

# Kommissorium for strategisk analyse af fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg



Vejdirektoratet



TRAFIKVERKET

# Kommissorium/Projektspecifikation for strategisk analyse/förberedende studie af fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg

## Indhold:

- 1) Hovedkommissorium for strategisk analyse/forberedende studie af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg
- 2) Delkommissorium: Linjeføring og anlægsbudget for vejanlæg
- 3) Delkommissorium: Trafik og samfundsøkonomi
- 4) Delkommissorium: Finansiering
- 5) Delkommissorium: Infrastruktur og drift af baneanlæg

Bilag 1: Grafisk illustration af projektorganisationen

Bilag 2: Overordnet tidsplan for projektet

## 1) Hovedkommissorium/Projektspecifikation for strategisk analyse/förberedende studie af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg

### Baggrund

Det er besluttet, at der skal gennemføres en strategisk analyse/forberedende studie af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg (HH-forbindelsen). Analysen skal gennemføres i samarbejde mellem Danmark og Sverige. Den strategiske analyse/förberedende studie omfatter både en ren vejforbindelse og en vej- og baneforbindelse for persontog.

En fast HH-forbindelse vil kunne fungere som en ny transportkorridor mellem Danmark og Sverige. Bedre forbindelser over Øresund vil også være til gavn for transittrafikken mellem hele Skandinavien og resten af Europa. Konkret vil forbindelsen bidrage til at øge tilgængeligheden med reduktion af transporttiden til forskellige steder i Øresundsregionen og gennem Øresundsregionen. Herudover kan forbindelsen styrke mobiliteten, robusthet og forsyningsikkerheden/förörjningsssäkerhet på tværs af Øresund. Det kan skabe nye muligheder for øget integration og vækst/tillväxt i Øresundsregionen.

En strategisk analyse/förberedende studie er en indledende undersøgelse, der gennemføres på myndighedsniveau uden egentlig mellemstatslig aftale.

Med den brede aftale i Danmark om en grøn transportpolitik fra 2009 lagde det danske Folketing sig fast på den såkaldte rullende planlægning, som består i, at anlægsprojekter undersøges på flere niveauer, og at der

efter hvert undersøgelsesniveau tages politisk stilling til, om der skal arbejdes videre mod et anlæg. Den danske beslutningsproces for statslige infrastrukturprojekter ser normalt sådan ud:  
Indledende undersøgelser og strategiske analyser → Forundersøgelser → VVM-undersøgelser (Vurdering af Virkninger for Miljøet) → Anlæg.

I Sverige så intrådte en ny planlægningsproces 2013. Planlægningsprocessen består af følgende steg:  
Förberedande studie/åtgärdsvalsstudie → Vägplan och järnvägsplan → Beslut om betydande miljöpåverkan → Anlæg.

Tidsperspektivet och analysförutsättning for en evt. fast HH-forbindelse er åbning omkring 2035.

### **Syfte/formål**

Projektets hovedmål er at udarbejde en samlet strategisk analyse/forberedende studie, der tilvejebringer/tillhandahåller et solidt beslutningsgrundlag for politisk stillingtagen på både dansk og svensk side til, om hvorvidt der skal arbejdes videre med planlægning af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Projektet ska slutrapporteras 2020.

Syftet/formålet med analysen er indledningsvist aftalt: (jf. bilag 8 i Sverigesforhandlingen, <http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/01/170626-Delrapport-Danmark-1.pdf>) til følgende:

- Redovisa dansk-svensk modell/metod för prognosarbete kopplat till Öresundstrafikens utveckling, de trafikala effekterna av en Helsingborg-Helsingör-förbindelse.
- Redovisa de trafikmässiga möjligheterna i de olika alternativen, dvs vilken typ av förbindelse som etableras Helsingborg-Helsingör (järnväg/väg eller bara väg). Ta fram ett förslag på hur ett dansk-svenskt trafikupplägg med Öresundsbron samt Helsingborg-Helsingör ser ut med beaktande av erfarenheterna sedan 2000 och med fokus på hur nyttorna kan maximeras.
- Redovisa finansieringsmöjligheter/finansieringskällor och finansieringsmodeller/ genomförandemodeller lämpliga att använda vid genomförandet av en ny förbindelse Helsingborg-Helsingör. Undersöka möjligheten att få infrastrukturmedel från EU.
- Redovisa samhällsekonomisk analys samt kompletterande redovisning av övriga nyttor såsom förändringar för mobilitet, integration, bostadsmarknad och bostadsbyggande, erhvervsudvikling/näringslivsutveckling, gemensamt uddannelsesstilbud/utbildningsutbud och sociala nyttor. De kommunala och regionala effekterna belyses med bidrag/stöd av kommunerna/regionerna.
- Redovisa hur avgiftspolitikerna påverkar mobilitet/integration över Öresund samt hur en gemensam avgiftspolitik påverkar samhällsnytta och övriga nyttor vid genomförande av en ytterligare fast förbindelse Helsingborg/Helsingör.

