Därmed blir en sådan kontakt likvärdig med att Trafikverket vänt sig till ministeriet, och ministeriet förväntar sig samtidigt i första hand en dialog med motsvarande departement i Sverige.

Problematiken gällande samarbete om gränsöverskridande infrastruktur mellan de nordiska länderna har bl.a. granskats i en rapport av Nordregio.<sup>47</sup> Utredningens syfte var bl.a. att föreslå åtgärder för att underlätta planering av gränsöverskridande transportinfrastruktur och de sammanfattar utmaningarna i sju nyckelområden:

- acceptera att gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering är komplext
- ha förståelse för att den nationella planeringen för transportinfrastruktur har en nyckelroll
- hantera bristen på tydliga uppdrag och mandat för gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering
- systematiskt dela information och kunskap om transportinfrastrukturplanering
- beakta att gränsöverskridande transportinfrastruktur när allt kommer omkring är en fråga om prioriteringar
- involvera regionala och andra intressenter i den gränsöverskridande transportinfrastrukturplaneringen
- lär hantverket om hur man samarbetar kring gränsöverskridande transportinfrastrukturplanering

Detta ger förslag på tillvägagångssätt för att hantera den problembild som tecknats ovan gällande Öresund.

Även i andra geografier finns en problematik med att utreda och hantera gränsöverskridande infrastruktur. Samarbeten har initierats för att hantera detta och bl.a. kan pekas på Trafikverkets samarbete

---

<sup>46</sup> Regeringsformen (RF) är den mest grundläggande av de fyra grundlagarna. Dess femton kapitel innehåller principer för statsskicket, en katalog över medborgerliga fri- och rättigheter, regler för hur regering, riksdag och övriga myndigheter ska arbeta, samt regler för dessas kompetens. Lagen.nu.

<sup>47</sup> Lundgren, Anna, Löfving, Linnea and Westin, Lars (2023), *Facilitating cross-border transport infrastructure planning in the Nordic Region*. Nordregio Report 2023:6.

med Jernbanedirektoratet kring de fyra järnvägsförbindelserna mot Norge.<sup>48</sup> Det är ett samarbetsforum som syftar till att skapa ett starkare och mer formaliserat samarbete om järnvägsplanering mellan Sverige och Norge, samt koordinera trafiktilldelning på de fyra gränsöverskridande järnvägarna. Man vill också säkra samstämmighet av utredningar, planer, infrastrukturutformning, strategier och prognoser, för att på så sätt säkerställa möjligheterna för bättre tågutbud i de gränsöverskridande korridorerna på kort och lång sikt. Man ser också behovet av dialog med berörda regionala myndigheter och avser ge gemensamma rekommendationer till beslutsfattare om planeringsinriktningar, utredningar och åtgärder i dessa stråk.

Ett annat exempel på samarbete gällande gränsöverskridande infrastruktur är ett samarbete i norra Sverige mellan Trafikverket och myndigheter i norra Norge och norra Finland, kallat Platform North.<sup>49</sup> Det syftar till att utgöra ett forum där olika aktörer tillsammans kan lyfta frågor som är viktiga för att lyckas med den växande efterfrågan på transporter i norra Europa och militär mobilitet. Det ska också stödja utvecklingen och utbyggnaden av transportsystemet för att underlätta för företagsetableringar och expansioner, för att stärka Europas konkurrenskraft och oberoende. Platform North ska också stärka samarbetet mellan intressenter, stödja intressenterna så att de kan planera sin verksamhet i ett tidigt skede och studera finansieringsmöjligheter och prognoser. Målet är en god anpassning av infrastrukturen till kundernas, transportföretagens och militärens behov.

Från dessa två samarbeten kan viss lärdom dras och inspiration ges, för att organisera sig på liknande vis Sverige-Danmark.

I deklARATIONEN mellan Sverige och Danmark som skrevs under av statsministrarna i samband med Öresundsbronns 25-årsjubileum, pekades som tidigare nämnts på fyra områden att fördjupa samarbetet inom, vilket också ger stöd att ta steg mot hur samarbetet långsiktigt kan fördjupas.<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> Forslag til mandat, faglig samarbeidsforum grensekryssende planlegging, Sverige-Norge, Jernbanedirektoratet och Trafikverket 2023.

<sup>49</sup> <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/platform-north/> (hämtad 2025-12-01).

<sup>50</sup> Deklaration mellan Sverige och Danmark i samband med Öresundsbronns 25-årsjubileum 2025, den 1 juli 2025.

### 3.4.2 Förslag till organisering

Det finns flera sätt att organisera en mer kontinuerlig statlig närvaro för frågan om framtida kapacitet och redundans över Öresund. Kommittén har övervägt olika former, men landat i att enkelhet är att eftersträva och att relativt små justeringar av mandat och uppgifter bör räcka. Kommitténs grundförslag är att en permanent funktion som kan stötta Regeringskansliet i frågan inrättas på Trafikverket.<sup>51</sup> Trafikverket ansvarar för den trafikslagsövergripande långsiktiga infrastrukturplaneringen, samt utgör också sektorsansvarig myndighet för Beredningssektor Transporter. Till funktionen knyts också Länsstyrelsen Skåne län, utifrån sitt geografiska områdesansvar och samordningsfunktion för staten i länet, samt utifrån sitt ansvar för krisberedskap och civilt försvar.

Med en permanent funktion skulle det skapas en statlig kontinuitet i frågan, där kontaktvägar och dialog inte avstannar eller förvinner och statens närvaro i denna statliga fråga är just permanent. Denna utökade funktion bedöms som en enkel och robust mindre justering och förtydligande, som kan ges via precisering i regleringsbrev eller förändring av myndighetsinstruktionen.

Den inrättade funktionen ska arbeta med att underbygga den statliga uppfattningen kring hur den gränsöverskridande infrastrukturen kan utvecklas över Öresund. Funktionens kunskap och uppfattning grundläggs genom utredningar och studier på relevanta teman. Mer precist är funktionens uppgift att över tid följa frågan kring kapacitet och redundans över Öresund, och därtill hörande frågor, samt att tillsammans med danska transportmyndigheter visa på hur trafiken bedöms utvecklas över Öresund, genom Öresundsregionen och mellan Sverige och kontinenten. Utifrån denna kunskap kan sedan bedömas vilka delar av transportinfrastrukturen som kan komma att bli hårt belastade och behovsbilden kring gränsöverskridande infrastruktur revideras.

Funktionen ska regelbundet rapportera till Regeringskansliet (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet), så att Regeringskansliet kan föra sin dialog kring de mer övergripande och principiella

---

<sup>51</sup> Kommittén ser ett bra exempel i hur man inrättade 2011-års statliga utredning om en ny fast Öresundsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Där bad dåvarande Näringsdepartementet Trafikverket att upprätta ett sekretariat som kunde stötta Regeringskansliet i genomförandet av undersökningen. Trafikverket (2011), *Ny fast förbindelse över Öresund - bedömning av behov och förutsättningar. Underlagsrapport.*

frågorna med det danska Transportministeriet på ett välunderrättat sätt. Principiellt ska frågor som innebär behov av ställningstaganden på det danska Transportministeriet, kommuniceras via Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Först därefter kan frågan hanteras vidare av Trafikverket, Länsstyrelsen Skåne och de danska transportmyndigheterna.

Funktionen för kapacitet och redundans över Öresund föreslås knyta till sig sakkunniga och experter inom Trafikverket och Länsstyrelsen, samt vid behov även sakkunniga och experter inom andra berörda svenska myndigheter.

För funktionens styrning skapas också ett *regionalt råd för Öresund*, som bemannas av Trafikverket och Länsstyrelsen Skåne. Till rådet kallas representanter från Öresundsbrokonsortiet, Svedab, Region Skåne, Handelskammaren och eventuellt ytterligare parter. Rådet leds av Länsstyrelsen med landshövdingen som ordförande och sammanställande. *Funktionen för kapacitet och redundans över Öresund* tillsammans med funktionens *regionala råd för Öresund*, föreslås ges namnet *Öresundsdelegationen*. Öresundsdelegationen som namn är passande och, som tidigare redogjorts för, använt genom alla de utredningar och förberedelser som vidtogs inför byggandet av befintlig förbindelse. Det rekommenderas att Öresundsdelegationen inrättas omgående redan före en eventuell gemensam bilateral utredning initieras, för att sedan vara en tydlig part i densamma från svenska sidan.



## 4 Konsekvensutredning

### 4.1 Utgångspunkter för bedömning av konsekvenserna

Den bilaterala strategiska utredningen ska ha ambitionen att skapa en samsyn kring behovet av kapacitet och redundans för transporter över Öresund samt en gemensam syn på inriktningen för transportsystemets funktion i Öresundsregionen. Den bilaterala utredningen ska öppet och objektivt utreda och beskriva en gemensam bild av Sveriges och Danmarks behov av långsiktigt säkerställd kapacitet och redundans och ge Sveriges och Danmarks regeringar underlag för ställningstagande om eventuella fortsatta gränsöverskridande samarbeten gällande transportsystemets kapacitet och redundans över Öresund.

Det är utifrån detta perspektiv som kommittén har tagit fram förslag på åtgärder och redovisar förslagets konsekvenser i enlighet med vad som anges i kommittéförordningen (1998:1474) och förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Kommittén ser även att förslagen inte strider mot EU-rätten eller andra relevanta författningar.

Kommittén föreslår en uppdragsbeskrivning för en bilateral strategisk svensk-dansk utredning om kapacitet och redundans över Öresund från 2050. Kommittén föreslår ett antal förberedande arbeten inför en sådan studie, samt lämnar även förslag till en statlig organisering för frågan om kapacitet och redundans över Öresund. Förslaget till *uppdragsbeskrivning* med *förslag till förberedande arbeten*, samt *förslag till statlig organisering*, är det som konsekvensbedömts i det följande. Effekterna av framtida åtgärder, som den bilaterala studien kan leda fram till, är mycket stora, men dessa effekter kommer att hanteras i eventuella kommande utredningssteg. Det är de direkta effekterna av kommitténs förslag som konsekvensbeskrivs här.

## 4.2 Konsekvenser av kommitténs förslag

### 4.2.1 Förslag till uppdragsbeskrivning och förberedande arbeten

Det förslag till uppdragsbeskrivning, inklusive förberedande arbeten, som kommittén föreslår innebär att berörda myndigheter får i uppdrag att bilateralt utreda identifierade frågeställningar utifrån framtida behov av kapacitet och redundans över Öresund.

Kommitténs bedömning är att det är av vikt att gemensamt inrikta planeringen för att nå en gemensam syn och helhetsplanering kring utvecklingen av transportsystemet. Förslaget ska ses som underlag för ställningstaganden om eventuella fortsatta samarbeten gällande det gränsöverskridande transportsystemets utveckling och funktion över Öresund. De aktörer som främst berörs av förslaget är svenska och danska staten, och för den bilaterala strategiska utredningen involveras resurser inom myndigheterna. Det tillsätts en styrgrupp, en projektledning och expertgrupper från ministerier och berörda myndigheter. Kommuner, regioner och andra organisationer avses involveras i referensgrupper kopplade till studien.

I ett förberedande arbete rekommenderas att ta fram en gemensam dansk-svensk trafikprognos. En prognos är ett centralt faktaunderlag för analyser av kapacitet och vid beräkning av lösningars samhällsnytta. Prognosarbetet kan dock vara ett tidskrävande arbete och som konsekvens om detta arbete skulle genomföras *inom* arbetet med den bilaterala strategiska utredningen, är att det finns en risk att det bl.a. skulle försvåra tidplanen för övriga aktiviteter som är beroende av detta dataunderlag. Detta förberedande arbete innebär att resurser inom Trafikverket och i motsvarande danska myndigheter involveras i arbetet. Ambitionen är att synkronisera de underlag, utgångspunkter, verktyg och modeller som de olika länderna har idag. Kommittén har noterat att det i Danmark arbetas med att ta fram ett verktyg för transportanalyser av fasta förbindelser, kallad Fixed Link Transport model, eller FLITMO. Den kan komma att också vara användbar för analyser av Öresund.

Ytterligare förslag till förberedande arbete är en gemensam dansk-svensk initial analys avseende redundans och beredskap för transportsystemet i Öresund. Detta förberedande arbete syftar till att klargöra vilka organisationer som ska involveras, samt att precisera vad en fördjupad utredning om redundans och beredskap ska omfatta.

Genom detta förbereds och organiseras den utredning på detta tema som ska genomföras inom den bilaterala studien. Trafikverket föreslås ges ett särskilt uppdrag att inom NTPC<sup>1</sup> lyfta frågan kring hur en arbetsgrupp kan konstitueras för arbetet gällande en regional analys av redundans och beredskap. Kommittén bedömer att detta förarbete ger möjlighet för en effektiv och tydlig hantering av frågan i den bilaterala strategiska utredningen. Berörda myndigheter och aktörer kan bl.a. vara Trafikverket, Försvarsmakterna, Myndigheten för civilt försvar, Öresundsbrokonsortiet, Svedab, Länsstyrelsen Skåne och motsvarande danska myndigheter.

Slutligen föreslås, som förberedande arbete, att en gemensam detaljerad projektplan tas fram där innehåll, tidplan, resurser och styrning preciseras och läggs fast. Kommittén bedömer att detta ytterligare tydliggör ansvarsfördelning, samsyn, avgränsning och budget inför start av en bilateral strategisk utredning. Berörda myndigheter bedöms i Sverige vara Trafikverket, Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) och i Danmark Transportministeriets departement, Trafikstyrelsen, Sund og belt och Vejdirektoratet.

#### 4.2.2 Förslag till svensk statlig organisering avseende kapacitet och redundans i Öresund

Kommittén föreslår att det inrättas en svensk *Öresundsdelegation*, bestående av en permanent *funktion* och ett *regionalt råd för Öresund*. Syftet är att skapa ett över tid kontinuerligt arbetssätt och utbyte kring den långsiktiga planeringen gällande kapacitet och redundans över Öresund.

