

RESUMÉ-RAPPORT

Strategisk analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg



Indhold

En fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg	4
En strategisk analyse.....	6
Hvad kan en HH-forbindelse bestå af?.....	8
Hvad betyder en HH-forbindelse for trafikken?	14
Hvilke konsekvenser får forbindelsen for klima, miljø og trafikuheld?.....	22
Hvor meget koster det at bygge en HH-forbindelse?.....	24
Kan forbindelsen tilbagebetales af brugerne?.....	25
Er HH-forbindelsen en god investering for samfundet?	26
Hvad kan der ske nu?.....	27



Udarbejdet af

Vejdirektoratet, Trafikverket, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Konsulentbistand og baggrundsanalyser

WSP, MOE | Tetraplan, Rambøll, Niras, CRT, PA, Incentive newthinking



En fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg

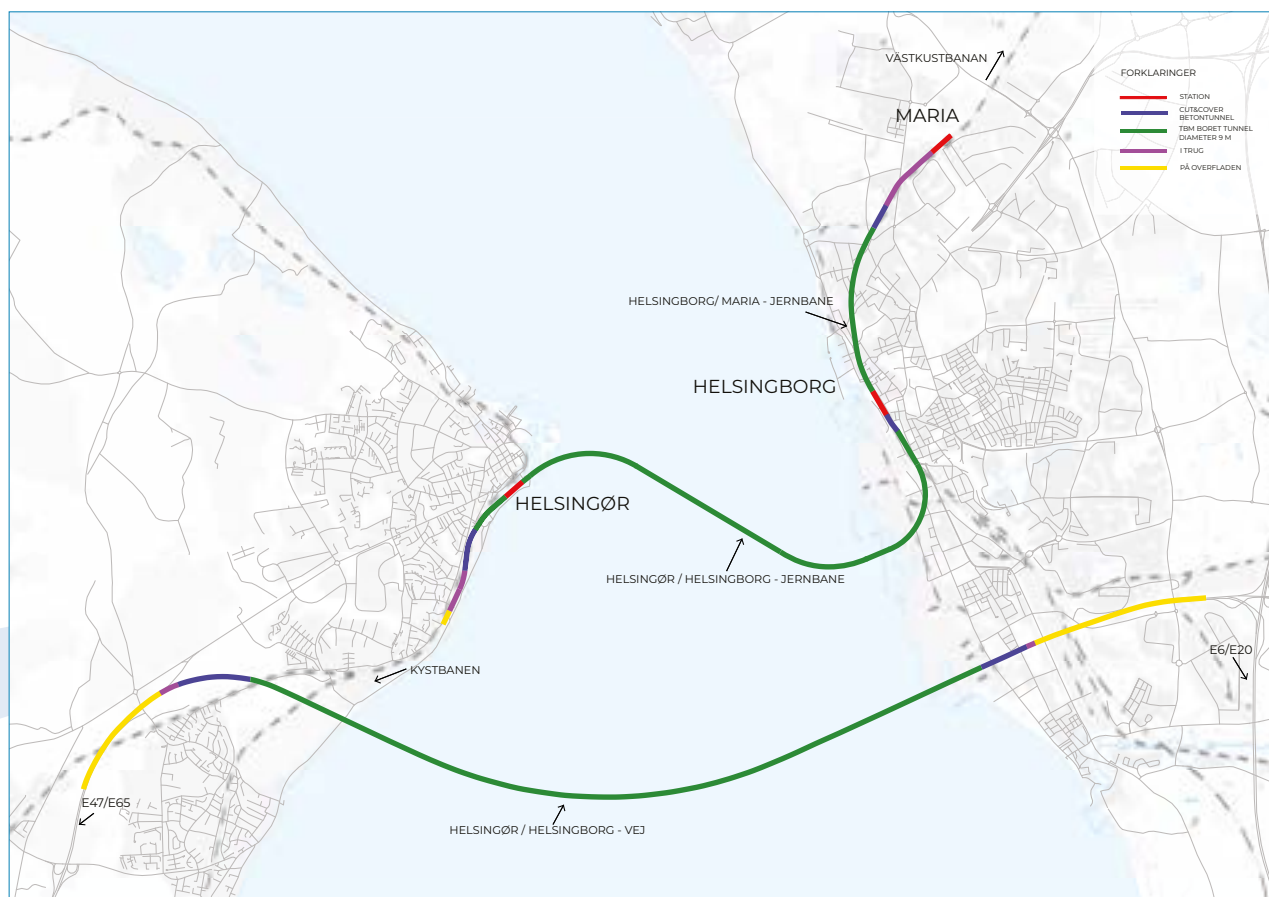
En fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg (HH) vil give bedre muligheder for interaktion og rejser på tværs af det nordlige Øresund. Rejsetiden mellem de to byer halveres fra 49 til 25 minutter i bil og reduceres fra 49 til 33 minutter med tog, når ventetid ved færgerne medregnes.

