
KORTVERSION

REGION SKÅNE

NYA ÖRESUNDSFÖRBINDELSER EFFEKTER FÖR GRÄNSÖVERSKRIDANDE JÄRNVÄGSGODSTRANSPORTER



SLUTVERSION

2019-10-31

DOKUMENTINFORMATION

Titel: Öresundsförbindelser
Bild på framsida: Godståg vid Örestad. Foto: Emil Jansson

Beställare: Region Skåne
Kontaktperson: Petra Stelling, Region Skåne

Uppdragsnummer: 12602244

Uppdragsledare: Emil Jansson, Sweco
Bitr. uppdragsledare: Pär Winberg, Sweco
Utredare: Nataliia Kovalenko, Sweco
Utredare: Beatrice Granström, Sweco
Expert: Robert Sommar, Sweco
Granskning: Erik Haster, Sweco
Ombud: Stefan Bojander, Sweco

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte	4
2	Persontågstrafiken över Öresund	4
2.1	Nuläge	4
2.2	År 2035 och framåt	4
3	Godståg och godstransporter över Öresund	5
3.1	Nuläge	5
3.2	Framtiden med Fehmarn-Bälttunneln färdigställd	6
4	Nya Öresundsförbindelser	6
4.1	Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör (HH)	6
4.2	Öresundsmetro	7
5	Scenarioanalys över Öresundsbron år 2035-2050	7
6	Sårbarhetsanalys järnvägstransporter på Öresundsbron	8
6.1	Enkelspårdrift på Öresundsbron	8
6.1.1	År 2035-2050	9
6.2	Helt avstängd Öresundsbro	10
6.2.1	Tåg färjornas framtid	10
6.2.2	Möjliga alternativ	11
6.2.3	Godståg via HH och Helsingör-Köpenhamn	11
7	Slutsatser och diskussion	11

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Region Skåne har under 2018 genomfört en studie om redundans för gränsöverskridande godstransporter på järnväg med fokus på järnvägsfärjorna och Öresundsbron. Resultatet visar på stor osäkerhet avseende järnvägsfärjornas framtid. Om befintliga järnvägsfärjor inte förnyas skulle den godsmängd som färjorna idag transporterar kunna gå via den fasta förbindelsen (Öresundsbron) då det i dagsläget inte finns några kapacitetsproblem att öka godsmängderna i den utsträckningen. Däremot blir det svårt att hitta järnvägsalternativ i fall av avbrott på Öresundsbron. Troligen kommer transporterna att lyftas över till väg med betydande kostnadsökningar. Sårbarheten är således stor.

Under Sverigeförhandlingen analyserades i en delrapport en ny fast förbindelse Helsingborg-Helsingör. Utredningen gav vid handen att en sådan förbindelse inte kunde motiveras ur kapacitetssynpunkt då kapaciteten på Öresundsbron väntas räcka under överskådlig framtid, men att en ny förbindelse kan motiveras av andra skäl. I utredningen utgick man från Trafikverkets basprognos och man konstaterade även att vid 45 godståg per dygn eller mer behöver man sannolikt ta höjd för ett behov av tre godskanaler under vissa timmar, samt att denna nivå beräknas ha uppnåtts omkring år 2030.

Beräkningen av kapacitetsutnyttjandet beror dock på vilken trafikering som analyseras. Region Skåne har som mål att öka andelen kollektivtrafik till 40 procent. I en analys där man istället har utgått från en trafikering som uppfyller kollektivtrafikmålet blev slutsatsen att Öresundsbron år 2030 skulle ha ett kapacitetsutnyttjande på 155 procent.

I samband med att den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält väntas öppna år 2028 förväntas dessutom den transporterade godsmängden på den internationella järnvägstrafiken öka, hur mycket är osäkert då det förekommer flera olika prognoser.

Inom ramen för samarbetet i Greater Copenhagen Committee har en Trafikcharter tagits fram i vilken anges att flaskhalsproblem på Öresundsbron ska avhjälpas exempelvis på stationerna vid flygplatsen och Örestad, samt i kapaciteten på Öresundsbanan på båda sidor om sundet, samt att det på sikt finns behov av ytterligare fasta förbindelser över Öresund.