### **Tidligere gennemførte analyser**

Projektet bygger videre på et eksisterende dansk-svensk samarbejde, herunder analyser af rejsende og transporter over Øresund. Der er ligeledes tidligere gennemført en række/ett flertal fragmenterede og regionalt funderede analyser af muligheden for at etablere en fast forbindelse for vej og bane mellem Helsingør og Helsingborg.

Indholdet i disse analyser er i et litteraturstudie, der er gennemført i 1. halvår 2018, blevet gennemgået. Relevant materiale og konklusioner fra disse analyser vil blive brugt som udgangspunkt i denne strategiske analyse/förberedande studie.



En fast vej- og eventuel baneforbindelse for persontog vil være geografisk opdelt. Videre har tidligere analyser vist at den mest hensigtsmæssige linjeføring for vejforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg er en boret tunnel, der vil gå fra Helsingørmotorvejen E47/E55 ved Snekkersten til E4/E6 syd for Helsingborg. Den tidligere studerede tunnelen vil være ca. 8 km lang, mens den samlede forbindelse med tilslutningsanlæg til motorvejene vil være ca. 14 km. En gennemlysning af tidligere studerede løsninger samt alternativa linjeføringer skal vurderes i den strategiske analyse/förberedande studien.

En baneforbindelse vil i givet fald bestå af en forlængelse af Kystbanen til Helsingborg. En tunnel, der forbinder stationerne i Helsingør og Helsingborg, vil være ca. 6 km lang og har tidligere antagits indeholde nye underjordiske stationer i begge byer. Baneforbindelsen vil kun være beregnet for persontog.



Mulige linjeføringer for en HH-vejforbindelse (rød) og baneforbindelse for persontog (blå).

Foreløbige analyser, som lokale aktører har gennemført, indikerer, at en fast HH-forbindelse har gode muligheder for at være rentabel – både finansielt og samfundsøkonomisk. I dette studie underkastes projektet en indledende fælles statslig analyse med de normalt anvendte vurderingsmetoder for større infrastrukturprojekter.

Udgangspunktet for analysen/förberedande studie er, at en fast HH-forbindelse skal finansieres af brugerne. Det gælder også nødvendige udvidelser af infrastrukturen på land, der skal undersøges nærmere. Ring 5 på Sjælland er ikke en forudsætning for en fast HH-forbindelse og indgår ikke i projektet.

### Opgaven/Generella strategier

Den strategiske analyse/förberedande studie skal vurdere finansieringsgrundlaget for en fast HH-forbindelse og afklare, om der på den baggrund skal arbejdes videre med projektet i form af en forundersøgelse. Herefter vil skulle følge VVM-undersøgelse (EIA)/Väg och järnvägsplan samt beslut om betydende miljøpåverkan.

Den strategiske analyse/förberedande studie skal indeholde alle relevante forhold såsom anlægsoverslag/anlægningskostnads-kalkyler, trafikudvikling, takster/taxor och avgifter, samfundsøkonomi, finansiering,

finansieringsmodeller, betydning for den samlede øresundstrafik samt behovet for udvidelse af den ansluttede infrastrukturen på land.

Der er udarbejdet fire delkommissorier, som tilsammen beskriver de enkelte delopgaver for analysen. Delkommissorierne handler om:

- Linjeføring og anlægsbudget for vejanlæg
- Trafik og samfundsøkonomi
- Finansiering
- Infrastruktur og drift af baneanlæg

### **Tilskud fra EU til analysen**

Der er ansøgt om og bevilget tilskud fra EU til gennemførelse af analysen gennem programmet: Interreg Øresund-Kattegat-Skagerrak (ØKS). Interreg-ansøgningen er ansøgt i et samarbejde mellem Vejdirektoratet, Trafikverket og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og med Vejdirektoratet som ledende partner.

Gennem projektførelsen skal der løbende hvert ½ år indsendes statusrapporteringer og anmodninger om udbetalinger til Interreg. Dette stiller nogle relativt store krav til projektets løbende budget- og økonomistyring, herunder dokumentation af udgifter.

Interreg stiller også nogle krav til projektet bl.a. i relation til information, evaluering og effektmålinger. F.eks. skal der ved projektets opstart opstilles effekter og mål for projektet, som der løbende skal følges op på og afrapporteres til Interreg. Der skal også opstilles en kommunikationsplan, og i henhold til kommunikationsplanen skal offentligheden løbende informeres om projektets indhold og resultater. EU-logoet skal bruges i forbindelse med afrapporteringer.