Den permanenta funktionen inrättas på Trafikverket utifrån att Trafikverket ansvarar för den trafikslagsövergripande långsiktiga infrastrukturplaneringen, samt också utgör sektorsansvarig myndighet för beredskapssektor Transporter. Till funktionen knyts också Länsstyrelsen Skåne län, utifrån sitt geografiska områdesansvar och samordningsfunktion för staten i länet, samt utifrån sitt ansvar för krisberedskap och civilt försvar. Den inrättade funktionen ska arbeta med att underbygga den statliga uppfattningen kring hur den gränsöverskridande infrastrukturen kan utvecklas över Öresund.

---

<sup>1</sup> Nordic Transport Preparedness Cooperation.

Funktionens kunskap och uppfattning grundläggs genom utredningar och studier på relevanta teman.

Funktionen rapporterar regelbundet till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet), så att Regeringskansliet kan föra sin dialog kring de mer övergripande och principiella frågorna med det danska Transportministeriet på ett välunderrättat sätt.

För funktionens styrning skapas också ett *regionalt råd för Öresund*, som bemannas av Trafikverket och Länsstyrelsen Skåne. Till rådet kallas representanter från Öresundsbrokonsortiet, Svedab, Region Skåne, Handelskammaren och eventuellt ytterligare parter. Rådet leds av Länsstyrelsen med landshövdingen som ordförande och sammanställande. Förslaget innebär relativt små justeringar av mandat och uppgifter för Trafikverket och Länsstyrelsen Skåne, vilket eventuellt kan ges via precisering i regleringsbrev eller förändring av myndighetsinstruktionen.

#### 4.2.3 Bedömd kostnad och tidsaspekt för att genomföra förslagen

Budgeten för en bilateral strategisk utredning föreslås vara totalt 30 miljoner svenska kronor och fördelas lika mellan länderna. Den skattade budgeten inbegriper kostnader för externa konsulter samt arbetstid inom myndigheterna utöver ordinarie uppgifter. Det rekommenderas även att det för studien skapas referensgrupper med representanter från kommuner, regioner, näringslivsorganisationer etc. Kommittén bedömer det som rimligt att planera för ett projektgenomförande på ca två till tre år och med en start tidigast år 2027. Trafikverket beräknas då även ha färdigställt utredningar kring Malmö bangård och på den danska sidan har Helhetsplan för Hovedstadsområdet slutförts, vilket bedöms vara av viss relevans. Till dess bedöms även föreslagna förberedande arbeten vara genomförda. 30 miljoner kronor är en bedömning som är i nivå med arbetsinsatsen för *Strategisk analys av HH*. I den detaljerade projektspecifikationen som föreslås tas fram som förberedande arbete, specificeras detta ytterligare.

Kommittén anser att de förberedande arbetena ska starta så snart möjligt och gärna under 2026. Detta är också uppgifter som kommer kräva insatser av myndigheterna i form av arbetstid och eventuellt behöver även det förberedande arbetet gällande trafikprognoser ett externt konsultstöd. Det har inte varit möjligt för kommittén att skatta

arbetsinsatsen för de förberedande arbetena, men ser att de kan sägas vara en del av myndigheternas ordinarie uppgifter.

När det gäller arbetsuppgifter kopplade till den föreslagna Öresundsdelegationen är en bedömning att det för Trafikverket och Länsstyrelsen Skåne sammantaget kan röra sig om en arbetsinsats internt på myndigheterna på 0,5 till 2 årsarbetskrafter årligen.

#### **4.2.4 Konsekvenser för kommuner och regioner**

Kommitténs bedömning är att förslagen inte inskränker den kommunala självstyrelsen.

Vår rekommendation är att den bilaterala studien bjuder in till externa referensgrupper där bl.a. regioner, kommuner, näringslivsorganisationer, kan delta. Detta tar en del arbetstid i anspråk för dem, men bedöms också skapa en dialog kring denna utvecklingsfråga, en bredare samsyn och på sikt gemensam planeringsinriktning. Detta bedöms också gagna och effektivisera den kommunala och regionala planeringen sammantaget.

Nyttor för svensk och dansk arbetsmarknad, tillväxteffekter eller regional utveckling är aspekter som fortsatt måste belysas i en bilateral utredning.

#### **4.2.5 Samhällsekonomiska konsekvenser**

För kommitténs föreliggande förslag har det inte genomförts någon samhällsekonomisk analys och det har ej heller bedömts vara relevant. Däremot, så är detta det centrala analysverktyget i kommande arbete kring konkreta åtgärder för kapacitet och redundans, där åtgärdernas samhällsekonomiska effektivitet kommer att vara avgörande för möjligheten till genomförande.

### **4.3 Nollalternativ**

Kommittén bedömer i detta fall nollalternativet som konsekvenser som bedöms uppstå om ingen åtgärd vidtas, dvs. att en bilateral strategisk utredning i enlighet med förslag till uppdragsbeskrivning inte

startar. Likaså att de förberedande arbetena inte genomförs och heller inte att Öresundsdelegationen, i enlighet med förslaget, inrättas.

Med anledning av ledtiderna i planerings- och genomförandeprocessen av större komplexa infrastrukturprojekt så bedömer vi att ett nollalternativ skulle innebära ett försvårande vad gäller möjligheten att inom *överskådlig tid*, nå en gemensam bild över Sveriges och Danmarks behov av långsiktigt säkerställd kapacitet och redundans för transporter i Öresundsregionen. Kommitténs bedömning är att ett uteblivande av en bilateral studie, med sina förberedande arbeten och statliga organisering, dvs. nollalternativet, på lång sikt kan riskera att få negativ betydelse. Transportsystemets kapacitet och redundans kan riskera att bli otillräckligt eller åtgärdas sent i tid, vilket kan komma att påverka transportsystemets robusthet och förmåga att skapa tillgänglighet. Därmed kan den samlade konkurrenskraften och tillväxten i Öresundsregionen i sin tur påverkas negativt, liksom förmågan att möta totalförsvarets långsiktiga behov av redundans.

Fysiska åtgärder har betydande konsekvenser inom flera områden, vilket kommer att beskrivas inom den tänkta bilaterala utredningen. I kommande utredningssteg ingår i så fall omfattande samråd, konsekvensutredningar och samhällsekonomiska analyser enligt de lagar och förordningar som gäller för dessa, i Sverige t.ex. miljöbalken (1998:808), plan- och bygglagen (2010:900), väglagen (1971:948), lagen om byggande av järnväg (1995:1649). Exempelvis regleras i lag samråd med berörda och miljökonsekvensbeskrivningar, och i myndigheters gemensamma principer regleras exempelvis hur samhällsekonomiska värderingar ska upprättas. Det är inför eventuella kommande nya ställningstaganden *efter* att kommitténs förslag enligt betänkandet genomförts, som en utvärdering av förslagen kan göras, och då som underlag inför eventuella fortsatta steg i planeringsprocessen.

Om kommitténs förslag till förberedande arbeten gällande trafikprognoser, redundans och beredskap, och detaljerad projektplan, inte genomförs, så försvårar detta en start av en bilateral studie om kapacitet och redundans över Öresund.

Om kommitténs förslag till Öresundsdelegation inte inrättas så består en svårighet att från svenska statens sida balanserat hantera frågan om eventuella framtida större behov av kapacitet och redundans över Öresund.

Det kommittén föreslår kring bilateral studie, förberedande arbete och Öresundsdelegation, innebär arbetsuppgifter och arbete för i första hand statliga myndigheter, men bedöms över tid inte skapa ett merarbete, utan en effektivisering genom att finna en gemensam planeringsinriktning. En tydligare planeringsinriktning gagnar alla myndigheter och aktörer.



# Referenser

## Rapporter, publikationer och litteratur

- Banedanmark (2024), *Beslutningsgrundlag til forenkling af Københavns Hovedbanegård*. December 2024.
- Försvarsmakten och MSB (2025), *Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030*. 2025-09-08. FM2025-19772:2, MSB 2025-08877.
- Greater Copenhagen (2021), *Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen*. Slutrapport, 2021.
- IBU-Øresund (2010), *Infrastruktur og byudvikling i Øresundsregionen*. December 2010.
- Københavns Kommune och Malmö stad (2021), *Øresundsmetron – samlade resultat av utredningsarbete i fyra förstudiefaser*. Köpenhamn april 2021.
- Landskrona stad (2022), *Europaspåret Danmark – Sverige, 2022 Info*. 2022-05-24.
- Landskrona stad (2024), *Europaspåret – En ny förbindelse mellan Sverige och Danmark*. Maj 2024.
- Lundgren, Anna, Löfving, Linnea, Westin, Lars, *Facilitating cross-border transport infrastructure planning in the Nordic Region*. Nordregio Report 2023:6.
- Malmö stad (2024), *Passagerarprognos för Øresundsmetron – Sammanfattning*. 2024-05-22.
- Olshov, Anders (2013), *Øresundsregionen – Københavns outnyttjade möjlighet*. Gyldendal Business.
- Olshov, Anders (2025), *Skånes infrastruktur: finansiering och modifierad Skånebild*. Intelligence Watch.

- STRING, Greater Copenhagen, Sweco (2023), *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions*. 2023-03-31.
- STRING, Greater Copenhagen, Sweco (2025), *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Unlocking the Potential*. 2025-11-27.
- Sverigeförhandlingen (2017), *Lägesrapport avseende fast förbindelse Helsingborg-Helsingör*. 2017-06-26. Dnr Komm2017/00935.
- Trafikverket (2011), *Ny fast förbindelse över Öresund – bedömning av behov och förutsättningar*. Underlagsrapport. TRV publ. 2011:147.
- Trafikverket, Vejdirektoratet, Transport-, bygge- och boligstyrelsen (2021), *Strategisk analyse/Förberedande studie Fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg*. TRV publ. 2021:015.
- Trafikverket, AFRY (2023), *Alternativa sträckningar för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör*. 2023-12-04. Underlagsrapport till publ. 2024:125.
- Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*. 2024-07-01. TRV publ. 2024:125.
- Trafikverket, COWI (2024), *Vurdering af faste Øresundsforbindelser og gennemførlighed i Danmark*. 2024-04-12.
- Trafikverket (2024), *Prognos för persontrafiken 2045: Trafikverkets basprognoser 2024*. TRV publ. 2024:038.
- Trafikverket (2024), *Prognos för godstransporter 2045: Trafikverkets basprognoser 2024*. TRV publ. 2024:040.
- Trafikverket (2024), *Trafikverkets flygprognos 2045/2065: Nationell prognos för antalet flygresenärer och spaning på den svenska kommersiella civil-luftfarten*. TRV publ. 2024:072.
- Trafikverket (2024), *Alternativ finansiering och organisering av transportinfrastrukturen. Med kommentarer till föreslagna gränsöverskridande åtgärder i Öresundsregionen*. Underlagsrapport till publ. 2024:125. TRV 2024/40111.
- Trafikverket (2025), *Systemanalyser med fokus på godstrafik: Påverkan på efterfrågan med en ny förbindelse under Fehmarn Bält*. TRV publ. 2025:172.
- Trafikverket (2026), *Vidareutveckla trafikledning och infrastruktur-objekt i Öresundsregionen: redovisning av regeringsuppdrag*. TRV publ. 2026:001.

Öresundsbrokonsortiet, (2016), *Beredskap för trafiken vid ett långvarigt avbrott på Öresundsbron*. 2016-02-26.

Öresundsbrokonsortiet, (2021), *Tillägsrapport, Trafikalt beredskap ved længevarende afbrud af Øresundbron*, Væsentlige ændringer i forhold til rapport af 2016. 2021-06-16.

Öresundsbrokonsortiet, Sweco (2024), *Potential i befintlig Öresunds-förbindelse. Så kan Öresundsbron framtidssäkras till år 2100*. 2024-02-01.

Öresundsbrokonsortiet, Øresundsinstuttet (2025). *Øresundsindex Trafikstatistik K2 2025*. September 2025.

### Propositioner och förordningar

Prop. 2024/25:34, *Totalförsvaret 2025–2030*.

Förordning (2022:252) om civilområdesansvariga länsstyrelser.  
SFS 2022:252.

Förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap.  
SFS 2022:524.

### Regeringsuppdrag

Regeringen. Uppdrag till Trafikverket att samarbeta med Finland, Norge, Danmark och i förekommande fall Island om beredskap och totalförsvaret för transportområdet. 2024-12-19. LI2024/01032, LI2024/02409.

Regeringen. Uppdrag till Trafikverket att vidareutveckla trafikledning och infrastrukturobjekt i Öresundsregionen. 2025-06-26. LI2025/01305.

### Internationella överenskommelser

Jernbanedirektoratet och Trafikverket. Forslag til mandat, faglig samarbeidsforum grensekryssende planlegging, Sverige-Norge. 2023.

Regeringen. Avsiktsförklaring om att stärka samarbetet avseende civil beredskap och samhällets motståndskraft mellan Sverige och Danmark. 2025-06-12.

Regeringen. Deklaration mellan Sverige och Danmark i samband med Öresundsbronns 25-årsjubileum 2025. 2025-07-01.

SÖ 1991:21. Avtal jämte tilläggsprotokoll med Danmark om en fast förbindelse över Öresund, Köpenhamn den 23 mars 1991.

Trafikverket. Överenskommelse om arbetsformer för deltagande i Beredkapssektor Transporter Privat-Offentlig Samverkan. TRV 2023/97095.

### **SOU (statens offentliga utredningar) och DS (departementsskrivelser)**

SOU 1962:53–54, *Öresundsförbindelsen, Del I Utredningar och förslag, Del II Ritningar.*

SOU 1967:54, *Fasta förbindelser över Öresund, översyn av Öresundsdelegationernas betänkande (SOU 1962:53 och 54).*

SOU 1978:18–20, *Öresundsförbindelser. Bilaga A Ritningar. Bilaga B Konsekvenser för företag och hushåll.*

DS K 1985:7, *Öresundsförbindelser: Rapport av 1984 års danska och svenska Öresundsdelegationer.*

SOU 1987:41–42, *Fasta Öresundsförbindelser. Miljökonsekvenser av fasta Öresundsförbindelser.*

SOU 1989:4, *Öresundsförbindelser: Den danska och den svenska Öresundsdelegationen, Februari 1989.*

### **Webbsidor**

DST, Danmarks Statistik: <http://www.dst.dk/>, befolkningsstatistik och ytor (hämtad 2025-10-09). Egen bearbetning.