En svensk-dansk nationell utredning av nya Öresundsförbindelser har startats under 2018 med fokus på en vägförbindelse och en järnvägsförbindelse för persontåg i läget Helsingborg-Helsingör. Malmö stad och Köpenhamns kommun utreder en Metro mellan Malmö och Köpenhamn för persontransporter. Båda dessa nya förbindelser gör anspråk på att avlasta Öresundsbron.

Öresundsregionen på båda sidor sundet expanderar, vilket får till följd att antalet resenärer med tåg väntas öka. Detta samtidigt som såväl EU som Sverige tagit beslut om både nödvändiga och höga miljömål med syfte att långväga vägtransporter flyttas över till järnväg och sjöfart.

1.2 Syfte

Syftet med denna utredning är att beskriva olika scenarios för de gränsöverskridande järnvägsgodstransporterna med kapacitetsberäkningar och sårbarhetsanalyser. Målet är att få en ökad kunskap om när kapacitetstaket för Öresundsbron nås och hur de gränsöverskridande godsflödena på järnväg påverkas av en fast förbindelse Helsingborg-Helsingör samt en metro Malmö-Köpenhamn avseende kapacitetsutrymme och redundans. I scenarierna ska både den tekniska och praktiska kapaciteten för Öresundsbron studeras.

Fyra olika scenarion har utretts för tre olika målår 2035, 2040 och 2050:

- Samma kapacitet som idag, det vill säga enbart Öresundsbron.
- Öresundsbron och en fast förbindelse Helsingborg-Helsingör.
- Öresundsbron och en Metro.
- Öresundsbron, en fast förbindelse Helsingborg-Helsingör och en Metro.

2 Persontågstrafiken över Öresund

Persontågstrafiken över Öresund började i samband med öppnandet av Öresundsbron och består till huvudsak av Öresundståg som kopplar samman hela Sydsverige med Danmark. Till det tillkommer fjärrtågstrafik mellan Köpenhamn och Stockholm och även Göteborg under vissa perioder.

2.1 Nuläge

Totalt sker ca 30 000 resor mellan Skåne och Danmark per dag¹ och ca 50 % av dem har Malmö som start eller slut medan 7 % har Helsingborg som start eller slut. Ungefär hälften av dessa resor sker med kollektivtrafik och det är antaget att den absolut största delen sker med tåg över Öresundsbron. Merparten av kollektivtrafikresorna börjar eller slutar i Malmö, ca 11 000 per dygn.

Under maxtimmen reser ca 2 500 tågresenärer² per riktning.

2.2 År 2035 och framåt

Region Skåne har tagit fram en målstyrd resandeprognos för år 2050 och den bygger på att tågets andel av det totala resandet i Skåne ska öka kraftigt framöver. Denna prognos har varit utgångspunkten i arbetet med scenarier för den framtida tågtrafiken i Greater Copenhagen³. Som grund till kapacitetsanalyserna har denna utredning använt samma värden som har använts i det arbetet gällande resandet under maxtimmen över

¹ Så reser vi i Skåne, Resvaneundersökningen 2018

² Skånetrafikens resande 2015, exklusive fjärrtågsresenärer

³ Pågående uppdrag som Sweco utför under 2019

Öresundsbron i den starka riktningen, gäller endast det regionala resandet och fjärrtågsresenärer är ej medräknade och utan nya Öresundsförbindelser:

År 2035 – 6 300 resenärer

År 2040 – 7 500 resenärer

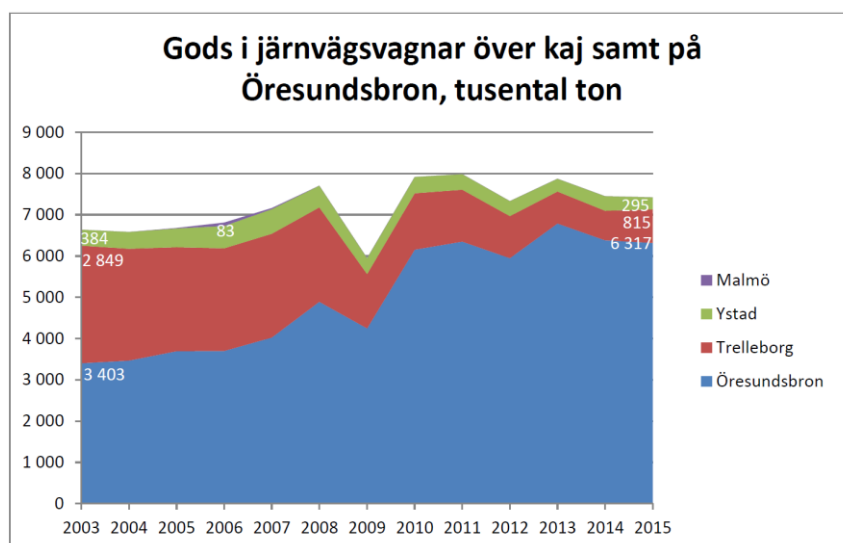
År 2050 – 10 000 resenärer

3 Godståg och godstransporter över Öresund

3.1 Nuläge

Godstransporter över Öresund omfattar lastbilar och godståg. För järnvägstransporter är fördelningen mellan Öresundsbron och direktfärjor Skåne - Tyskland helt annorlunda än vad som är fallet med godset på lastbil. Efter finanskrisen 2008 har godstransporterna via Öresundsbron ökat kraftigt. Enligt Trafik- och Byggestyrelsen är huvudorsaken till detta omflyttningar från järnvägsfärjorna. Dessutom har ett par nya tågoperatörer med fokus på intermodala transporter tillkommit i perioden. Utvecklingen ses i figuren nedan. Mätt i volym har utrikestransporter med järnvägstrafiken till/från Skåne ökat 11 %⁴ i perioden 2003–2015.

Antalet godståg via Öresundsbron har ökat kraftigt från att bron invigdes och har tagit trafik från järnvägsfärjorna, se figuren nedan.



Figur 1 Antal tusental ton gods med järnväg via skånska gränspassager 2003-2015. Källa: Ramböll 2015

⁴ Öresund PM godsprognos, 2017

Enligt Öresundsbrokonsortiet är torsdagen den mest trafikerade dagen och den dimensionerande maxtimmen är 9 % av dygnstrafiken i riktning mot Danmark och 10 % i riktning mot Sverige.⁵

Öresundsbron hanterar mer än 80 %⁶ av järnvägsgodset till och ifrån Europa.

3.2 Framtiden med Fehmarn-Bälttunneln färdigställd

Tunneln som är en kombinerad väg- och järnvägstunnel kommer att bli 18 km⁷ lång och kommer att vara världens längsta i sitt slag. Tunneln är en del i TEN-T nätet och ska ses som en del i att föra norra delen av Europa (Skandinavien) närmare den södra. TEN-T nätet kommer sedan att fortsätta norrut genom en utbyggnad av banan Rödby-Ringsted⁸, den liksom tunneln finansieras av EU och spåravgifter för de som använder tunneln. Även järnvägsinfrastrukturen på tyska sidan kommer att uppgraderas.

BaneDanmark har byggt en ny elektrifierad dubbelspårig bana mellan Ringsted via Köge till Köpenhamn. Den blir en förlängning på Fehmarn-Bälttunneln och det nuvarande dubbelspåret via Kolding får en tydlig redundansfunktion.

Att köra godstågen via Fehmarn-Bält via Rödby till Köpenhamn gör avståndet mellan Hamburg och Köpenhamn 160 km kortare i jämförelse med banan via Kolding. Troligtvis kommer det innebära att attraktiviteten för godstågstransporter kommer att öka.

Prognoserna tyder på att antalet godståg kommer att öka över Öresundsbron och med antagandet att maxtimmen är ca 10 % av dygntrafiken för godstågen skulle Basprognosens uppskattningar på 63 godståg per dygn år 2040, innebära ca tre godståg per timme och riktning. Skulle antalet godståg öka ännu mer eller att flera olika operatörer skulle önska att komma fram samtidigt, skulle det däremot kunna bli aktuellt med uppemot fyra godståg per timme och riktning.

4 Nya Öresundsförbindelser

4.1 Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör (HH)

En ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör utreds i dagsläget av den danska och svenska staten i ett gemensamt projekt. Den statliga utredningen likväl som tidigare utredningar innehåller en vägförbindelse för fordonstrafik och en järnvägsförbindelse avsedd för persontrafik. Enligt pågående utredning kommer tunnarna att byggas var för sig geografiskt åtskilda, för att kunna anpassas på ett bättre sätt till befintlig väg- och järnvägsinfrastruktur på respektive sida. Järnvägstunneln blir ca 9 kilometer lång medan vägtunneln som byggs lite söderut i respektive stad blir ca 14 kilometer lång.