### **Organisering**

Analysen er organiseret i en styregruppe med Transport-, Bygge- og Boligministeriet, Vejdirektoratet, Näringsdepartementet og Trafikverket. Styregruppen har det overordnede ansvar for projektets fremdrift og prioriteringer. Styregruppens medlemmer har ansvaret for evt. clearing/förankring af beslutninger i egen organisation. Formandskabet/ordförandeskapet i styregruppen går på skift mellem Danmark og Sverige fra møde til møde.

Der er både fra dansk og svensk side etableret regionale følgegrupper/referensgrupper på embedsmandsniveau/tjänstemannanivå. Den danske regionale følgegruppe har deltagelse af Region hovedstaden, Kommunekontaktrådet Hovedstaden og Helsingør kommune. Den regionale svenske følgegruppe har deltagelse af Malmö og Helsingborg kommuner samt Region Skåne.

I Danmark er nedsat en tværministeriel følgegruppe. Den danske tværministerielle følgegruppe har deltagelse af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Skatteministeriet, Finansministeriet og Erhvervsministeriet. Den tværministerielle følgegruppe vil løbende og mindst en gang årligt blive forelagt status for analysearbejdet og delresultater.

I Danmark er der endvidere nedsat en dansk koordineringsgruppe med repræsentanter fra Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet. Denne gruppe koordinerer specifikke danske forhold i projektet, bl.a. som forberedelse til drøftelserne på styregruppemøderne. I Sverige er der en intern referensgruppe i Trafikverket, der koordinerer specifikke svenske forhold i projektet.

I Sverige så förankras projektets framdrift inom Trafikverkets verksamhetsområde Planerings nationella organisation och löpande med Näringsdepartementet.

Projektet organiseres med en projektledelsesgruppe og fire arbejdsgrupper.

Projektledelsesgruppen har ansvaret for den overordnede projektledelse og økonomistyring og skal sikre koordineringen af arbejdet. Projektledelsesgruppen skal udarbejde sammenfatninger af analyseresultater både undervejs i projektet og ved projektets afslutning. Endvidere skal gruppen sekretariatsbetjene styregruppen og følgegrupperne. Projektledelsesgruppen har også ansvaret for afrapporteringerne og økonomistyringen i forhold til Interreg. Projektledelsesgruppen bemannes med repræsentanter fra Vejdirektoratet, Trafikverket og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Der nedsættes fire arbejdsgrupper svarende til hvert af de fire delkommissorier (jf. beskrivelserne i delkommissorierne). Arbejdsgrupperne bemannes af medarbejdere fra Vejdirektoratet, Trafikverket og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

En oversigt over organiseringen af projektet fremgår af bilag 1.

### **Tidsplan**

Den strategiske analyse/forberedende studie skal gennemføres i løbet af 2 ½ år. Arbejdet igangsættes 1. juli 2018 og afsluttes 31. december 2020.

Arbejdet følger en samlet tids- og procesplan for projektet. En foreløbig overordnet tidsplan for projektet fremgår af bilag 2.

### **Intressenter**

Der er en række interessenter hvor nogle deltager direkte i arbejdet (berörda departement, Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen, Trafikverket) og andre i form af referencegrupper (Region Skåne, Region Hovedstaden, Helsingborgs kommun, Helsingörs kommun, Malmö kommun, Kommunekontaktrådet Hovedstaden). Herudover er der en række andre interessenter f.eks. SVEDAB, Øresundsbro Konsortiet, A/S Øresund/Sund & Bælt, DTU og Banedanmark der evt. også kan bidrage med input til dele af analysen.

### **Kommunikation**

Der vil blive udarbejdet en kommunikationsplan, som danner grundlag for kommunikationsaktiviteterne gennem projektet.

Kommunikationsaktiviteterne vil dels omfatte skriftlig formidling via hjemmesider og tidsskriftartikler og dels involvering af interessenterne gennem workshops og ved oplæg og deltagelse i relevante konferencer.

Arbejdssproget for arbejdsgrupperne og formidling af resultater er "dansk/svensk".

### **Økonomi**

Der er i alt afsat 10 mio. DKK til gennemførelse af den strategiske analyse, som finansieres ligeligt mellem Danmark og Sverige. Herudover er der fra Interreg givet tilsagn om tilskud fra EU på ca. 7,3 mio. DKK.

Budgettet skal bruges til dels at finansiere timer for medarbejderne fra de medvirkende organisationer og dels til finansiering af konsulentopgaver.

Det er tanken, at analysen i vidt omfang skal løses med brug af konsulenter. Mange af de beskrevne analyseopgaver skal derfor udbydes som konsulentudbud.