Femern A/S: <https://femern.com/sustainability/green-shortcut-through-europe/> (hämtad 2026-01-26).

Myndigheten för civilt försvar, Offentliga aktörers roll och ansvar vid kriser och krig: <https://www.mcf.se/sv/amnesomraden/beredskap-for-kris-och-krig/beredskap-for-aktorer/beredskap-for-foretag/offentliga-aktorerers-roll-och-ansvar/> (hämtad 2026-01-07).

SCB, Statistikmyndigheten SCB: <https://www.scb.se/>, Folkmängd och befolkningsförändringar – Kvartal 3, 2025 (hämtad 2025-11-12). Egen bearbetning.

Statistisches Bundesamt, Destatis, *Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland*. Tysk statistik: <http://www.destatis.de/> (hämtad 2025-12-08). Egen bearbetning av rangfolge-handelspartner-xlsx.

TENTEC, EU-kommissionen: <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home> (hämtad 2025-10-07).

Trafikverket, Platform north: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/platform-north/> (hämtad 2025-12-01).

## Övrigt

Kommittédirektiv 2025:54.

Kommittédirektiv 2025:99.

Københavns Lufthavne A/S, dataunderlag daterat 2025-11-25. Egen bearbetning.

Öresundslinjen, dataunderlag daterat 2026-01-12. Egen bearbetning.

Öresundståg/Skånetrafiken, dataunderlag daterat 2025-11-12. Egen bearbetning.



# Kommittédirektiv 2025:54

## **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 behövs 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 totalförsvaret 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 tåg färjorna 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 trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de trans-

portpolitiska 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 genomförandeprocess 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**

Förslagets 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)

# Kommittédirektiv 2025:99

## **Tilläggsdirektiv till Utredningen om stärkta förutsättningar för gränsöverskridande samarbete om kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050 (LI 2025:02)**

Beslut vid regeringssammanträde den 13 november 2025

### **Förlängd tid för uppdraget**

Regeringen beslutade den 28 maj 2025 kommittédirektiv om stärkta förutsättningar för gränsöverskridande samarbete om kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050 (dir. 2025:54). Uppdraget skulle enligt direktiven redovisas senast den 28 november 2025.

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 28 februari 2026.

(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)



## Frågeställningar ställda till berörda aktörer och organisationer

Kommittén har haft i uppdrag att föra dialog med berörda statliga myndigheter, regioner och kommuner samt ministerier. Nedan är en sammanställning över de frågeställningar som ställts, och legat till grund för dialog med de aktörer och organisationer kommittén har mött och/eller haft dialog med under utredningens gång:

- Hur ser ni på behovet av transporter över Öresund i dagsläget och utmaningarna för gods- och persontrafik?
- Hur ser ni på behovet av transporter över Öresund på lång sikt (ca 20 år) och utmaningarna för gods- och persontrafik?
- Vilka transporter har de mest kritiska behoven enligt er?
- Hur ser ni på transportsystemets robusthet och förmåga att hantera störningar, speciellt i stråket Skåne – Danmark – kontinenten?
- Hur ser ni på effekterna av Fehmarn bält-förbindelsen?
- Hur ser ni på arbetsmarknaden och integrationen utifrån tillgängligheten mellan danska och svenska delen av Öresund?
- Hur ser ni på kapacitet och redundans över Öresund ur ett totalförsvarsbehov?
- Hur ser ni att en eventuellt förbättrad kapacitet över Öresund kan finansieras?
- Hur ser ni på tidsperspektiven och ett färdigställande av förbättrad kapacitet till omkring år 2050?

Andra tankar eller synpunkter på processen före, under eller efter en gemensam utredning?



# Bilateralt samarbejde og strategisk undersøgelse

Komitéen foreslår et mandat til en bilateral strategisk undersøgelse, som er af interesse og til gavn for både Sverige og Danmark, og foreslår visse forberedende aktiviteter til en sådan undersøgelse. Komitéen foreslår også, at der oprettes en permanent svensk funktion for transport- og infrastrukturspørgsmål i Øresundsregionen.

## Målene for en bilateral strategisk undersøgelse

Kun lige efter 2050 vil der være mangel på kapacitet på den nuværende Øresundsbro.<sup>1</sup> Baseret på Trafikverkets trafikprognoser er det jernbanen, der først vil få kapacitetsproblemer, mens det på vejsiden først vil ske omkring 2060. Kapacitetsproblemer forventes derfor ikke fra kyst til kyst før et godt stykke ude i fremtiden. Infrastrukturen på landsiden er vigtig at løse før ny kapacitet over Øresund, da problemerne der er mere akutte og begrænser kapaciteten i hele systemet.

Samtidig er anlægshorisonten for enhver form for tiltag over Øresund betydelig. Planlægningsprocessen for at undersøge et mere præcist design kan tage op til ti år med tilhørende beskrivelser af miljøpåvirkninger og håndtering af miljøvurderinger og tilladelser i både Sverige og Danmark. Derefter kan det tage op til yderligere ti år at udvikle og bygge en ny forbindelse. Det anses derfor for relevant ret omgående at iværksætte en bilateral strategisk undersøgelse af behov, mål og principielle løsninger. *Bilateralt* betyder, at de to stater, Danmark og Sverige, studerer spørgsmålene sammen, da det ikke giver mening at analysere dem unilateralt, og at det finder sted som en overordnet, objektiv, langsigtet forundersøgelse, en

---

<sup>1</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans över Öresund*.

*bilateral strategisk analyse*, som tager udgangspunkt i et fælles udarbejdet behovsbillede og målsætning.

Fra et svensk regeringsspektiv er det vigtigt at udforme en planlægningsstrategi for, hvordan en eventuel kapacitetsmangel i fremtiden kan løses, og hvordan der samtidig kan skabes redundans i transportsystemet. Nye kapaciteter skal også tage hensyn til og være funktionelle for persontransportsystemet i forhold til større destinationer, befolkningscentre, knudepunkter og stationer. Den skal også være funktionel for godstransportsystemet i forhold til vigtige godsruiter, rangerfunktioner og logistiske knudepunkter. Den danske stats interesse og formål med en bilateral undersøgelse vurderes at være nogenlunde på linje med den svenske stats interesse, men med større vægt på at sikre, at negative effekter af transittrafikken minimeres. Derudover kræver de to stater også, at en afprøvet løsning er klart samfundsøkonomisk rentabel, og at der findes en passende finansieringsløsning.

For samfundsøkonomisk rentable tiltag er gevinster ved investeringen større end omkostningerne, hvor den største fordel sandsynligvis er rejsetidsgevinster for passagerrejser. Det kan igen udtrykkes som fordele for det svenske og danske arbejdsmarked, tilvæksteffekter eller regional udvikling. Det er aspekter, der er i fokus regionalt og kommunalt, og som kan ses som en del af fordelene for hele landet. I et helhedsspektiv for Sverige og Danmark er det vigtigt at knytte de nordiske lande tættere sammen ved blandt andet at sikre langdistancetransport. En bilateral undersøgelse bør omfatte disse perspektiver og formål i en bredere tilgang end blot kapacitet og redundans i transportsystemet.

## **Mandatet og indholdet af en bilateral strategisk undersøgelse af behovet for kapacitet og redundans over Øresund fra 2050**

### **Forslag**

Komiteén foreslår et mandat for en bilateral strategisk svensk-dansk undersøgelse af behovet for kapacitet og redundans over Øresund fra 2050 med følgende indhold;

- Overordnet fælles behovsbillede og målsætning

- Forudsætninger for passager- og godstransportsystemet, lokalt/regionalt – nationalt/internationalt
- Udviklingstendenser og prognoser
- Kapacitetsanalyser
- Redundans og beredskab
- Regional udvikling, tilgængelighed og tilvækst
- Principielle løsningsforslag, deres opfyldelse af målsætningen og gennemførlighed
- Bæredygtighed og klima
- Vurdering af omkostninger og fordele
- Finansieringsløsning og organisation
- Overordnet analyse og anbefaling til principielle løsninger

Den bilaterale undersøgelse foreslås gennemført over 2 til 3 år med mulig start i 2027. Det foreslås, at de berørte myndigheder i 2026 får til opgave at udvikle en fælles detaljeret projektplan med aktiviteter, tidsplan og budget for den bilaterale strategiske undersøgelse, og derefter gennemføre den. Budgettet for en bilateral strategisk undersøgelse foreslås at være på i alt 30 millioner svenske kroner, som skal deles mellem landene. Regeringen foreslår at afsætte et beløb på 15 millioner svenske kroner i perioden 2027 til 2030 til undersøgelsen.

### **Indholdet af den bilaterale strategiske undersøgelse**

Komitéen foreslår en fælles strategisk bilateral undersøgelse, der består af en række kapitler eller dele som følger.

### **Overordnet fælles behovsbillede og målsætning**

I første omgang skal en fælles bilateral undersøgelse til en vis grad formulere et fælles overordnet behovsbillede og en fælles målsætning for transport og infrastruktur i Øresundsregionen. Der er allerede

et stort antal eksisterende målsætningsdokumenter at bygge videre på, som tilsammen kan danne grundlaget. Ambitionen bør ikke være at formulere nye mål, men at sammenfatte målsætningerne fra allerede eksisterende målsætningsdokumenter. Der kan være en ubalance mellem landene med hensyn til, på hvilket niveau målene er formuleret, hvor præcise de er, og hvor mange der er af dem. Men udgangspunktet bør være eksisterende EU-målsætninger, de to staters transportpolitiske målsætninger, udviklingsmålsætninger, målsætninger præciseret i forskellige undersøgelser osv. Disse overordnede målsætninger samles i en dialogbaseret arbejdsgang, som resulterer i mere præcist formulerede mål for den bilaterale undersøgelse. Man kan også tage udgangspunkt i de formål, der blev formuleret i begyndelsen af kapitel 3.1.

Målene kan f.eks. være, at transportsystemet håndterer efterspørgslen efter rejser og transport i vej- og jernbanesystemet for passager- og godstransport, både lokalt-regionalt og nationalt-internationalt. Ud fra en fælles forståelse, som er baseret på prognoser for rejse- og transportudvikling, gennemføres passende og bæredygtige og samfundsøkonomisk effektive investeringstiltag i transportsystemet. Det betyder igen, at infrastrukturtiltag ud fra et kapacitetsperspektiv først gennemføres i de enkelte lande og først derefter omfatter kapacitetsudvidelser af infrastrukturen mellem landene.

Ud fra en sådan overordnet målsætning kan man så opstille mere detaljerede mål for, hvordan transportsystemet kan og bør udvikles, med angivelse af de funktioner, der er vigtige at opnå. Vækstpolitiske målsætninger anses ikke for at være mulige at inkludere i en bilateral undersøgelse af transport og infrastruktur, men kan muligvis fremhæves.

Der foreslås en "acceptundersøgelse" som en del af den indledende fase. En acceptundersøgelse er en undersøgelse, hvor alle parternes holdninger, krav og røde linjer kortlægges og dokumenteres. Det kan så danne grundlag for den fælles målsætning og de løsninger, der skal afprøves i senere dele af den bilaterale undersøgelse.

Med en formuleret målsætning kan behovene for transport- og infrastruktur med hensyn til kapacitet og tilgængelighed derefter afklares. I senere undersøgelsestrin testes løsningerne så i forhold til opfyldelse af målsætninger og samfundsøkonomisk effektivitet.

## Forudsætninger for passager- og godstransportsystemet, lokalt-regionalt og nationalt-internationalt

Dette indledende faktakapitel redegør for forholdende angående transport af passagerer og gods på vej, med jernbane, til søs og i luften. Primært for en fremtidig situation baseret på en bedømt udvikling (prognoserne), men også baseret på den aktuelle situation og de aktuelle tendenser.

Som grundlag for at forstå og beskrive problemerne beskrives rejser og transport på grundlag af den lokale-regionale geografi og på grundlag af den nationale-internationale geografi med hensyn til antallet af rejsende og transporteret gods (tons) med hver trafikform og rute. Historiske udviklingstendenser for forskellige ruter og trafikformer bør også belyses.

### Udviklingstendenser og prognoser

Baseret på det foregående kapitel giver dette kapitel prognoser for, hvordan rejser og transport forventes at udvikle sig frem mod 2030, frem mod 2040 og efter 2050. Alternativt kan det omtales som udviklingen på *kort*, *mellemlang* og *lang sigte*. Dette gøres for hver trafikform (vej, jernbane, søfart, lufttransport) og transportform (gods- og passagertransport), beskrevet i en geografisk sammenhæng.

Trafikverket udarbejder såkaldte basisprognoser, som er et vigtigt udgangspunkt for dette, og som suppleres med de prognoser og vurderinger, der findes på dansk side og på EU-niveau. Der laves en beskrivelse af kapacitetsbelastningen i dag, i den nære fremtid, i fremtiden og langt ude i fremtiden.

Det bør overvejes også at bruge lav/høj-scenarier for de fremtidige tidspunkter samt afspejle prognosen mod de nuværende tendenser, dvs. et generelt fremsyn og et mere visionsdrevet fremtidsbillede af, hvad vi ønsker, og hvad vi ønsker at undgå.

### Kapacitet

Kapaciteten i transportsystemet kan beregnes, og der findes vedtagne beregningsmetoder til dette. Kapacitetsbelastningen bør beregnes for fremtidsscenarier baseret på trafikprognoser og antagelsen om

realiserede investeringer. Kritisk højt belastede strækninger eller punkter identificeres, og det samme gælder behovet for yderligere infrastrukturinvesteringer.