⁵ Trafikprognos 2015. Förväntningar gällande Öresundsbron. Öresundsbro Konsortiet, februari 2016

⁶ Trafikverket PM Förbindelse över Öresund prognoser för godstransporter, 2017

⁷ Femerns A/S officiella hemsida

⁸ Bane Danmarks hemsida baneprojekter, 2017

4.2 Öresundsmetro

En ny fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö skulle bestå av en tunnel för metrotrafik som komplement till Öresundsbron. Malmö stad och Köpenhamns kommun arbetar tillsammans för att realisera och utveckla planerna. Öresundsmetron är planerad att kunna avgå varannan minut, och ta cirka 20 minuter mellan centrala Malmö och centrala Köpenhamn.

Projektet har uppskattat sittplatskapaciteten till ungefär 5 000 per riktning och timme baserat på 90 sekunders trafik med 50 meters enheter, det antagandet har även använts i denna studie.⁹

5 Scenarioanalys över Öresundsbron år 2035-2050

För att se vilken effekt nya fasta förbindelser över Öresund har med tre respektive fyra godståg per timme och riktning över Öresundsbron har en kapacitetsanalys gjorts utifrån den prognostiserade resenärsmängden.

Till år 2035 antas resandet med kollektivtrafik över Öresundsbron vara 6 300¹⁰ under maxtimmen och i den starka riktningen. Med åtta Öresundståg per timme och riktning kan dessa resandevolymer hanteras utan någon tillkommande förbindelse över Öresund men med en hög beläggning ombord tågen (97 %).

Till år 2040 antas resandet med kollektivtrafik över Öresundsbron vara 7 500¹¹ under maxtimmen och i den starka riktningen. Med åtta Öresundståg per timme och riktning kan dessa resandevolymer hanteras om HH eller en Metro byggs, annars är sittplatskapaciteten ombord Öresundstågen ca 116 %, det vill säga drygt 1000 personer får ej plats.

Till år 2050 antas resandet med kollektivtrafik över Öresundsbron vara 10 000¹² under maxtimmen och i den starka riktningen. Med åtta Öresundståg per timme och riktning kan dessa resandevolymer hanteras endast om en Metroförbindelse byggs. I annat fall blir sittplatsbeläggningen ombord på Öresundstågen mellan 139 och 154 % beroende på om HH är byggd eller inte.

Om det skulle gå fyra godståg och därmed endast sex Öresundståg under maxtimmen behövs både HH och Metron för att kunna tillgodose en sittplats för alla 10 000 resenärer, vilket innebär att 4 100 resenärer är hänvisade till Metron för att alla ska kunna få en sittplats. Byggs enbart Metron kommer både Öresundstågen och Metron att ha passerat sittplatskapaciteten ombord.

⁹ Förstudie Öresundsmetro Köpenhamn Malmö. 2013

¹⁰ Fjärrtågsresenärer är ej medräknade

¹¹ Fjärrtågsresenärer är ej medräknade

¹² Fjärrtågsresenärer är ej medräknade

Tabell 1 Scenarioanalys år 2035-2050 med tre och fyra godståg över Öresundsbron

Scenario	Tåg per timme och riktning			2035			2040			2050		
	Öresundståg	Fjärrtåg	Godståg	Antal resenärer under maxtimme per riktning	Beläggning sittplatser Öresundståg	Antalet resenärer hänvisade till Metron	Antal resenärer under maxtimme per riktning	Beläggning sittplatser Öresundståg	Antalet resenärer hänvisade till Metron	Antal resenärer under maxtimme per riktning	Beläggning sittplatser Öresundståg	Antalet resenärer hänvisade till Metron
3 godståg												
Endast Öresundsbron	8	2	3	6300	97%		7500	116%		10000	154%	
Med HH - 10 %	8	2	3	5670	88%		6750	104%		9000	139%	
Med Metro	8	2	3	6300	97%	0	7500	100%	1020	10000	100%	3520
Med HH och Metro	8	2	3	5670	88%	0	6750	100%	270	9000	100%	2520
4 godståg												
Endast Öresundsbron	6	2	4	6300	130%		7500	154%		10000	206%	
Med HH - 10 %	6	2	4	5670	117%		6750	139%		9000	185%	
Med Metro	6	2	4	6300	100%	1440	7500	100%	2640	10000	103%	5000
Med HH och Metro	6	2	4	5670	100%	810	6750	100%	1890	9000	100%	4140