Som udgangspunkt er der følgende fordeling af budgettet:

<b>Delaktivitet</b>	<b>Konsulenter og øvrige udgifter (mio. DKK)</b>	<b>Timer i alt for de tre deltagende organisationer</b>
Linjeføring og anlægsbudget for vejanlæg	1,6	1.600
Trafik og samfundsøkonomi	3,4	5.500
Finansiering	0,6	2.000
Infrastruktur og drift af baneanlæg	2,4	3.100
Projektledelse og koordinering	0,3	3.100
Kommunikation	0,2	900
<b>I alt</b>	<b>8,5</b>	<b>16.200</b>

## 2) Delkommissorium: Linjeføring og anlægsbudget for vejanlæg

### Arbejdsopgaver

Der udarbejdes forslag til detaljering af linjeføring for HH-forbindelsen for vejtrafik inkl. tilslutninger på land. Der kan udarbejdes alternative forslag, hvis dette vurderes at være relevant. I forslagene til linjeføring skal der tages hensyn til konsekvenser for natur og miljø, og der redegøres for de væsentligste konsekvenser på et overordnet niveau. Der gennemføres en oversigtlig skitsering af linjeføringens forløb med henblik på at sikre, at linjeføringen miljømæssigt og anlægsteknisk vil være gennemførlig inför en kommende fysisk planlægning.

Der skal redegøres for behovet for udbygning af vejinfrastrukturen på dansk og svensk side, som har betydning for trafikken over Øresund. Disse vurderinger skal bl.a. foretages ud fra de kapacitetsanalyser, der bliver foretaget med baggrund i de trafikale konsekvensberegninger af HH-forbindelsen (jf. delkommissoriet for arbejdsgruppen for Trafik og samfundsøkonomi).

På dansk side er den umiddelbare vurdering, at der kan blive behov for at udbygge dele af Helsingørmotorvejen og evt. mindre dele af de eksisterende ringvejsforbindelser om København. Anlæg af Ring 5 vurderes ikke at være nødvendig som følge af en fast HH-forbindelse og indgår ikke i projektet.

Nye faste förbindelser fordrar en anslutning till befintlig infrastruktur där tidigare utredningar har antagit en koppling mot den befintliga tpl Helsingborg Södra E4/E6. Det fortsatta utredningsarbetet ska studera frågan vidare.

Möjliga alternativa lokaliseringar för en betalstation och gränskontroller skal studeras i arbetet.

Der skal udarbejdes et gemensamt overordnet anlægs- og driftsoverslag for en HH-vejforbindelse med tilhørende landanlæg samt for de forbedringer af vejinfrastruktur på dansk og svensk side, som vurderes nødvendige som følge af en fast HH-forbindelse.

Forslag til linjeføringer og anlægsoverslag/anlægningskostnads-kalkyler for baneanlæg foretages i arbejdsgruppen for Infrastruktur og drift af baneanlæg, men der kan blive behov for samarbejde mellem arbejdsgrupperne.

### **Organisering**

Arbejdsopgaverne gennemføres af en arbejdsgruppe for Linjeføring og anlægsbudget for vejanlæg.

Arbejdsgruppen bemannes med repræsentanter fra Vejdirektoratet (ledende) og Trafikverket.

Arbejdsgruppen refererer til projektledelsesgruppen (jf. hovedkommissoriet).

### **Tidsplan**

Arbejdet sættes i gang 1. juli 2018 og skal være afsluttet medio 2020.

### **Økonomi**

Til gennemførelse af opgaven er afsat 1,6 mio. DKK til konsulenter og i alt 1.600 timer for medarbejdere fra de deltagende parter. Timerne for de deltagende parter forudsættes som udgangspunkt fordelt således:

Trafikverket:	800 timer
Vejdirektoratet:	800 timer

## **3) Delkommissorium: Trafik og samfundsøkonomi**

### **Arbejdsopgaver**

Der skal gennemføres trafikberegninger både for person- og godstrafik. Der vil være behov for at gennemføre trafikmodelberegninger med trafikmodellerne både på den svenske side (SAMPERS/SAMGODS) og danske side (Landstrafikmodellen (LTM)).

Der vil være behov for at foretage tilpasninger af modellerne, så de kan modellere trafikken over Øresund så godt som muligt, herunder også at begge modeller giver nogenlunde det samme trafikniveau på den faste forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Elementer fra Øresundstrafikmodellen og de erfaringer, man har fra trafikudviklingen over den faste Øresundsforbindelse, kan indgå i dette arbejde. Arbejdet kan ligeledes inddrage det datamateriale, der i 2015, i et samarbejde mellem Danmark og Sverige, blev indsamlet for rejser over Øresund for persontrafik.

Der skal foretages en kortlægning af de nuværende trafikstrømme og udviklingen heri i Øresundsregionen både for person- og godstrafik. Tilgængeligt statistisk materiale for færgetrafik og trafikken over den faste Øresundsforbindelse vil blive brugt i dette arbejde. Færge- og fjernbusmarkedet over Øresund vil også blive belyst.