I undersøgelsen vil det være vigtigt at have flere scenarier med forskellige antagelser om gennemførte infrastrukturinvesteringer og forskellige antagelser om trafikudvikling for at håndtere usikkerheder og alternative resultater.

## Redundans og beredskab

Som en del af undersøgelsen skal temaet om redundans og transport-systemets modstandsdygtighed over for forstyrrelser behandles. Redundans refererer til transportsystemets evne til at vælge en anden transportvej eller transportform i tilfælde af en akut forstyrrelse eller tab af funktion. Det, der foreslås analyseret, er mere præcist transportsystemets behov for såkaldt *strategisk redundans*<sup>2</sup> eller tilgængelig fleksibilitet (se kapitel 2.5.1).

Hvad angår samfundets behov for redundans i fredstid, har tidligere undersøgelser<sup>3</sup> fremhævet udfordringen med jernbanegods-trafikken og dens manglende redundans over Øresund og ud af Sydsverige (se kapitel 2.3 og 2.5.1). Det er en mangel, men samtidig vurderes det, at det er muligt at finde andre transportløsninger relativt hurtigt samt at flytte gods mellem trafikformerne i Øresundsregionen. Det er relevant at påpege, at persontransportsystemet København–Malmø også har en manglende redundans, hvor f.eks. medarbejdere, der opretholder centrale tjenester i sundhedssektoren, vil have betydelige vanskeligheder med at komme til deres arbejdsplads, hvis Øresundsforbindelsen ophører med at fungere.

Der er behov for, at transportsystemet har god redundans allerede i en normal situation i fredstid til samfundets civile transport af passagerer og gods. Hvis der kan skabes god redundans gennem alternative transportmuligheder, som er modstandsdygtige over for forstyrrelser og ukomplicerede at genoprette, er der således en strategisk redundans, som også er til stor gavn i tilfælde af krise, forhøjet be-

---

<sup>2</sup> Strategisk redundans henviser til et mere robust transportsystem med mulighed for transportalternativer – en tilgængelig fleksibilitet med mulighed for hurtigt at skifte transportmåde – og ikke til, hvordan kortsigtede forstyrrelser (som f.eks. ulykker osv.) afhjælpes med hurtige indsatser fra beredskabstjenester eller genopretningsarbejde.

<sup>3</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans över Öresund*.

redskab og krig. Med andre ord en vigtig del af et godt samfundsberedskab og forsyningsikkerhed. Analysen foreslås således at tage udgangspunkt i det samfundsmæssige behov for redundans i fredstid, men også at identificere og tilføje forskellige parterers behov og mere præcise krav til den redundante funktion i krise, højt beredskab og krig. Dette omfatter især behovet for redundans hos det civile og militære forsvar. For eksempel kan det militære forsvar have brug for et specifikt design for at klare vægt, lastningsprofil, rangering osv. Et andet aspekt er, hvordan transportsystemet kan gøres mere robust over for antagonistiske forstyrrelser gennem tiltag til beskyttelse af anlægget.

For at kunne analysere og undersøge dette tema er det nødvendigt med et tæt samarbejde mellem de to landes forsvar, Trafikverket som sektoransvarlig myndighed for transport til beredskabssektoren, det danske Transportministerium og dets myndigheder, Länsstyrelsen i Skåne som ansvarlig myndighed for Södra civilregion, Myndigheten för civilt försvar, de danske tilsvarende myndigheder, Beredskabsstyrelsen og Styrelsen for Samfundssikkerhed m.fl. Der findes et nordisk samarbejde inden for transportberedskab, Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC), mellem myndigheder fra Sverige, Finland, Norge, Danmark og, hvor det er relevant, Island (se kapitel 2.5.2). NTPC har til formål at arbejde sammen i transportsektoren for at forebygge, afbøde og håndtere konsekvenserne af større ulykker, naturkatastrofer og andre samfundsmæssige kriser, i sidste ende krig. Beredskabssamarbejdet gælder for vej-, jernbane-, luft- og søtransport. NTPC omfatter nogle af de ovennævnte myndigheder og anses for at være en god platform for at samle de relevante berørte myndigheder i Danmark og Sverige omkring temaet redundans over Øresund. Den svenske delegation til NTPC består af Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket, Sjöfartsverket og Kustbevakningen. Myndigheten för civilt försvar og Försvarsmakten er adjungeret til den svenske delegation, og Regeringskansliet (Landsbygds- og infrastrukturdepartementet) følger arbejdet. I Danmark er ud over Trafikstyrelsen og Søfartsstyrelsen også Forsvaret og Styrelsen for Samfundssikkerhed involveret.

Analysen foreslås som sagt afgrænset til transportsystemets *strategiske redundans* og omfatter ikke *kortsigtet/operationel redundans*<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Kortvarige trafikforstyrrelser på grund af f.eks. ulykker.

eller *redundans* på *mellemlangt sigt*<sup>5</sup> (se kapitel 2.5.1). I sidstnævnte perspektiv er det især vigtigt, hvordan redundans kan opnås gennem et godt samarbejde mellem myndigheder og gennem samarbejde mellem offentlige og private parter.

I 2016 blev der gennemført en analyse af langvarige forstyrrelser på Øresundsbroen<sup>6</sup> i et dansk-svensk myndighedssamarbejde gennem *Arbetsgruppen för Öresundsberedskap*,<sup>7</sup> hvor Øresundsbro Konsortiet var sekretariatet. I 2021 blev der udført en opdatering af dette arbejde,<sup>8</sup> med deltagelse af omtrent de samme myndigheder.<sup>9</sup> Der kan komme en yderligere opdatering i den nærmeste fremtid. Hvis det gennemføres, foreslås det, at analysen af redundans inden for det bilaterale arbejde med fremtidige Øresundsforbindelser enten afgrænses klart fra analysen af langvarige forstyrrelser på Øresundsbroen eller på anden måde udføres parallelt. Der er i hvert fald nogle synergier, da perspektiverne kan have lignende løsninger.

Samarbejde og dialog med Kommerskollegium og Tillväxtverket, som er sektormyndigheder i Sverige med ansvar for henholdsvis udenrigshandel og industri, byggeri og handel, bør også finde sted inden for temaet redundans i transportsystemet over Øresund.

Det foreslås at afklare, hvordan en eventuel undersøgelsesindsats om redundans over Øresund gennemføres, og af hvem, i en forbedrende aktivitet til en bilateral undersøgelse, se også kapitel 3.3.

## Regional udvikling, tilgængelighed og tilvækst

De beregnelige samfundsmæssige fordele ved øget kapacitet over Øresund er i høj grad et resultat af kortere rejsetider for passagerer og flere passagerrejser. Tilføjelsen af kapacitet til godstransport er for eksempel en vigtig funktion, men i en samfundsökonomisk vur-

<sup>5</sup> Langvarige forstyrrelser, f.eks. ved ombygning.

<sup>6</sup> Øresundsbro Konsortiet (2016), *Beredskab for trafik i tilfælde af en langvarig afbrydelse af Øresundsbroen*.

<sup>7</sup> Näringsdepartementet, Transport og bygningsministeriets departement, Transportstyrelsen, Trafikverket, Länsstyrelsen i Skåne Län, Trafik- og Byggestyrelsen, Sund & Bælt A/S, Vejdirektoratet, Banedanmark, Beredskabsstyrelsen, Rigspolitiet, Københavns Universitet, Øresundsbro Konsortiet.

<sup>8</sup> Øresundsbro Konsortiet (2021), *Tillægsrapport. Trafikalt beredskab ved længerevarende afbrydelse af Øresundsbroen*.

<sup>9</sup> Fra Danmark: Transportministeriets departement, Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet, Banedanmark, Beredskabsstyrelsen, Rigspolitiet, Sund & Bælt Holding A/S. Fra Sverige: Infrastrukturdepartementet, Trafikverket, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen i Skåne Län I fællesskab: Øresundsbro Konsortiet (sekretariat).

dering af øget kapacitet over Øresund er disse fordele af en mindre monetær størrelse. De samfundsmæssige fordele ved øget kapacitet over Øresund er og vil fortsat være passagerrejser og kortere rejsetider for dem. Det er de fordele, der også kommer til udtryk i den forbedrede regionale tilgængelighed for beboere og virksomheder, dvs. arbejdsmarkedets funktion, og som er en vigtig forudsætning for det bredere tema om regional udvikling. Derfor bør et kapitel i den strategiske bilaterale undersøgelse også belyse dette særlige tema og gøre det klart, hvilken indvirkning forskellige specificerede løsninger har på forbedret tilgængelighed, arbejdsmarkedets funktion og regional udvikling. Det foreslås, at undersøgelsen beskriver dette i monetære termer, hvilke grupper det er vigtigt for, og hvordan denne fordel er fordelt geografisk.

Den danske og den svenske del af Øresundsregionen er helt klart to lande med hver sin sfære af erhvervsliv, medier, universiteter, politik, kultur, sport osv.<sup>10</sup> Udvekslingen mellem landene i form af antallet af pendlere over landegrænser er relativt beskedent sammenlignet med befolkningsstørrelsen, og der er brug for mere end blot infrastruktur for at frigøre Øresundsregionens potentiale. Den nuværende forbindelse har også en stor restkapacitet, men aktuelt begrænser grænsekontrollen antallet af togruter over Øresundsforbindelsen. Trafikken kan ikke øges, så længe grænsekontrollen forbliver eller udføres, som den gør i dag.<sup>11</sup>

### **Principielle løsningsforslag, deres opfyldelse af målsætningen og gennemførlighed**

For den bilaterale strategiske undersøgelse foreslås det at udvikle og analysere flere forskellige forslag til løsninger på forbedret kapacitet og redundans over Øresund og i Øresundsregionen. Transportsystemet hænger sammen, og analysen bør også se på helheden, dvs. kyst-til-kyst-forbindelsen inklusive de nødvendige landanlæg.

Med hensyn til den geografiske afgrænsning og vejsystemet kan det østlige Sjælland og det vestlige Skåne, dvs. stort set kun den indre Øresundsregion, formentlig være tilstrækkeligt, men for jernbanesystemet bør man overveje en bredere geografi, da jernbanesystemet er et mere sammenhængende system. Den geografiske afgrænsning

---

<sup>10</sup> Olshov Anders (2013), *Øresundsregionen – Københavns outnyttede mulighed*.

<sup>11</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

afhænger også af hvilken udfordring, som en løsning skal fokusere på. For godstransport kan det være nødvendigt med en bredere geografi, og flere ruter, som f.eks. færgeforbindelsen Trelleborg-Tyskland, kan være nødvendige at medtage i analysen.

Forslag til forbedret kapacitet og redundans over Øresund i et 2050-perspektiv foreslås baseret på de investeringer, der er besluttet på hver side af sundet, samt med en antagelse om andre investeringer, der skønnes at være realiseret i 2050. Her skal analysen bruge et høj/lav-scenarie, som dels kan afspejle antagelser om udbygget infrastruktur, dels antagelser om trafik i systemet samt forskellige niveauer af befolknings- og transportudvikling. Det kan der tages højde for usikkerheder i vurderingen af fremtiden.

Med hensyn til forslag til principløsninger for øget kapacitet og redundans over Øresund i et fremtidsperspektiv, foreslås det at gennemføre en åben og objektiv undersøgelse. Løsningsforslagene skal udgå fra de behov og fælles mål, der formuleres i undersøgelsens indledende fase, samt på den acceptundersøgelse, der foreslås gennemført. Uden at foregribe det arbejde kan undersøgelsen alligevel få et vist fokus samt et antal bidrag om potentialer, udfordringer og begrænsninger.

*Bidrag til en bilateral undersøgelse vedrørende potentialer, udfordringer og begrænsninger på forbindelsen København–Malmø*

Ruten København–Malmø indeholder de største befolkningskoncentrationer, de største destinationer, de største flows samt en af de vigtigste godsbanegårde i Sverige. Den overordnede vej- og jernbaneinfrastruktur samt den infrastruktur, der er identificeret i TEN-T, fører også hertil. Det anses for vigtigt at se, hvordan den eksisterende infrastruktur mellem Malmø og København kan udvikles, samt at undersøge ny infrastruktur på denne eksisterende rute. Med de investeringer, der er planlagt på den danske og svenske side af sundet, såsom tiltag på Malmö Bangård, Kastrup station, Øresundsbanen m.m., og afskaffelse eller alternativ håndtering af grænsekontrollen, er det muligt at øge trafikken på den nuværende forbindelse. Med to nye spor Lund–Hässleholm og Hässleholm–Alvesta kan trafikken øges til 12 passagertog og 2 godstog pr. time og retning i forhold til den nuværende forbindelse. Ifølge Øresundsbro Konsortiet kan passagerkapaciteten øges med 200 procent i forhold til den nuværende

situation med nye Øresundstog med større kapacitet (Ny Generation Øresundståg, NGÖ).<sup>12</sup> Hvis dette kan realiseres, er det en stor kapacitetsforøgelse, hvis gennemførelse bør prioriteres.