6 Sårbarhetsanalys järnvägstransporter på Öresundsbron

I följande kapitel beskrivs driftsäkerheten för Öresundsbron och en sårbarhetsanalys för järnvägstransport på Öresundsbron utifrån två scenarion: enkelspårdrift och en total avstängning på Öresundsbron.

6.1 Enkelspårdrift på Öresundsbron

I analysen för enkelspårdrift har det antagits att sträckan mellan Lernacken och Pepparholmen, som är den teoretiskt längsta enkelspårsavståndet på ca 11 km är den sträcka som är avstängd. Flera andra scenarion skulle kunna inträffa som eventuellt skulle kunna innebära ännu längre enkelspårsträckor, vid exempelvis en urspårning vid en växel.

Utifrån den genomförda kapacitetsanalysen som visar att det är möjligt att trafikera Öresundsbron med upp till fyra Öresundståg och två godståg per timme och riktning har en scenarioanalys gjorts gällande sittplatskapacitet med nya Öresundsförbindelser. Det

antas att de fjärrtågsresenärer som är hänvisade till Metron eller Öresundståg inte påverkar resultatet i någon stor omfattning, då de antas vara förhållandevis få.

6.1.1 År 2035-2050

Till år 2035 antas resandet med kollektivtrafik över Öresundsbron vara 6 300 under maxtimmen och riktning. Med en reducerad trafik med ett enkelspår över Öresundsbron och endast fyra Öresundståg som trafikerar bron behövs en Metroförbindelse för att alla resenärer ska kunna få en sittplats. Mellan 2 400 och 3 100 resenärer behöver använda Metron beroende på om HH är byggd eller inte.

Till år 2040 antas resandet med kollektivtrafik över Öresundsbron vara 7 500 under maxtimmen och riktning. Med en reducerad trafik med ett enkelspår över Öresundsbron och endast fyra Öresundståg som trafikerar bron behövs en Metroförbindelse för att alla resenärer ska kunna få en sittplats. Mellan 3 500 och 4 300 resenärer behöver använda Metron beroende på om HH är byggd eller inte.

Till år 2050 antas resandet med kollektivtrafik över Öresundsbron vara 7 500 under maxtimmen och riktning. Med en reducerad trafik med ett enkelspår över Öresundsbron och endast fyra Öresundståg som trafikerar bron är det inte möjligt att alla resenärer får en sittplats även om Metron och HH byggs. Däremot blir beläggningen ombord på Öresundstågen inte mer än 123 % om både Metron och HH är byggda, jämfört med 309 % om ingen ny förbindelse byggs.

Tabell 2 Scenarioanalys år 2035-2050 för två godståg över Öresundsbron med enkelspårdrift