Der skal foretages trafikale beregninger med forskellige takststrukturer for den faste HH-forbindelse både for en ren vejforbindelse og en vejforbindelse i kombination med en baneforbindelse for persontrafik. Der skal også foretages en række/flertal trafikale følsomhedsberegninger/känslighetsanalyser bl.a. med varierende



takstniveauer og forudsætninger om trafikvækst. Der opstilles forudsætninger om omfang af mulig fortsat færgefart med og uden en fast HH-forbindelse.

Med baggrund i trafikberegningerne skal der foretages analyser af trafikbelastningen på centrale vej- og banestrækninger i Danmark og Sverige med henblik på at vurdere det potentielle behov for kapacitetsudvidelser.

Der skal ligeledes gennemføres effektberegninger primært i form af rejsetidsbesparelser, men også vurderinger af eksterne effekter som uheld, støj og luftforurening/partikel- og luftforureninger. Effekterne skal fordeles på effekter for Danmark og Sverige.

Der skal gennemføres samfundsøkonomiske beregninger med udgangspunkt i de gennemførte effektberegninger og drifts- og anlægsoverslag samt skønnede omkostninger til etablering og drift af betalingsanlæg. Metodegrundlaget for gennemførelse af samfundsøkonomiske beregninger i Danmark og Sverige skal sammenlignes med henblik på at udarbejde et ensartet grundlag, hvis det er muligt. Der skal gennemføres samfundsøkonomiske beregninger på nationalt niveau i både Danmark og Sverige, og en samlet samfundsøkonomisk beregning for begge lande.

Som supplement til de "rene" samfundsøkonomiske beregninger gennemføres analyser og vurderinger af regionaløkonomiske og andre effekter som f.eks. mobilitet, integration, erhvervsudvikling/næringslivsutveckling, bolig- og uddannelsesudbud/bostads- og udbud og særskilte vurdering af miljøforhold for etablering af en fast HH-forbindelse.

### **Organisering**

Arbejdsopgaverne gennemføres af en arbejdsgruppe for Trafik og samfundsøkonomi.

Arbejdsgruppen bemandes med repræsentanter fra Trafikverket (ledende), Vejdirektoratet og Trafik-, Bygge, og Boligstyrelsen.

Arbejdsgruppe refererer til Projektledelsesgruppen (jf. hovedkommissoriet).

### **Tidsplan**

Arbejdet sættes i gang 1. juli 2018 og skal være afsluttet medio 2020.

### **Økonomi**

Til gennemførelse af opgaven er afsat 3,4 mio. DKK til konsulenter og i alt 5.500 timer for medarbejdere fra de deltagende parter. Timerne for de deltagende parter forudsættes som udgangspunkt fordelt således:

Trafikverket:	2.750 timer
Vejdirektoratet:	1.800 timer
Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen:	950 timer

## 4) Delkommissorium: Finansiering

### Arbejdsopgaver

Der skal opstilles forslag til alternative takststruktur og niveau for personbiler og lastbiler for HH-forbindelsen. Takststrukturene skal ses i relation til taksterne på Øresundsforbindelsen København – Malmø, herunder de økonomiske konsekvenser for Øresundsforbindelsens økonomi, kunde/indtægtsgrundlag mv.

Opstilling af takstforudsætninger sker i samarbejde med arbejdsgruppen for Trafik og samfundsøkonomi. Der kan evt. nedsættes en særlig gruppe, der drøfter og endeligt fastlægger de hovedscenarier for takststrukturer, der skal regnes på.

Der skal foretages omkostningsskøn over etablering og drift af betalingssystemet. Disse beregninger kan baseres på erfaringer fra de nuværende betalingssystemer på Storebælts- og Øresundsforbindelsen samt betalingssystemet på den nye bro i Frederikssund. De igangværende analyser af en Østlig ringvej om København kan evt. også inddrages i arbejdet.

Med udgangspunkt i resultaterne fra trafikberegningerne og takststrukturer gennemføres beregninger af brugerfinansieringspotentialet, herunder tilbagebetalingstider for anlægget inkl. investeringer i landanlæg.

Brugerfinansieringsberegningerne skal gennemføres både for en ren vejforbindelse og for en vejforbindelse og baneforbindelse for persontrafik. Arbejdsgruppen for Infrastruktur og drift af baneanlæg har ansvaret for beregning af finansieringsbidraget fra baneforbindelsen.

For at vurdere robustheden i projektets økonomiske rentabilitet/lønsamhet gennemføres følsomhedsanalyser/kænslighetsanalyser med varierende forudsætninger af f.eks. rente og trafikvækst.

Endvidere skal det, i samarbejde med arbejdsgruppen for Trafik- og samfundsøkonomi, vurderes, hvordan brugerbetalingen påvirker mobiliteten og muligheder for øget integration over Øresund, herunder i relation til Øresundsforbindelsen.