For godstrafikken forudsiger Trafikverkets basisprognose 50 godstog om dagen i år 2045 over Øresund. Hvis de to godstogskanaler, der er reserveret pr. time, bruges, anslås det, at der er 90 til 100 togkanaler til godstog pr. døgn over Øresund.<sup>13,14</sup>

Øresundsbro Konsortiet har som langsigtet løsning peget på en yderligere udvidelse af kapaciteten ved at udvide den eksisterende forbindelse med flere spor ved Pepparholmen og en ekstra sænketunnel under Drogden. Det indebærer store investeringer, som skal ledsages af store investeringer på landsiderne, herunder fire spor fra Lernacken mod Hyllie, yderligere sporudvidelser fra Kastrup Lufthavn mod København og muligvis et ydre godsspor rundt om Malmø og Lund. Med disse tiltag vurderer de, at antallet af rejsende kan stige med 300 procent i forhold til den nuværende situation. Dette antal kan være vanskeligt at realisere, men det er relevant at undersøge, hvilke komponenter i en yderligere opgradering af den nuværende forbindelse, der er gennemførlige, vil give en god kapacitetsforøgelse og være samfundsøkonomisk rentabel. Samtidig er der kun skabt begrænset redundans, og den nuværende situation med en relativt lang rejsetid for passagertog fra Malmö Centralstation til Københavns Hovedbanegård består. Det anses derfor for at være interessant, som et alternativ til den relativt avancerede infrastrukturelle opgradering af den nuværende forbindelse, også at undersøge en helt ny fremtidig ekstra løsning på ruten København–Malmö, som på lang sigt bygger på at køre direkte fra det centrale Malmö til Danmark med passagertog og muligvis også med godstog. Det vil i høj grad øge kapaciteten, forkorte rejsetiden mellem bebyggelsestygdepunkterne samt skabe redundans i systemet. Tiltaget er ikke blevet undersøgt i detaljer før og anses for at være dyrt og avanceret, men bør ses som et alternativ til den fuldstændige opgradering af Øresundsforbindelsen, som Øresundsbro Konsortiet har fremført.<sup>15</sup> Ideen om en direkte forbindelse fra det centrale Malmö er også blevet fremført i tidligere under-

---

<sup>12</sup> Øresundsbro Konsortiet, Sweco (2024), *Potential i befintlig Øresundsforbindelse*.

<sup>13</sup> Under antagelse om, at der er flere mulige togveje sent på dagen og med restriktioner om natten for planlagte servicevinduer.

<sup>14</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Øresund*.

<sup>15</sup> Øresundsbro Konsortiet, Sweco (2024), *Potential i befintlig Øresundsforbindelse*.

søgelser.<sup>16</sup> Det anses for muligt også at etablere en ekstra vejforbindelse på dette tidspunkt, hvilket ville øge redundansen.

Godsbanegården i Malmö, dens placering og forbindelse til havnen er en vigtig forudsætning, og derfor er den nuværende rute vigtig at bygge videre på og udvikle det fulde potentiale. Trafikverket udfører aktuelt en dybdegående undersøgelse for at identificere potentialet for outsourcing eller flytning af visse funktioner på banegården, og hvordan eventuel frigjort plads kan bruges til en mere effektiv udnyttelse af Malmö banegård og strømlinje banegårdens kernefunktioner. Der skal fremsættes forslag om, hvordan jernbaneanlægget kan trimmes og udvikles til øget kapacitet. For eksempel forberedes der i øjeblikket områder i Malmö havn, hvor der kan anlægges spor til den havnetrafik, der i dag håndteres i banegårdens såkaldte indkørselsgruppe, og som også kan udvides til andre funktioner.

Der har i årenes løb været fremsat forslag om en fuldstændig flytning af den nuværende banegård, men det vurderes ikke, at der foreligger analyser eller fakta, der kan bekræfte behovet. En ny banegård giver store udfordringer, såsom høje omkostninger, krav på store landområder og behov for opfølgende investeringer. En flytning af banegården blev undersøgt i detaljer i 1990'erne i projektet med navnet Riksbangård Syd. Prognoser for fremtidig godstrafik og rangerbehov er vanskelige at estimere, og der kan udføres visse forbedringer af den nuværende banegård for at udvikle kapaciteten op til et vist niveau. Det anses dog ikke for realistisk at træffe en beslutning om retningslinjer for en ny banegård baseret på den usikre fremtidsvurdering, der er mulig på nuværende tidspunkt. Dermed konsolideres også den eksisterende struktur – på godt og ondt – som måske skal revurderes i fremtiden, hvis der sker en udvikling i retning af en kraftig stigning i mængden af jernbanegods og et større antal lange godstog. En udbygning er også en forudsætning, men på grund af investeringsomkostningerne er der brug for større sikkerhed i dette spørgsmål, som hænger sammen med, hvor hurtigt Södra stambanan kan udbygges til mere kapacitet gennem Skåne og Småland, op til Alvesta, og ikke mindst med udviklingsmulighederne for jernbanegods i Tyskland.<sup>17</sup> Jernbanegodstransport har også været udsat for hård konkurrence fra vejtransport i mange årtier, og det vil sandsynligvis fortsætte.

---

<sup>16</sup> SOU 1989:4; Greater Copenhagen (2021), *Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen*; Olshov, Anders (2025), *Skånes infrastruktur: finansiering och modifierad Skånebild*.

<sup>17</sup> STRING, Greater Copenhagen, Sweco (2025), *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Unlocking the Potential*.

### *Bidrag til en bilateral undersøgelse af potentialer, udfordringer og begrænsninger for Helsingborg–Helsingør-forbindelsen*

Komitéen bedømmer det også som interessant at undersøge, hvordan en fast forbindelse på strækningen Helsingborg–Helsingør kan sammenkoble arbejdsmarkedet i Øresundsregionen og samtidig skabe en vis redundans. En vejforbindelse forventes også at aflaste forbindelserne til Øresundsbroen og E6 mellem Malmö og Helsingborg<sup>18</sup> samt forkorte rejsetiden mellem København og det vestlige Sverige. En vejforbindelse med en sydlig placering er beskrevet i en tidligere analyse: *Fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg: Strategisk analyse/Förberedande studie* fra 2021 (*Strategisk analys av HH*), samfundsøkonomisk rentabilitet,<sup>19</sup> og en bilateral undersøgelse skal kunne analysere, hvordan den muligvis kunne bygges mere effektivt som en sænketunnel, og om den også kunne bygges med jernbanespor til regionaltog med en positiv fordel for samfundet. Dette er et underalternativ, der blev fremsat i undersøgelsen *Strategisk analys av HH*, og i betragtning af den nye viden og erfaring fra Femern Bælt om teknologien for en sænketunnel er det interessant at uddybe dette teknologivalg. En kombineret vej- og jernbaneløsning til regionaltog indebærer én (1) tunnelkonstruktion i stedet for fire borede tunneler, som var udgangspunktet for basisløsningen fra *Strategisk analys av HH*. Ud over den sydlige placering bør analysen også opdateres for det tidligere hovedalternativ for jernbaneforbindelsen i *Strategisk analys av HH*, som indebærer en mere nordlig placering og station i Helsingør, samt løsningen kaldet *Kort sträcka*, som blev analyseret i Trafikverkets rapport fra 2024, *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*,<sup>20</sup> samt andre relevante varianter af disse.

Der er også en række udfordringer her, f.eks. belastningen af motorvejsnettet omkring København, som skal undersøges nærmere, ligesom man skal forstå hvilke problemer og behov, som en fast forbindelse Helsingborg–Helsingør løser. Med Kystbanens korte afstande mellem stationer, klare funktion som lokalbane og høje kapacitetsudnyttelse er det svært at skabe togtrafik med attraktive rejsetider Helsingborg–København, og dermed kan basisforudsætningerne for

---

<sup>18</sup> Cirka 5000 køretøjer om dagen ifølge *Strategisk analys av HH* (2021).

<sup>19</sup> Trafikverket, Vejdirektoratet, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2021), *Fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg: Strategisk analyse/Förberedande studie*.

<sup>20</sup> Trafikverket, AFRY (2023). *Alternativa sträckningar för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør*.

en sådan jernbaneforbindelse ikke imødekommes i stor udstrækning. Desuden er jernbaneforbindelsen for passagertogtrafikken kun interessant ud fra et redundansperspektiv, hvis den kan kobles til jernbanesystemet, for eksempel for at kunne tilføje funktionalitet og redundans i krisesituationer.

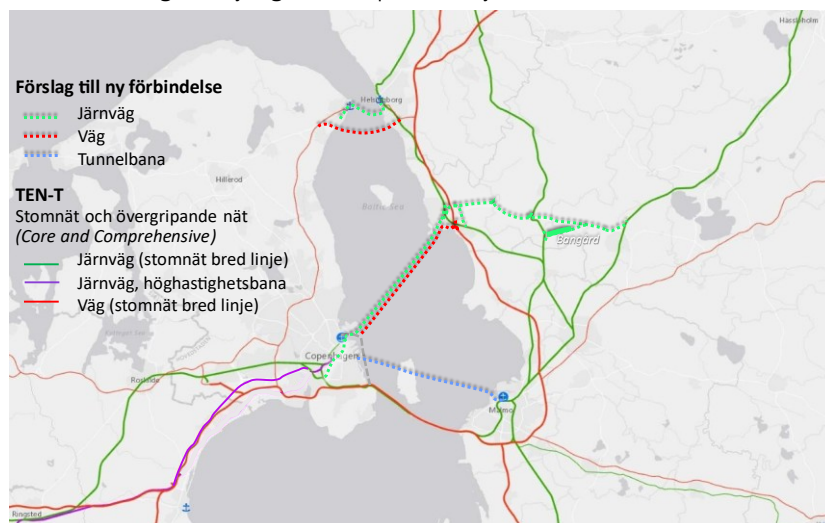
Det er vigtigt at understrege, at infrastrukturen og geografien nord for København har sine begrænsninger. Kystbanen mellem København og Helsingør er en dobbeltsporet eldrevet jernbane, der er en form for lokalbane med meget trafik med 14 stationer på 46 km, dvs. ca. 3 km mellem stationerne i gennemsnit. Ruten løber gennem mindre samfund med tæt villabebyggelse og mindre boligblokke. Trafikken er tæt for at klare trafikforsyningen, og gennemsnitshastigheden er relativt lav, da der ikke er langt mellem stationerne. Det er svært at skabe kanaler til hurtigere regional- eller fjerntog, og derfor er det svært at skabe passagertrafik med højere hastighed og af mere regional karakter, da hurtigere tog uundgåeligt vil indhente de langsommere. Kystbanen bruges heller ikke til godstrafik. I Danmark analyseres i øjeblikket en ombygning af Kystbanen til førerløse tog, såkaldt metrodrift.

*Bidrag til en bilateral undersøgelse af potentialer, udfordringer og begrænsninger ved andre muligheder*

Ud over de ovennævnte principielle løsninger er der i øjeblikket andre forslag, såsom Øresundsmetroen (undergrundsbane København–Malmö) og Europasporret (vej- og jernbanetunnel mellem København og Landskrona). Det foreslås også, at disse og eventuelt andre forslag undersøges og evalueres i lyset af de behov og mål, der er formuleret i en bilateral undersøgelse. Alle muligheder skal også evalueres med hensyn til omkostninger, fordele og samfundsøkonomi. Det står frit for i undersøgelsen at afprøve varianter af ovenstående løsninger, hvis den ser muligheder for forbedringer.

### Figur 1 Forskellige forslag fremsat til nye forbindelser over Øresund

Forslag til strækning for vej- og jernbaneforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, vej- og jernbaneforbindelse mellem Landskrona og København samt metro mellem København og Malmø. Vejforbindelse stiplede rød linje, jernbaneforbindelse stiplede grøn linje og metro stiplede blå linje



Kilde: Sammenstilling baseret på materiale fra HH-forbindelsen, Øresundsmetroen og Europaspolet. Kort TENtec: Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS | © European Commission – DG MOVE – 2024.

Øresundsmetroen er en metroløsning mellem København og Malmø, som beskrives som at kunne øge kapaciteten i transportsystemet og være en aflastning for den eksisterende Øresundsforbindelse. Det vurderes at skulle undersøges nærmere, hvor stor denne aflastning er. De udførte omkostningsoverslag er baseret på et sikkerhedskoncept med ét (1) tunnelrør, og omkostningerne kan blive påvirket afhængigt af godkendelsen af sikkerhedskonceptet.<sup>21</sup> Øresundsmetroen anses også for at give god tilgængelighed fra centrum til centrum i regionen<sup>22</sup>, og rejsetidsanalysen skal også uddybes. Passagerprognosen er høj og bygger på omstigning af passagerer på Malmø Centralstation

<sup>21</sup> De udførte omkostningsoverslag bygger på en løsning med et (1) boret tunnelrør, der er delt af en midtervæg for de to retninger. Der er en risiko for, at sikkerhedskonceptet omkring dette ikke bliver godkendt, og så er det nødvendigt med to tunnelrør, hvilket øger omkostningerne ved løsningen; COWI (2024), *Vurdering af faste Øresundsforbindelser og gennemførlighed i Danmark*.

<sup>22</sup> Københavns Kommune och Malmö stad (2021), *Øresundsmetroen – samlede resultat av utredningsarbete i fyra förstudiefaser*.

mellem regionaltog og Metro,<sup>23</sup> og den skal også undersøges nærmere. Den nuværende specifikation betyder en relativt lang rejsetid med metrokomfort,<sup>24</sup> og nu også et skift på Prags Boulevard i udkanten af København.<sup>25</sup> Rejsetiden centrum-centrum bliver dermed endnu længere<sup>26</sup> end oprindeligt skitseret.<sup>27</sup> Metroteknologi bruges normalt til stationsafstande på 1 til 2 km,<sup>28</sup> mens afstande på mere end 20 km bør løses med jernbaneteknologi, som kan tillade hastigheder på 200–250 km/t. Komitéen mener, at en ekstra Øresundsforbindelse bør skabe attraktive rejsetider fra centrum til centrum samt øget kapacitet og redundans i jernbanesystemet, som f.eks. en løsning med konventionel jernbaneteknologi kan give mulighed for.