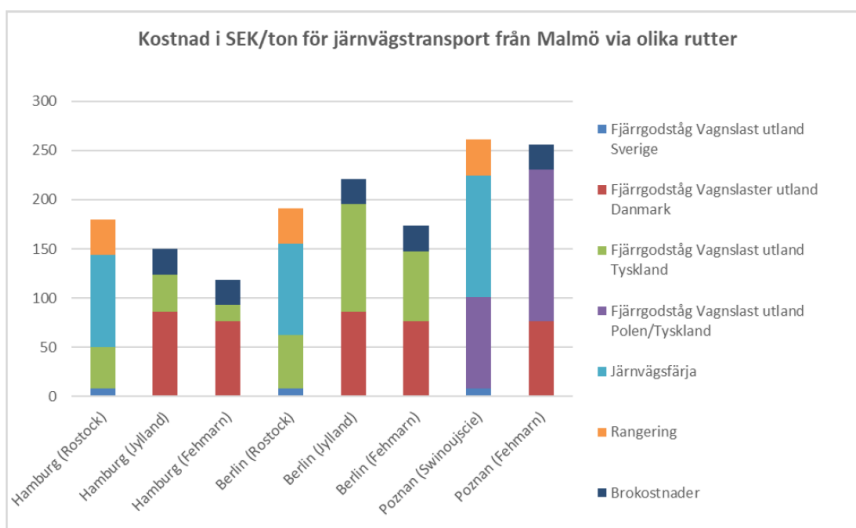
Scenario	Tåg per timme och riktning			2035			2040			2050		
	Öresundståg	Fjärrtåg	Godståg	Antal resenärer under maxtimme per riktning	Beläggning sittplatser Öresundståg	Antalet resenärer hänvisade till Metron	Antal resenärer under maxtimme per riktning	Beläggning sittplatser Öresundståg	Antalet resenärer hänvisade till Metron	Antal resenärer under maxtimme per riktning	Beläggning sittplatser Öresundståg	Antalet resenärer hänvisade till Metron
Endast Öresundsbron	4	0	2	6300	194%		7500	231%		10000	309%	
Med HH - 10 %	4	0	2	5670	175%		6750	208%		9000	278%	
Med Metro	4	0	2	6300	100%	3060	7500	100%	4260	10000	154%	5000
Med HH och Metro	4	0	2	5670	100%	2430	6750	100%	3510	9000	123%	5000

6.2 Helt avstängd Öresundsbro

6.2.1 Tågfärjornas framtid

Godsvagnsfärjorna kan ta en viss del av flödet, även om antalet färjor går ner över tid, och i förlängningen sannolikt kommer att försvinna helt om inte det fattas beslut på EU-nivå att de får ersättning som gör att de kan vara kvar i någon omfattning. Färjorna har naturligtvis bara en liten del av sin kapacitet tillgänglig för denna typ av temporära volymer, men är trots allt en möjlighet så länge de finns kvar.

Tågfärjornas framtid är dock ytterst oklar och under ett seminarium våren 2019¹³ berättade Stena Line att de nu köper in nya färjor för trafiken mellan Sverige och kontinenten och dessa nya färjor kommer inte att ha någon räls. Det tillsammans med en rapport från MOE som visar på att det kommer att vara mer ekonomiskt lönsamt att använda Fehmarn-Bält för järnvägstransporter från Malmö till östra Tyskland och Polen, visar på tågfärjornas kommande utmaningar.



Figur 17: Översikt över tonkostnad vid olika ruttval enligt beräkningarna, rutten anges inom parentes

Figur 2 Kostnadsanalys för järnvägstransporter från Malmö till Hamburg, Berlin och Poznan med olika rutter. Källa: MOE

Slutsatsen av dessa två resultat är att tågfärjorna troligtvis inte kommer att ersättas med nya tågfärjor då dagens färjor med räls tas ur bruk. Därför behöver det finnas en annan redundanslösning för järnvägstransporter över Öresund, en passiv och vilande lösning som inte behöver stödköpas för att finnas kvar.

¹³ Rail ferries and redundancy arrangerat av NJS tillsammans med Region Skåne – 2019-05-21

6.2.2 Möjliga alternativ

För att kunna hantera en längre totalavstängning av Öresundsbron bör en stor del av järnvägstransporterna vara intermodala och därmed ha lättare för att flytta över lastbäraren till en dragbil. Marknaden med statens hjälp bör driva på en sådan omväxling.

För de godståg som verkligen behöver korsa sundet är bedömningen att dagens tågfärjor inte kommer att vara kvar efter att Fehmarn-Bält-förbindelsen är färdigställd. Därför är denna utrednings bedömning att en framtida fast HH-förbindelse måste ha möjlighet för passage av godståg vid ett längre stopp på Öresundsbron.

Därför är det mycket viktigt att bevaka planeringen av en HH-förbindelse för att säkerställa denna godsfunction, framför allt gällande koppling till Helsingborg godsbangård, lutning och strömförsörjning samt att få ett tydligt direktiv från EU-nivå att det är en nödvändig funktion för att säkerställa ScanMed-korridorens redundans.

6.2.3 Godståg via HH och Helsingör-Köpenhamn

Eftersom det troligtvis endast kan bli aktuellt med godstågstrafik under lågtrafik behöver godstågen ha en plats där de kan magasineras och förslagsvis används Helsingborgs godsbangård för detta ändamål. Godsbangården har flertalet spår och i ligger nära Helsingborg C vilket troligtvis blir HH-förbindelsens kopplingspunkt på svenska sidan.