En utgångspunkt för arbetet är att pröva en organisationsmodell med statsgaranti, som den der bl.a. bruges for Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen.

Udgangspunktet for analysen er, at en fast HH-forbindelse skal finansieres af brugerne. Udover brugerfinansiering vurderes muligheden for potentiel medfinansiering fra regionale myndigheder, private virksomheder, EU mv.

### Organisering

Arbejdsopgaverne gennemføres af en arbejdsgruppe for Finansiering.

Arbejdsgruppen bemannes med repræsentanter fra Vejdirektoratet (ledende) og Trafikverket.

Arbejdsgruppen refererer til Projektledelsesgruppen (jf. hovedkommissoriet).

### Tidsplan

Arbejdet sættes i gang 1. juli 2018 og skal være afsluttet medio 2020.

## **Økonomi**

Til gennemførelse af opgaven er afsat 0,6 mio. DKK til konsulenter og i alt 2.000 timer for medarbejdere fra de deltagende parter. Timerne for de deltagende parter forudsættes som udgangspunkt fordelt således:

Trafikverket:	1.000 timer
Vejdirektoratet:	1.000 timer

## **5) Delkommissorium: Infrastruktur og drift af baneanlæg**

### **Arbejdsopgaver**

Forslag til detaljering af linjeføring og stationer i Helsingør og Helsingborg for en fast HH baneforbindelse for persontog skal udarbejdes, herunder beskrivelse af tekniske løsninger for forbindelsen.

Den hensigtsmæssige stationsplacering og udformning i Helsingør og Helsingborg skal analyseres, herunder hensynet til tilgængelighed for stationens brugere.

Baneinfrastrukturen ad Kystbanen og i det centrale København tillader ikke godstog, så den baneforbindelse, der skal analyseres, vil kun blive brugt af persontrafik.

Den mulige udnyttelse af en fast HH-baneforbindelse skal ses i sammenhæng med muligheder for togtrafik på tilstødende/anslutende banestrækninger og stationer.

Der skal, i samarbejde med gruppen for trafik og samfundsøkonomi, opstilles forslag til, hvordan et sammenhængende dansk/svensk oplæg til trafikering af forbindelsen kan se ud. Det er på dansk side en forudsætning, at togbetjeningen på Kystbanen samlet set ikke berøres negativt.

Fra dansk side er det en forudsætning, at togtrafikken – med undtagelse af nødvendige anlæg i selve Helsingør - skal kunne afvikles på nuværende banenet, idet tilpasninger af spor og signaler mv. inden for de fysiske rammer af den eksisterende baneinfrastruktur dog er en mulighed. Sådanne muligheder belyses.

Der skal udarbejdes anlægs- og driftsoverslag for en fast HH-baneforbindelse.

Forslag til detaljering af linjeføringer og anlægsoverslag for vejanlæg foretages af arbejdsgruppen for Linjeføring og anlægsbudget for vejanlæg, men der kan blive behov for samarbejde mellem arbejdsgrupperne.

Desuden fastlægges antagelser om togtrafikens betalingsevne via HH-forbindelsen. På den baggrund skal der udarbejdes en opgørelse af det mulige nettobidrag, som togtrafikken vil kunne betale for anvendelsen af en HH-baneforbindelse.

Evt. miljø- og naturmæssige konsekvenser af baneanlægget skal også vurderes på et overordnet niveau.

### **Organisering**

Arbejdsopgaverne gennemføres af en arbejdsgruppe for: Infrastruktur og drift af baneanlæg.

Arbejdsgruppen bemannes med repræsentanter fra Trafikverket (ledende) og Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen.

Arbejdsgruppen refererer til Projektledelsesgruppen (jf. hovedkommissoriet).

### **Tidsplan**

Arbejdet sættes i gang 1. juli 2018 skal være afsluttet medio 2020.