Forslaget om Europasporet, der omfatter en sænketunnel for vej og jernbane mellem Landskrona og Østerport i København (vej via Lynetteholmen), vil skabe kapacitet og redundans for gods- og passagertransport på både vej og jernbane,<sup>29</sup> samt en attraktiv rejsetid for passagertogrejser mellem Vestsverige og København. Det seneste designforslag for Europasporet er, at passagerbanen skal forbindes til Østerport station, hvilket giver gennemgående trafik gennem Københavns Hovedbanegård, hvilket vil give en bedre kapacitetsudnyttelse. Men Europasporet er et omfattende tiltag, hvor alene en tunnelbygning kyst-til-kyst er ca. 4 km længere end Femern Bæltforbindelsen, og derudover er der brug for omfattende landinvesteringer for at koble forbindelsen til den eksisterende infrastruktur.<sup>30</sup> Jernbanegods skal ledes fra det nordøstlige København via en ca. 8 km lang dobbeltsporet tunnel under København,<sup>31</sup> som kun vil blive brugt til relativt sparsom godstogstrafik.<sup>32</sup> Vejforbindelsen er beregnet til at blive forbundet med den fremtidige Østlige Ringvej, som ikke er planlagt til langturs-lastbiltrafik eller langturs-biltrafik. Det

<sup>23</sup> Malmö stad (2024), *Passagerarprognos för Öresundsmetron – Sammanfattning*.

<sup>24</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

<sup>25</sup> I det forslag, der er ved at blive vedtaget i Danmark for den fremtidige Metrolinje 5, er den planlagt som en højbane på den strækning, hvor Øresundsmetronen planlægges at koble sammen med det københavnske metrosystem. Det vil betyde et skift på stationen Prags Boulevard for rejsende, der skal videre til Københavns centrum. Beslutning/undersøgelse Metroring 5, Københavns Kommune og Transportministeriet.

<sup>26</sup> Ca. 25 minutter mod den oprindelige vision om 9 minutter fra centrum til centrum.

<sup>27</sup> Olshov Anders (2025). *Skånes infrastruktur: finansiering och modifierad Skånebild*.

<sup>28</sup> Til sammenligning har Københavns metro en længde på 43,3 km og 44 stationer, og Stockholms metro har en længde på 110 km og 100 stationer.

<sup>29</sup> Trafikverket, COWI (2024), *Vurdering af faste Øresundsforbindelser og gennemførlighed i Danmark*.

<sup>30</sup> Anslået ud fra Europasporets eget materiale.

<sup>31</sup> Landskrona stad (2024), *Europaspåret – En ny förbindelse mellan Sverige och Danmark*.

<sup>32</sup> Basisprognosen for 2045 er 50 godstog i døgnet over Øresund.

anses ikke for at være strategisk hensigtsmæssigt at føre godstransport over lange strækninger på vej og jernbane via det nordøstlige København, og det foretrækkes at føre dem syd om København. Baseret på det sandsynlige scenarie, at den nuværende godsbanegård forbliver i Malmö i fremtiden, giver Europasporet en lav funktionalitet for godstogstrafikken. Der er behov for landinvesteringer til jernbaneforbindelsen og vejforbindelsen i Landskrona (herunder en ny nedsænket stationsdel) og til at koble jernbanen til Rååbanan i Billeberga (ca. 10 km ny jernbane).<sup>33</sup> Desuden vurderes det, at den eksisterende Rååbana og Marieholmsbana til Eslöv skal udbygges til dobbeltspor (lidt over 20 km) samt til højere hastighed for at være funktionel for fjerntogstrafikken til/fra Stockholm. Hvordan regionale tog tjenester, dvs. Öresundståg, skal køre, er i øjeblikket ikke specificeret, og det er derfor uklart, hvordan Europasporet kan bruges effektivt i det storregionale togsystem.<sup>34</sup>

## Bæredygtighed og klima

Løsningsforslagets indvirkning på de forskellige dimensioner af bæredygtighed – social, miljømæssig og økonomisk – vil blive analyseret i en strategisk bilateral undersøgelse. Løsningsforslagets miljøpåvirkning af klimaet og andre negative virkninger som f.eks. partikler, støj, arealinddragelse, vandproblematik, forurening osv. bør indgå i beskrivelsen af handlingsforslaget fra starten. En klar beskrivelse af de eksterne virkninger af ny kapacitet over Øresund, både i selve byggefasen men også i driftsfasen, er vigtig for at afdække tiltagens gennemførlighed og for muligheden for at finde de mest hensigtsmæssige løsninger og tiltag.

Tiltagens indvirkning på den sociale bæredygtighed bør indgå i analysen på et overordnet niveau. Økonomisk bæredygtighed behandles i cost-benefit-analysen, se nedenfor.

Løsninger, der har så store negative eksterne virkninger, at de ikke er realistiske at implementere, bør frasorteres.

---

<sup>33</sup> Landskrona stad (2022), *Europaspåret Danmark – Sverige, 2022 Info*.

<sup>34</sup> Trafikverket (2024), *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*.

## Vurdering af omkostninger og fordele

Løsningerne undersøges på et groft og principielt niveau, selvom de skal undersøges tilstrækkeligt detaljeret til at blive betragtet som gennemførlige med en høj grad af sikkerhed. Det indebærer, at der skal specificeres en eller anden form for linjeføring i plan og profil, både fra kyst-til-kyst, men især for at sikre de potentielt komplicerede landtilslutninger i allerede bebyggede miljøer. For de enkelte dele af løsningerne træffes der overordnede designvalg, f.eks. for kyst-til-kyst vælges der mellem boret tunnel, sænketunnel eller eventuelt bro, for landforbindelser vælges der, hvilke dele der er tunnelindgang, cut-and-cover, trug osv. Baseret på disse relativt generelle designvalg foretages en vurdering af omkostningerne ved løsningen, f.eks. ved hjælp af en trinvis beregning eller andet, for at opnå en anslået omkostning. I Trafikverkets terminologi en grov omkostningsindikation (GKI), eller i henhold til dansk metodologi med en 50 procent risikotillæg for tidlige faser.

Fordelene er beregnet på grundlag af en fælles dansk-svensk udarbejdet fremtidsprognose (anbefalet som en forberedende aktivitet til den bilaterale undersøgelse, se også kapitel 3.3), hvad angår befolkning, økonomi, rejse- og transportudvikling.

Inden for rammerne af *Strategisk analyse av HH* blev der gennemført en fælles cost-benefit-analyse, hvor vurderinger og beregnede omkostninger fra de to landes fælles metoder blev kombineret og behandlet.<sup>35</sup> Det bør være udgangspunktet, at nye forslag til kapacitet over Øresund håndteres på samme måde.

På cost-siden er der investeringsomkostningerne baseret på det design, der er valgt til løsningen, omkostningerne til trafikstyring samt drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne. På benefit-siden håndteres bl.a. rejsetidsomkostninger, godstransportomkostninger, emissioner som kuldioxid, støjpåvirkninger og trafiksikkerhed, som håndteres på samme måde i de to landes systemer til cost-benefit-analyse af investeringstiltag, selvom nogle vurderinger og beregningsprincipper er forskellige. Men som beskrevet ovenfor er der en metode, der blev praktiseret i *Strategisk analys av HH*, som kan bruges.

Ambitionen er en vurdering af omkostninger og fordele på et niveau, der giver en sikker omkostningsvurdering på et hensigts-

---

<sup>35</sup> Trafikverket, Vejdirektoratet, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2021), *Fast forbindelse mellem Helsingør och Helsingborg: Strategisk analyse/Förberedande studie*.

mæssigt niveau (usikkerhedsniveau), således at vurderingerne af de samfundsmæssige fordele ved løsningerne, dvs. forholdet mellem omkostninger og fordele, kan redegøres for med tilstrækkelig sikkerhed. Løsninger, der ikke kan påvise tilstrækkelig samfundsøkonomisk effektivitet, fravælges.

## Finansieringsløsning og organisation

I overensstemmelse med vores komitémandat vil den bilaterale strategiske undersøgelse danne grundlag for yderligere undersøgelsesarbejde, som i næste trin kan uddybe visse alternative tiltag samt belyse mulige finansieringsløsninger.<sup>36</sup> Komitéen foreslår, at den bilaterale strategiske undersøgelse som grundlag for det videre undersøgelsesarbejde skal fremlægge konkrete forslag til, hvordan større investeringstiltag med hensyn til kapacitet og redundans over Øresund kan organiseres og selvfinansieres. Udgangspunktet kunne være de nu mere eller mindre accepterede koncepter for Storebælt, Øresundsbroen og Femern Bælt med en model, hvor staten optager lån og opretter et statsejet selskab, der får til opgave at bygge, drive og forvalte en sådan infrastruktur. Vi mener, at det er relevant at inddrage forslag fra starten i en bilateral strategisk undersøgelse af, hvordan ny kapacitet og redundans over Øresund, herunder landtilslutninger, kan finansieres.

## Overordnet analyse og anbefaling af politiske løsninger og styrkede funktioner

Endelig præsenterer den fælles bilaterale strategiske undersøgelse på baggrund af ovenstående en samlet analyse af konsekvenser, virkninger og forslag til det videre arbejde for de to stater. Undersøgelsen identificerer, hvilke tiltag, der skal prioriteres, anbefaler kommende undersøgelsestrin, og hvilke beslutninger, der skal træffes. Der udarbejdes en tidsplan for de kommende undersøgelsestrin, som kan være mere formelle undersøgelsestrin med formelle konsultationsfaser og lignende, eventuelt supplerende undersøgelser af løsninger, undersøgelser af finansiering m.m. Der udarbejdes et forslag til, hvor-

---

<sup>36</sup> Direktiv 2025:54.

dan de formelle danske og svenske undersøgelsestrin og deres krav i henhold til love og forordninger bedst koordineres.

### **Forslag til format og organisering af den bilaterale strategiske undersøgelse**

En bilateral strategisk undersøgelse kan påbegyndes relativt hurtigt, og målet bør være at indlede en sådan i år 2027. Samtidig har det svenske Trafikverket afsluttet nogle undersøgelser af Malmö bane-gård, og på den danske side er Helhedsplanen for Hovedstadsområdet blevet færdiggjort, som i en vis grad anses for at være relevant, da den blandt andet omhandler kapaciteten på Københavns Hovedbanegård.

Undersøgelsen skal være bred, som foreslået ovenfor, men samtidig skal den være generel, dvs. ikke gå for meget i dybden med emnerne. Samtidig skal den kunne besvare, om løsningerne i princippet kan lade sig gøre. Undersøgelsens størrelse er således et spørgsmål om afvejning, som ikke er selvindlysende. Der er risici ved at sætte for meget arbejde i gang; fokus kan gå tabt, arbejdet kan blive belastende for de involverede, og omkostningerne ved undersøgelsen kan blive høje. En måde at undgå dette på er at gennemføre undersøgelsen gradvist og i etaper.

Komitéen foreslår, at der som en del af det forberedende arbejde udarbejdes mere enkle memos om hvert tematisk område, som en måde at starte og fokusere den bilaterale undersøgelse på. Så kan man bedre vurdere opgaverne og omfanget og beslutte, om en bilateral undersøgelse skal være én (1) sammenhængende undersøgelse, eller om undersøgelsen skal bestå af forskellige delundersøgelser, som kan udføres mere sekventielt over tid.

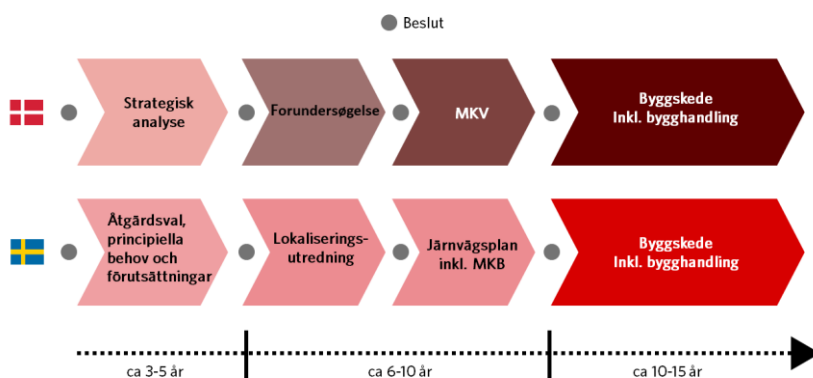
Baseret på fælles udarbejdede beskrivelser (memos) for hvert kapitel (tema) kan bredden, dybden, omfanget og ressourcerne lettere defineres med henblik på at oprette en fælles projektplan (kommis-sorium), hvor tidsplanen, delaktiviteter, ressourcer og styring speci-ficeres og fastlægges.

Navnene på de forskellige undersøgelsestrin i vurderingen af infra-strukturinvesteringer i Danmark og Sverige er forskellige, men for-skellene taget i betragtning er de i bund og grund ens. I tilfælde af meget store investeringer, og som i dette tilfælde krydser landegrænser, kan det være nødvendigt med en vis tilpasning af de etablerede under-søgelsestrin og beslutningspunkter. I Danmark er der begreberne

*Strategisk Analyse* for den indledende fase, som efterfølges af en *Forundersøgelse* og derefter en *Miljøkonsekvensvurdering*, også kendt som henholdsvis Fase 0, Fase 1 og Fase 2. I Sverige har Trafikverket undersøgelsestrinene *Åtgärdsvalsstudie*, *Lokaliseringsutredning*, og derefter *Väg-/Järnvägsplan* med miljøkonsekvensbeskrivelse.

**Figur 2 Planlægningsprocessen for ny kapacitet over Øresund**

Planlægningstrinene i henhold til svensk og dansk nomenklatur, sidestillet. Anslået tid for ny kapacitet over Øresund



Kilde: Kapacitet och redundans över Øresund, Trafikverket 2024.

Den udførte *Strategisk analys av HH* undersøgte en hovedløsning for forbindelsen samt flere underalternativer, om end på en oversigtsmåde. Det næste trin for yderligere udforskning af Helsingborg–Helsingør kan derfor logisk set betragtes som en lokaliseringsundersøgelse, i dansk nomenklatur kaldet *Forundersøgelse* eller *Fase 1*. Det kunne f.eks. være en forundersøgelse af en sænketunnel. Komitéen bedømmer dog, at der er behov for yderligere undersøgelser af valget eller arten af tiltag, og en strategisk analyse kan gennemføres, før der iværksættes en lokaliseringsundersøgelse. En lokaliseringsundersøgelse for et større jernbaneprojekt i Sverige kan tage 2–3 år eller mere og have et budget på SEK 50–150 millioner. Det er på linje med niveauet for de danske forundersøgelser, f.eks. forundersøgelse af den faste forbindelse fra Als til Fyn til ca. DKK 30 mio. og forundersøgelsen af en fast Kattegatforbindelse till ca. DKK 60 mio. Komitéen mener, at dette er det næste trin efter en bilateral strategisk undersøgelse, og at det er en fordel, hvis forslag til løsninger, der vil blive

undersøgt i en bilateral strategisk undersøgelse, er på samme detaljeringsniveau, og at undersøgelsen ikke beskæftiger sig med forslag på forskellige konkretiseringsniveauer.