7 Slutsatser och diskussion

Öppen Öresundsbro

Med HH och en Metro blir det teoretiskt möjligt för fyra godståg per timme och riktning att trafikera Öresundsbron ända till år 2050 under maxtimmen med en målstyrd resandeprognos som bygger på en kraftigt ökad marknadsandel för tåg gällande persontransporter och redan år 2035 uppstår ett behov av ytterligare Öresundsförbindelser om fyra godståg ska trafikera Öresundsbron under maxtimmen. Behovet ökar till år 2040 då det krävs ytterligare förbindelser för att kunna trafikera tre godståg under maxtimmen. Grunden är att Metron och Öresundstågen samverkar i förflyttandet av människor över sundet. Analysen har inte gjort någon bedömning gällande Metrons exakta attraktionskraft eller överflyttningsförmåga utan har endast sett till dess teoretiska sittplatskapacitet per timme. Troligtvis kommer en Metro att vara ett bra alternativ för vissa personer medan för andra så är fortsatt Öresundstågen det bästa resealternativet. Det är även möjligt att nya fasta förbindelser över Öresund skulle kunna ge upphov till ett nygenererat resande, men det är inget som har tagits med i denna utredning.

Denna utredning har utgått från att det är möjligt att trafikera Öresundsbron med tre godståg och tio persontåg¹⁴ eller fyra godståg och åtta persontåg. Denna trafikering är

¹⁴ Denna trafikering anses vara möjlig i *Resande och transporter över Öresund (2016-2017)* på sidan 16: "Vid utbyggnad av CPH (två extra perrongspår och riktningssdrift), kan kapaciteten ökas så att bronns fulla kapacitet (12 passagerar- och två godståg, alternativt 10 passagerar- och tre godståg) kan utnyttjas."

dock mycket känslig för störningar och utnyttjar kapaciteten maximalt, varför det i praktiken skulle kunna komma att reduceras med ett godståg eller två persontåg för att få en mer robust tidtabell. Om restriktioner görs på Öresundstågens bekostnad kommer Metron och HH att spela en ännu viktigare roll, skulle istället fjärrtågen prioriteras bort blir resultaten desamma som i denna utredning. En begränsning gällande antalet godståg under maxtimmen kan vara att anslutande infrastruktur på danska och svenska sidan inte medger tre eller fyra godståg per timme och riktning, i denna utredning har endast kapaciteten på Öresundsbron analyserats och en vidare utredning bör genomföras för att se om det är möjligt att säkerställa tre eller fyra godstågskanaler genom Danmark och i södra Sverige.

Öresundsbro med enkelspårsdrift

Även vid enkelspårsdrift över Öresundsbron hjälper HH och Metron till att kunna upprätthålla en acceptabel trafikering över sundet med upp till två godståg och fyra Öresundståg per timme och riktning. Ända fram till år 2040 kan alla resenärer erhålla en sittplats under maxtimmen och till år 2050 blir det ca 23 % stående under maxtimmen.

Stängd Öresundsbro

Vid en totalavstängning av Öresundsbron är denna utrednings ståndpunkt att en framtida fast förbindelse Helsingbör-Helsingör måste utformas så att godståg kan passera genom den vid störda lägen. Resonemanget bygger på att dagens tåg färjor som trafikerar mellan Trelleborg/Ystad och kontinenten med största sannolikhet kommer att försvinna efter att Fehmarn-Bält-förbindelsen är färdigställd. Exempelvis visar ekonomiska analyser på att den mest ekonomiska rutten för järnvägstransporter från Malmö till Polen kommer att vara via Fehmarn-Bält och Stena Line köper just nu in nya fartyg utan järnvägsräls för trafiken mellan Trelleborg och kontinenten. Det är därför mycket viktigt att HH planeras på ett sådant sätt att godstågstrafik möjliggörs i nödfall med hänsyn till bland annat:

- Tunnelns lutning
- Strömförsörjning
- Lastprofil
- Koppling till Helsingborgs godsbangård med eventuell trafikering via Helsingborg C

Även vid en längre enkelspårsdrift skulle det kunna bli aktuellt med omledning av vissa godståg via HH.