### **Økonomi**

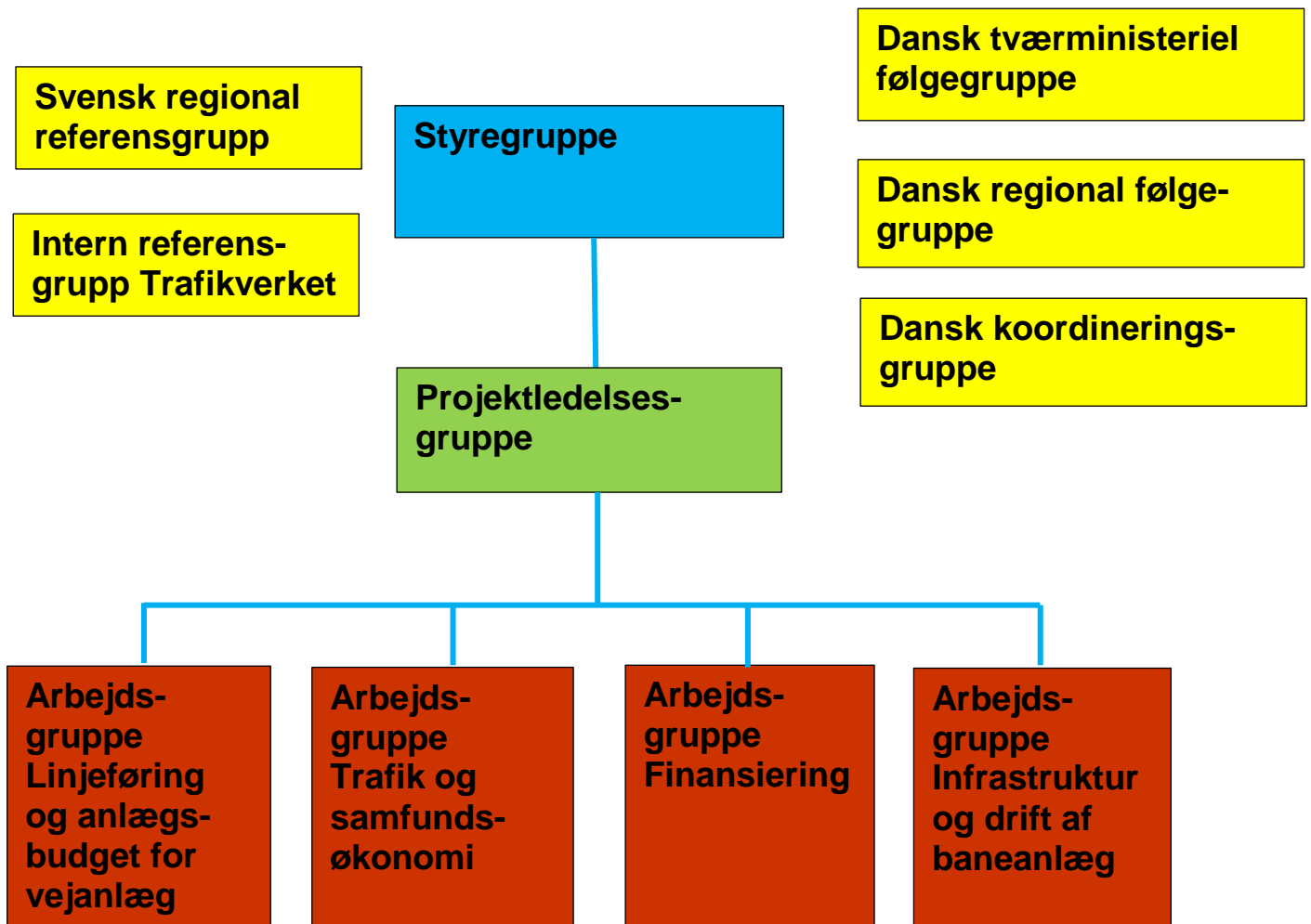
Til gennemførelse af opgaven er afsat 2,4 mio. DKK til konsulenter og i alt 3.100 timer for medarbejdere fra de deltagende parter. Timerne for de deltagende parter forudsættes som udgangspunkt fordelt således:

Trafikverket:	1.500 timer
Vejdirektoratet:	100 timer
Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen:	1.500 timer