Til den bilaterale strategiske undersøgelse er der nedsat en styregruppe, en projektledelse og ekspertgrupper fra ministerier og relevante myndigheder som Trafikverket, Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen, Sund & Bælt osv. Det er op til det enkelte land at organisere dette. Der vil også være brug for konsulentstøtte til opgaven i forskellige former, f.eks. specifikke ekspertiseområder, design, omkostningsvurderinger osv. Det anbefales, at implementeringen sker i et rimeligt pacet tempo, så myndighederne har tid til at engagere deres eget personale. I betragtning af den meget tidlige fase og emnets politiske karakter anses det for fordelagtigt, at en relativt stor del af arbejdet udføres af personale hos myndighederne. Således bedømmes det, at der er bedre forudsætninger for at afgrænse arbejdsindsatsen. Det er også gavnligt for at opbygge viden, færdigheder og samarbejdskanaler inden for og mellem myndigheder, da det kan være nødvendigt for at håndtere problemer i en overskuelig fremtid.

Det er rimeligt at planlægge en projektgennemførelsesperiode på 2 til 3 år, inklusive færdiggørelse og godkendelse hos myndighederne. Ressourcerne er vanskelige at estimere på nuværende tidspunkt, men arbejdsindsatsen vurderes at være på niveau med arbejdsindsatsen for *Strategisk analyse av HH*, dvs. et anslået samlet budget på omkring SEK 30 millioner.

Eksterne referencegrupper med andre statslige myndigheder, regionale myndigheder og organisationer, kommuner, næringsliv osv. anbefales også for at dele information og indsamle synspunkter og fakta. Åbenhed og gennemsigtighed opbygger tillid, skaber informationsudveksling, reducerer misforståelser, minimerer potentiel modstand og giver en mere saglig diskussion.

## Forslag til forberedende arbejde

### Forslag

Som forberedende arbejde, før der iværksættes en bilateral strategisk undersøgelse, foreslås det at udføre følgende:

- Udvikling af en fælles dansk-svensk prognose for trafikudvikling. Den metode, der anvendes i *Strategisk analys av HH* (2021), bør kunne anvendes.
- Udarbejdelse af en fælles dansk-svensk indledende analyse af redundans og beredskab for transportsystemet i Øresund. Målet er at forberede og organisere en dybdegående undersøgelse af redundans.
- Udarbejdelse af en detaljeret projektplan baseret på det nuværende udkast til mandatet. Der skal udarbejdes mere enkle memos for hvert temaområde, hvor indhold, tidsplan, ressourcer og styring specificeres og fastlægges.

Der er en række forberedende arbejder, som er nyttige at have udført, før en fælles bilateral strategisk undersøgelse startes.

Det anbefales, at de svenske og danske transportmyndigheder udarbejder en fælles fremtidsprognose for trafikudviklingen i og gennem Øresundsregionen. Det kan være en tidskrævende øvelse, men den giver et vigtigt evidensgrundlag for at analysere kapacitet og beregne de samfundsmæssige fordele ved løsningerne. Hvis denne opgave placeres inden for rammerne af selve den bilaterale undersøgelse, er der risiko for, at dette arbejde vil kræve en stor indsats og fokus. Der er også en risiko for, at det vil komplicere timingen af andre aktiviteter, der er afhængige af dette datagrundlag. Dette arbejde kan bygge på de prognoser og modelleringsværktøj, der findes i de to lande (Sampers, Samgods, GMM, FLITMO). Arbejdet bør fokusere på at koordinere de forskellige prognoser ved at benytte hinandens resultater for de forskellige geografiske områder, og dele data for bedre at kunne kalibrere modellerne. Dette blev gjort i det fælles projekt, *Strategisk analys av HH*, og de metoder, der blev brugt dengang til at afstemme prognoser og beregninger af samfundsøkonomiske fordele, bør bruges igen. Et første trin bør være at skabe et

ensartet billede af rejser og trafik fremover, hvilket også fremføres i en ny rapport fra Trafikverket.<sup>37</sup>

Spørgsmålet om behovet for redundans over Øresund ud fra et beredskabsperspektiv og for det militære og civile forsvar kan ikke alene analyseres af de almindelige svenske og danske transportmyndigheder, men må involvere flere andre myndigheder. Det foreslås, at man i et forberedende arbejde afklarer, hvilke organisationer, der skal inddrages i undersøgelsen af redundans over Øresund, og derefter specificerer, hvad en dybdegående undersøgelse af redundans skal omfatte. I kapitel 3.2.1 ovenfor er NTPC<sup>38</sup> blevet fremhævet som en god platform til at bringe relevante danske og svenske myndigheder sammen. Det foreslås, at Trafikverket får en særlig opgave med at rejse spørgsmålet i NTPC om, hvordan der kan nedsættes en arbejdsgruppe, der skal arbejde med en regional analyse af redundans. Ud over de myndigheder, der indgår i NTPC, foreslås det at inddrage Länsstyrelsen Skåne fra svensk side og Transportministeriet, Vejdirektoratet, Sund & Bælt, Banedanmark og Beredskabsstyrelsen fra dansk side i en regional dybdegående undersøgelse af redundans. Hvis Øresundsbro Konsortiet også tilføjes, vil gruppen af myndigheder også omfatte stort set de samme myndigheder,<sup>39</sup> som var involveret i analyserne af langsigtede forstyrrelser på Øresundsbroen, der blev udført af *Arbetsgruppen för Öresundsberedskap* i 2016 og 2021. Dette kan være et udgangspunkt. Den nedsatte arbejdsgruppe får derefter til opgave at komme med et mere detaljeret forslag til, hvordan en analyse af redundans kan udføres, baseret på den generelle beskrivelse i kapitel 3.2.1. Dette indebærer, at man skal foreslå en delprojektplan, der definerer formål og målsætninger, herunder afgrænsninger, identificerer analysebehov, anbefaler en metode, identificerer arbejds momenter og foreslår, hvordan ansvaret for arbejdet skal fordeles mellem myndighederne. Det første trin er at identificere mål, behov og krav for at skabe et redundant transportsystem. På baggrund af en udviklet delprojektplan kan arbejdets omfang og budget endeligt estimeres.

Komitéen foreslår, at de berørte svenske og danske ministerier pålægger deres myndigheder at forberede den bilaterale undersøgelse ved at udarbejde en detaljeret projektplan under hensyntagen

---

<sup>37</sup> Trafikverket (2026), *Vidareutveckla trafikledning och infrastrukturobjekt i Öresundsregionen*.

<sup>38</sup> Nordic Transport Preparedness Cooperation.

<sup>39</sup> Det er kun Rigspolitiet i Danmark, der mangler.

til det indhold, der foreslås i denne undersøgelse. Som beskrevet i tidligere kapitler foreslår komitéen, at der først udarbejdes mere enkle memos om hvert temaområde, som skal facilitere udarbejdelsen af en fælles projektplan (kommissorium), hvor indhold, tidsplan, ressourcer og styring specificeres og fastlægges. Den detaljerede projektplan hjælper også med at afgøre, om en bilateral undersøgelse skal være en sammenhængende undersøgelse, eller om undersøgelsen skal bestå af forskellige delundersøgelser, som kan gennemføres mere i rækkefølge over tid.

## Forslag om en permanent svensk statslig organisation til at håndtere kapacitet og redundans over Øresund

### Forslag

Det foreslås, at regeringen pålægger Trafikverket sammen med Länsstyrelsen i Skåne at oprette en permanent funktion i Sverige, der gennem samarbejde med de tilsvarende danske myndigheder har til formål at skabe en sammenhængende arbejdsmetode og udveksling over tid vedrørende den langsigtede planlægning og udvikling af infrastrukturen over Øresund, hvor landegrænser krydses. Funktionen skal løbende rapportere til og informere Regeringskansliet, så departementet kan føre sin dialog om de overordnede og principielle spørgsmål med Transportministeriet på et oplyst grundlag. Der vil også blive oprettet et *regionalt råd*, som bemandes af Trafikverket og Länsstyrelsen Skåne, til at styre funktionen. Repræsentanter fra Øresundsbro Konsortiet, Svedab, Region Skåne, Handelskammeret og evt. andre inviteres til rådet. *Funktionen för kapacitet och redundans över Öresund* foreslås sammen med funktionens *regionale råd* at få navnet *Sveriges Öresundsdelegation*. Det anbefales, at *Öresundsdelegationen* oprettes med det samme, selv før en fælles bilateral undersøgelse indledes, for at være en tydelig part i den fra svensk side.

## Baggrund og problemdefinition

Svenska statens engagement i etableringen af en fast Øresundsforbindelse var til stede og blev organiseret sammen med Danmark i mange årtier. Fra 1950'erne og frem til brobeslutningen i 1991 blev dette gjort ved at organisere de såkaldte Øresundsdelegationer, som havde navnene 1954-, 1964-, 1975- og 1984-års Øresundsdelegation. Dengang handlede det om at skabe en fast forbindelse, og undersøgelserne blev gennemført som statslige offentlige undersøgelser (Betænkninger) i flere omgange frem til beslutningen om Øresundsforbindelsen i 1991. Selv efter år 1991 har staterne via Øresundsbro Konsortiet haft en velfungerende organisation for design og konstruktion og fra åbningen for drift og vedligeholdelse af det fællesejede statslige anlæg. Det er velorganiseret og fungerer godt. Siden åbningen af broen er spørgsmål som jernbanedrift, trafikstyring og trafikfordeling også blevet reguleret af aftaler mellem de berørte myndigheder i begge lande. Parterne har klare roller omkring de forskellige ansvarsområder, og arbejdet med driftsrelaterede opgaver samt investerings tiltag med en vis tidshorisont er velfungerende.

En ting indgik naturligvis ikke i Øresundsbro Konsortiets rolle eller i nogen anden organisation, og det var spørgsmålet om udformningen af en eventuel ny kapacitet, hvis der skulle blive brug for det i fremtiden. Spørgsmålet om yderligere forbindelser kom tidligt op efter færdiggørelsen af Øresundsbroen.<sup>40</sup> Ikke mindst havde Helsingborg–Helsingør-forbindelsen været et af de alternative forslag i stort set alle undersøgelser og diskussioner i løbet af det 20. århundrede, og Helsingborg by havde ikke opgivet sin interesse for en fast forbindelse.<sup>41</sup> I anden halvdel af 00'erne udviklede rejserne over Øresundsbroen sig også kraftigt (se figur 2.1), og fremtidsprognoserne pegede på behovet for yderligere faste forbindelser i en relativt nær fremtid.<sup>42</sup>

I kølvandet på de regionale og kommunale initiativer blev der således i 2010'erne gennemført flere statslige undersøgelsesprojekter om nye forbindelser, såsom *Ny fast förbindelse över Öresund* fra Trafikverket 2011, *Sverigeförhandlingen*<sup>43</sup> 2017, *Strategisk analys av*

---

<sup>40</sup> f.eks. undersøgelserne *Helsingborg–Helsingør–København – et fremtidsperspektiv om HH-forbindelsen og Kystbanens opgradering*, april 2001, og *Ny Öresundsförbindelse: Helsingør–Helsingborg*, Atkins, marts 2003.

<sup>41</sup> Der blev også foretaget undersøgelser af HH-forbindelsen i 1990'erne, mens Øresundsbroen blev bygget, f.eks. undersøgelsen *Tågtunnel Helsingborg–Helsingør, förstudie*, 1998.

<sup>42</sup> *IBU-Øresund* (2010), *Infrastruktur og byudvikling i Øresundsregionen*.

<sup>43</sup> Afsnittet om en ny fast forbindelse mellem Sverige og Danmark.

HH 2021, efterfulgt af Trafikverkets undersøgelse *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund 2024*. Af disse var *Strategisk analys av HH et helt fælles projekt mellem danske og svenske myndigheder*, og det var et omfattende projekt, mens de andre næsten udelukkende var svenske opgaver. Projekterne har hovedsageligt været centreret om den nye Helsingborg–Helsingør-forbindelse, og undersøgelsesprojekterne er delvist baseret på hinanden, hvor Sverigeforhandlingen for eksempel specifikt anbefalede en fælles strategisk analyse af Helsingborg–Helsingør-ruten.

Men der har ikke været noget løbende konsekvent arbejde eller udveksling fra Sverige eller Danmark hvad angår spørgsmålet om behovet for ny kapacitet over Øresund. Undersøgelsesindsatserne har været organiseret i projektform, og der er gået relativt lang tid mellem projekterne. De kontakt- og dialogkanaler, der blev etableret i forbindelse med projekterne, ophørte eller forsvandt helt et stykke tid efter projekternes afslutning. Det har ført til manglende statslig kontinuitet og tilstedeværelse på området, mens regionale parter, samarbejdsorganer og kommuner løbende har været aktive.

Der har heller ikke været mandat til Trafikverket, Länsstyrelsen eller nogen anden statslig svensk myndighed til at have sin egen opfattelse på den planlægning af infrastruktur, der krydser landegrænser, og dermed den langsigtede funktion og udvikling af transportsystemet i Øresundsregionen, hvor en fælles forståelse af transportsystemet med Danmark er af stor betydning. Der bruges meget tid på at behandle kommunernes forslag til planlægningsspørgsmål, dialog med de berørte kommuner osv. Region Skåne, som blandt andet er ansvarlig for den kollektive trafik, den regionale infrastrukturplan og den regionale fysiske planlægning, har på grund af regionsrådets sammensætning ikke været i stand til at tage klarere stilling til forslagene om nye forbindelser.

Styringen af offentlige myndigheder er meget forskellig i Sverige og Danmark, hvilket giver ekstra udfordringer, især for svenske planlægningsmyndigheder som Trafikverket. Myndighederne under Ministerium hhv. Regeringskansli har meget forskellig styring og frihedsgrader. Svenske myndigheder er ikke en del af ministerierne som i mange andre lande, men styres af instruktioner fra myndighederne og årlige bevillingsgodkendelser. Myndighederne i Sverige er selvstændige, og der er ingen mulighed for detailstyring på minister-niveau, mens en dansk minister har det fulde ansvar og tydeligt styrer

sine ekspertmyndigheder. Transportministeriet og Ministeriet for Landsbygds- og infrastrukturdepartementet arbejder således også på forskellige detaljeringsniveauer, hvad angår infrastrukturtiltag. I Sverige har Trafikverket et stort planlægningsansvar og arbejder med langsigtet infrastrukturplanlægning, til dels på samme niveau som det danske Transportministerium. Samtidig har Trafikverket et begrænset mandat i forhold til infrastruktur, der krydser landegrænser, og udviklingen af denne, og ifølge regeringsgrundlaget er aftaler med andre stater regeringens ansvar.<sup>44</sup> Når Trafikverket arbejder med planlægning af infrastruktur, der krydser landegrænser, skal det ske i samarbejde med de danske myndigheder, men de er underordnet Transportministeriets departement. Det betyder, at en sådan kontakt svarer til, at Trafikverket henvender sig til ministeriet, og ministeriet forventer også i første omgang en dialog med det tilsvarende ministerium i Sverige.

Problemet med samarbejde om infrastruktur, der krydser landegrænser, mellem de nordiske lande er blevet undersøgt i en rapport fra Nordregio.<sup>45</sup> Undersøgelsen havde blandt andet til formål at foreslå tiltag til at lette planlægningen af transportinfrastruktur, der krydser landegrænser, og opsummerer udfordringerne inden for syv nøgleområder:

- acceptere, at planlægning af transportinfrastruktur, der krydser landegrænser, er kompliceret
- forstå den centrale rolle, som planlægning af national transportinfrastruktur spiller
- afhjælpe manglen på klare missioner og mandater for planlægning af transportinfrastruktur, der krydser landegrænser
- systematisk dele information og viden om planlægning af transportinfrastruktur
- tage højde for, at transportinfrastruktur, der krydser landegrænser, i sidste ende er et spørgsmål om prioriteringer

---

<sup>44</sup> Regeringsformen er den mest grundlæggende af de fire forfatninger. De femten kapitler indeholder principper for regeringsførelse, et katalog over medborgerlige friheder og rettigheder, regler for, hvordan regeringen, parlamentet og andre myndigheder skal fungere, og regler for deres kompetencer. Lagen.nu.

<sup>45</sup> Lundgren, Anna, Löfving, Linnea og Westin, Lars (2023), *Facilitating cross-border transport infrastructure planning in the Nordic Region*. Nordregio Report 2023:6.

- inddrage regionale og andre berørte parter i planlægning af transportinfrastruktur, der krydser landegrænser
- lære, hvordan man samarbejder om planlægning af transportinfrastruktur, der krydser grænser

Dette giver forslag til tilgange for at løse de problemer, der er skitseret ovenfor for Øresund.

Andre geografiske områder har også problemer med at undersøge og håndtere infrastruktur, der krydser landegrænser. Der er indledt et samarbejde for at håndtere dette, herunder Trafikverkets samarbejde med Jernbanedirektoratet om de fire jernbaneforbindelser til Norge.<sup>46</sup> Det er et samarbejdsforum, der har til formål at skabe et stærkere og mere formaliseret samarbejde om jernbaneplanlægning mellem Sverige og Norge, samt at koordinere trafikfordelingen på de fire jernbaner, der krydser landegrænser. Man vil også sikre sammenhæng mellem undersøgelser, planer, infrastrukturdesign, strategier og prognoser og dermed sikre mulighederne for bedre jernbanetjenester i de korridorer, der krydser landegrænser, på kort og lang sigt. Den anerkender også behovet for dialog med de relevante regionale myndigheder, og har til hensigt at komme med fælles anbefalinger til beslutningstagere om planlægningsretninger, undersøgelser og tiltag i de henseender.

Et andet eksempel på samarbejde om infrastruktur, der krydser landegrænser, er et samarbejde i det nordlige Sverige mellem Trafikverket og myndighederne i Nordnorge og Nordfinland, kaldet Platform North.<sup>47</sup> Formålet er at skabe et forum, hvor forskellige parter i fællesskab kan rejse spørgsmål, der er vigtige for at få succes med den voksende efterspørgsel på transport i Nordeuropa og militær mobilitet. Det vil også støtte udviklingen og udvidelsen af transportsystemet for at lette opstart og udvidelse af virksomheder og styrke Europas konkurrenceevne og uafhængighed. Platform North vil også styrke samarbejdet mellem de berørte parter, støtte dem i at planlægge deres aktiviteter i en tidlig fase og undersøge finansieringsmuligheder og -prognoser. Målet er at sikre, at infrastrukturen er godt tilpasset kundernes, transportselskabernes og militærets behov.

---

<sup>46</sup> Forslag til mandat, fagligt samarbejdsforum for planlægning, der krydser landegrænser, Sverige-Norge, Jernbanedirektoratet og Trafikverket 2023.

<sup>47</sup> <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/platform-north/> (hentet 2025-12-01).

Fra disse to samarbejder kan man lære noget og få inspiration til at organisere Sverige-Danmark på en lignende måde.

Erklæringen mellem Sverige og Danmark, som blev underskrevet af statsministrene i anledning af Øresundsbroens 25-års jubilæum, identificerede fire områder for et dybere samarbejde, hvilket også støtter tiltag til, hvordan samarbejdet kan uddybes på lang sigt.<sup>48</sup>

## Forslag til organisering

Der er flere måder at organisere en mere kontinuerlig svensk statslig tilstedeværelse i spørgsmålet om fremtidig kapacitet og redundans over Øresund. Komitéen overvejede forskellige muligheder, men konkluderede, at enkelhed er at foretrække, og at relativt små justeringer af mandater og opgaver bør være tilstrækkelige. Komitéens grundlæggende forslag er, at der oprettes en permanent funktion hos Trafikverket, som skal støtte Regeringskansliet i denne sag.<sup>49</sup> Trafikverket er ansvarlig for den langsigtede infrastrukturplanlægning på tværs af trafikformer, og er også den sektoransvarlige myndighed for Beredkapssektor Transporter. Funktionen omfatter også Länsstyrelsen Skåne, baseret på dens geografiske områdeansvar og koordineringsfunktion for staten i regionen, samt dens ansvar for kriseberedskab og civilforsvar.

Med en permanent funktion ville der blive skabt en svensk statslig kontinuitet i sagen, hvor kontaktkanaler og dialog ikke ophører eller forsvinder, og den statslige tilstedeværelse i denne statssag er netop permanent. Denne udvidede funktion vurderes at være en enkel og robust mindre justering og præcisering, som kan tilvejebringes via en præcisering i bevillingsgodkendelsen eller en ændring af myndighedens instruks.

Den oprettede funktion skal arbejde for at understøtte den svenske regerings syn på, hvordan den infrastruktur, der krydser landegrænser, kan udvikles over Øresund. Viden om og opfattelse af funktionen etableres gennem undersøgelser og studier af relevante temaer. Mere specifikt er funktionens opgave at løbende følge spørgsmålet om

---

<sup>48</sup> Erklæring mellem Sverige og Danmark i anledning af Øresundsbroens 25-års jubilæum i 2025, den 1. juli 2025.

<sup>49</sup> Komitéen ser et godt eksempel i nedsættelsen af den statslige undersøgelse i 2011 om en ny fast Øresundsforbindelse mellem Helsingborg og Helsingør. Det daværende Näringsdepartementet bad Trafikverket om at oprette et sekretariat, der kunne støtte Regeringskansliet i at gennemføre undersøgelsen.

kapacitet og redundans over Øresund og relaterede spørgsmål, og sammen med de danske transportmyndigheder at vise, hvordan trafikken forventes at udvikle sig over Øresund, gennem Øresundsregionen og mellem Sverige og kontinentet. På baggrund af denne viden kan det så bedømmes, hvilke dele af transportinfrastrukturen, der sandsynligvis vil blive hårdt belastet, og at revidere behovsbilledet for infrastruktur, der krydser landegrænser.

Funktionen vil løbende rapportere til Regeringskansliet (Landsbygds- og infrastrukturdepartementet), så Regeringskansliet kan føre sin dialog om de mere overordnede og principielle spørgsmål med Transportministeriet i Danmark på et velinformeret grundlag. I princippet bør spørgsmål, der kræver, at Transportministeriet i Danmark tager stilling, kommunikeres via Regeringskansliet (Landsbygds- og infrastrukturdepartementet). Først derefter kan spørgsmålet behandles yderligere af Trafikverket, Länsstyrelsen Skåne og de danske transportmyndigheder.

Det foreslås, at funktionen for kapacitet og redundans over Øresund skal involvere eksperter fra Trafikverket og Länsstyrelsen og om nødvendigt også eksperter fra andre relevante svenske myndigheder.

I Sverige vil der også blive oprettet et *regionalt råd*, som bemandes af Trafikverket og Länsstyrelsen Skåne, til at styre funktionen. Repræsentanter fra Øresundsbro Konsortiet, Svedab, Region Skåne, Handelskammeret og evt. andre inviteres til rådet. Rådet ledes af Länsstyrelsen med Landshövdingen som formand og mødeleder. *Funktionen för kapacitet och redundans över Öresund* foreslås sammen med funktionens *regionale råd* at få navnet *Öresundsdelegationen*. Navnet ”Sveriges Öresundsdelegationen” er passende og har, som tidligere forklaret, været brugt gennem alle vedtagne undersøgelser og forbedringer ved opførelsen af den eksisterende forbindelse. Det anbefales, at den svenske Öresundsdelegation oprettes med det samme, selv før en fælles bilateral undersøgelse indledes, for at være en tydelig part i den fra svensk side.



# Statens offentliga utredningar 2026

---

## Kronologisk förteckning

---

1. Skatteincitament för forskning och utveckling – ett nytt incitament baserat på utgifter för FoU-personal. Fi.
2. 710 miljoner skäl till reformer. Ju.
3. Genomförande av plattformsdirektivet. A.
4. Rektor i fokus – förutsättningar för ett pedagogiskt ledarskap. U.
5. Utvidgad avdragsrätt för sponsring m.m. Fi.
6. En nationell digital infrastruktur i hälso- och sjukvården. Styrning med tydliga roller och ansvar för aktörerna. S.
7. Förstärkt uppföljning och utvärdering av folkhälsopolitiken.  
Del I: Effektivare folkhälsoinsatser genom hälsoekonomiska analyser.  
Del II: Utvärdering av alkoholpolitikens styrmedel. S.
8. Rättssäker samhällsvård för barn och unga. S.
9. Registrering av EES-medborgare. Ju.
10. Ökade möjligheter till tillgångsriktad brottsbekämpning. Del 1 och 2. Ju.
11. Om överföring av Första AP-fondens verksamhet och tillgångar till Tredje och Fjärde AP-fonderna. Fi.
12. Om överföring av Sjätte AP-fondens verksamhet och tillgångar till Andra AP-fonden. Fi.
13. Straffansvar för deltagande i och samröre med kriminella sammanslutningar. Ju.
14. Ädelmetallutredningen – en moderniserad reglering av handel med ädelmetallarbeten. KN.
15. Marken, vattnet, tankarna.  
Konsekvenser för samer av svensk politik. Volym 1 och 2. Ku.
16. Försvarsexportinitiativ. För gemensam säkerhet. Fö.
17. Öresundsförbindelser 2050 – behov av kapacitet, redundans och svenskt-danskt samarbete. LI.

# Statens offentliga utredningar 2026

---

## Systematisk förteckning

---

### Arbetsmarknadsdepartementet

Genomförande av plattformsdirektivet. [3]

### Finansdepartementet

Skatteincitament för forskning och utveckling – ett nytt incitament baserat på utgifter för FoU-personal. [1]

Utvidgad avdragsrätt för sponsring m.m. [5]

Om överföring av Första AP-fondens verksamhet och tillgångar till Tredje och Fjärde AP-fonderna. [11]

Om överföring av Sjätte AP-fondens verksamhet och tillgångar till Andra AP-fonden. [12]

### Försvarsdepartementet

Försvarsexportinitiativ. För gemensam säkerhet. [16]

### Justitiedepartementet

710 miljoner skäl till reformer. [2]

Registrering av EES-medborgare. [9]

Ökade möjligheter till tillgångsinriktad brottsbekämpning. Del 1 och 2. [10]

Straffansvar för deltagande i och samröre med kriminella sammanslutningar. [13]

### Klimat- och näringslivsdepartementet

Ädelmetallutredningen – en moderniserad reglering av handel med ädelmetallarbeten. [14]

### Kulturdepartementet

Marken, vattnet, tankarna.

Konsekvenser för samer av svensk politik. Volym 1 och 2. [15]

### Landsbygds- och

### infrastrukturdepartementet

Öresundsförbindelser 2050 – behov av kapacitet, redundans och svenskt-danskt samarbete. [17]

### Socialdepartementet

En nationell digital infrastruktur i hälso- och sjukvården. Styrning med tydliga roller och ansvar för aktörerna. [6]

Förstärkt uppföljning och utvärdering av folkhälsopolitiken.

Del I: Effektivare folkhälsoinsatser genom hälsoekonomiska analyser.

Del II: Utvärdering av alkoholpolitikens styrmedel. [7]

Rättssäker samhällsvård för barn och unga. [8]

### Utbildningsdepartementet

Rektor i fokus – förutsättningar för ett pedagogiskt ledarskap. [4]