## Bilag 1: Grafisk illustration af projektorganisationen

### Overordnet organisering

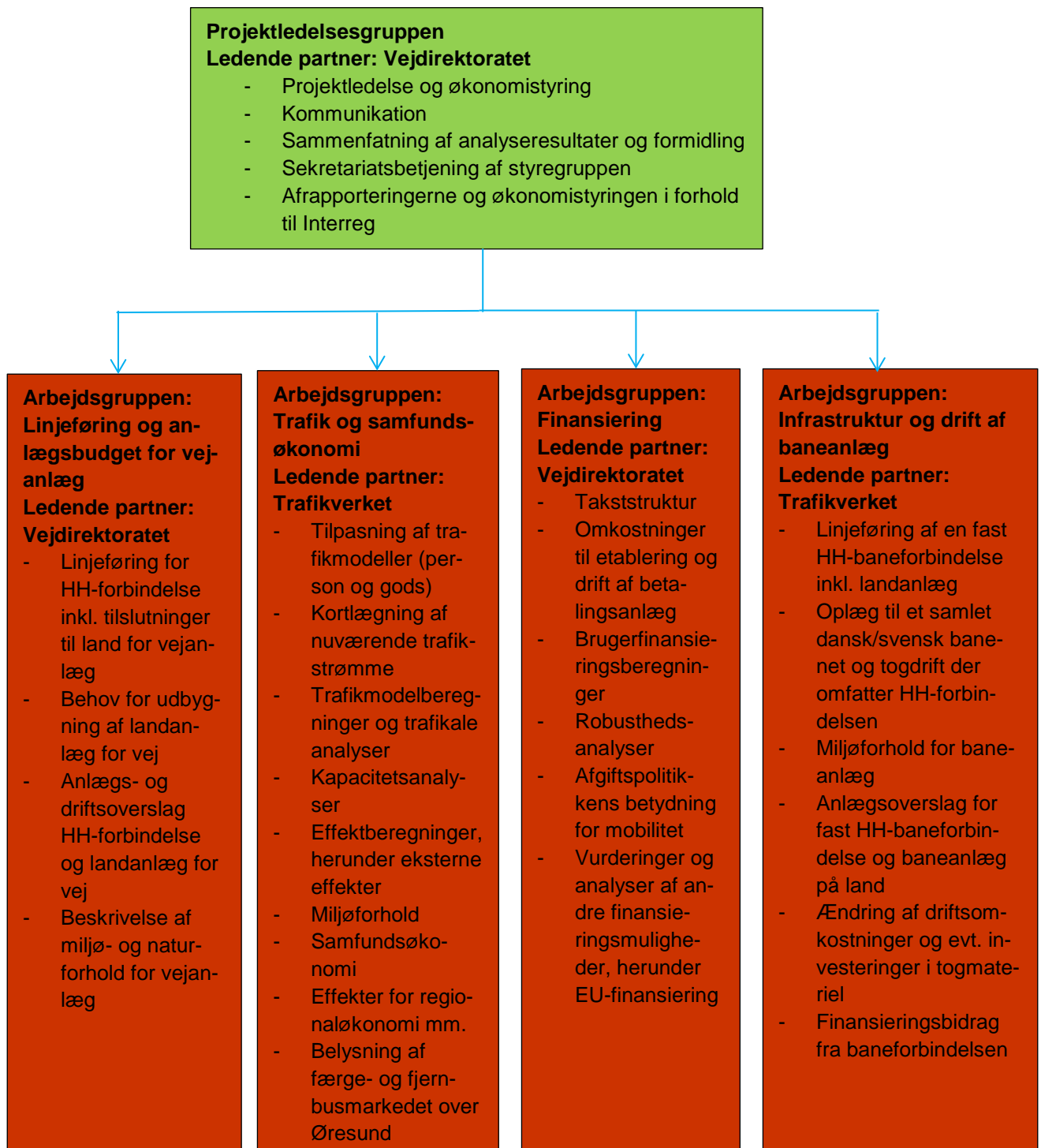
Illustration af den overordnede organisering af projektet fremgår nedenfor:





## Projektledelse og arbejdsgrupper

Projektet organiseres med en projektledelsesgruppe og fire arbejdsgrupper som illustreret nedenfor:



## Bilag 2: Overordnet tidsplan for projektet

Nedenfor er angivet en foreløbig overordnet tidsplan for projektet.

	2018			2019				2020			
	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal	1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal	1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal
<b>Linjeføring og anlægsbudget for vej</b>											
Linjeføring og miljø for HH vejforbindelse											
Udbygning af landanlæg											
Anlægsoverslag											
Afrapportering											
Arbejdsgruppemøder	x	x		x	x	x	x	x	x	x	
<b>Trafik og samfundsøkonomi</b>											
Tilpasning af trafikmodeller											
Kortlægning af nuværende trafikstrømme											
Trafikmodelberegninger mm.											
Kapacitetsanalyser											
Effektberegninger											
Samfundsøkonomi											
Regionaløkonomiske analyser											
Effekter for miljøforhold											
Afrapportering											
Arbejdsgruppemøder	x	x		x	x	x	x	x	x	x	
<b>Finansiering</b>											
Opstilling af takststrukturer											
Udgifter til betalingsanlæg											
Brugerfinansieringsberegninger											
Robusthedsanalyser											
Afgiftspolitikens påvirkning af mobiliteten											
Alternative finansieringsmuligheder											
Afrapportering											
Arbejdsgruppemøder	x			x		x		x		x	
<b>Infrastruktur og drift af baneanlæg</b>											
Linjeføring af fast HH baneforbindelse											
Behov for udbygning af banenet											
Miljøforhold for baneanlæg											
Koncept for togdrift											
Anlægsoverslag											
Finansieringsbidrag fra baneforbindelsen											
Afrapportering											
Arbejdsgruppemøder	x	x		x	x	x	x	x	x	x	
<b>Projektledelse og koordinering</b>											
Projektledelse inkl. møder											
Økonomistyring											
Revision											
<b>Kommunikation</b>											
Workshops med interessenter											
Oplæg og deltagelse på seminarer											
Artikler i tidsskrifter											
Endelig afrapportering											
Udvikling og drift af hjemmesider											
Trykning											