En fast vejforbindelse og en baneforbindelse for persontog tænkes anlagt som to adskilte, borede tunneller under Øresund. Anlægsomkostningerne for en vejforbindelse er estimeret til 23 mia. kr. og en baneforbindelse til 19 mia. kr., dvs. i alt omkring 42 mia. kr.

De biler, som kører gennem vejtunnelen, kan betale anlægget af denne over ca. 35 år. Da en tredjedel af trafikken kommer fra Øresundsbroen, medfører det dog samtidigt, at indtægterne på Øresundsbroen reduceres med omkring 450 mio. kr. årligt efter åbning af HH-forbindelsen. Togtrafikken kan kun betale en lille del af omkostningerne i en baneforbindelse, og overskuddet fra vejforbindelsen er ikke tilstrækkeligt stort til, at den kombinerede løsning kan betales af brugerne.

En ren vejforbindelse er samfundsøkonomisk rentabel med en intern rente på 5,0 pct. En kombineret forbindelse for vej og bane har en intern rente på 2,9 pct. og er dermed ikke samfundsøkonomisk rentabel. Den interne rente skal være over knap 3,5 pct., før et projektet anses for at være samfundsøkonomisk rentabelt.

En HH-vejforbindelse øger i mindre omfang trafikken på Helsingørmotorvejen og den nordlige del af Motorring 3. Trafikstigningen er ikke i sig selv så stor, at det udløser behov for at udbygge strækningerne. Omlægning af vejtrafikken fra Øresundsbroen betyder også, at både Øresundsmotorvejen og Amagermotorvejen aflastes for trafik.



FIGUR 1 Vej- og baneforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

Samlet set øges vejtrafikken gennem Danmark med en HH-forbindelse. Det medfører en ekstra CO₂-udledning fra vejtrafikken på 41.000 ton om året svarende til ca. 0,3 pct. af udledningen fra den samlede vejtrafik i 2040, hvilket dog vil falde i takt med den grønne omstilling af køretøjerne. Den øgede trafik vil også bidrage til en begrænset forøgelse af luftforureningen og antallet af trafikuheld. Den ekstra togtrafik rummer ikke umiddelbart CO₂-effekter.

Selve anlægsarbejdet forventes at medføre en udledning på 0,8 - 0,9 mio. ton CO₂ for vejforbindelsen hvis den bygges med dagens anlægsmetoder og materialer, og tilsvarende 1,4-2,0 mio. ton CO₂ hvis det er en kombineret vej- og baneforbindelse.

En strategisk analyse

Siden åbningen af Øresundsbroen mellem København og Malmø i år 2000 har en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg været undersøgt af de regionale aktører i projekter med fokus på Øresundsregionens infrastruktur og byudvikling. Det såkaldte IBU-projekt fra 2010 pegede på et hovedscenarie for en fremtidig HH-forbindelse: En baneforbindelse mellem stationerne i Helsingør og Helsingborg kombineret med en vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen syd for Helsingør og E6 syd for Helsingborg.

Med denne strategiske analyse er det første gang siden Øresundsbroens åbning, at de statslige myndigheder gennemfører en analyse af mulighederne for en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Den strategiske analyse af en fast HH-forbindelse er bl.a. en udløber af et svensk initiativ om at søge dialog med Danmark om en yderligere fast forbindelse over Øresund.

Formålet med analysen er at tilvejebringe et grundlag for en stillingtagen i Danmark og Sverige til, om der skal gennemføres en forundersøgelse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.



Det er beregningsmæssigt forudsat, at HH-forbindelsen åbner i 2035, og at den som udgangspunkt skal betales af brugerne. Det er endvidere forudsat, at en fast baneforbindelse ikke må påvirke Kystbanen negativt, og at den ikke skal bruges til godstog. I forhold til vejtrafikken er der ikke forudsat nye ringforbindelser eller udvidelser af eksisterende omkring København.

Sammenlignet med vejtrafikken vil en HH-baneforbindelse ikke indebære samme trafikale og kapacitetsmæssige aflastning af Øresundsbroen, idet forbindelsen ikke forudsættes benyttet til godstrafik og fjern tog.

Baneforbindelsen forudsættes betjent med fire kystbanetog i timen til Helsingborg, hvoraf to i et beregningsalternativ fortsætter ind i Sverige. Der er ikke kapacitet på Kystbanen til hurtige persontog over længere afstande, som ikke betjener Kystbanen, ligesom der ikke er kapacitet til - og det i øvrigt ikke er hensigtsmæssigt med - banegodstrafik via Kystbanen ind gennem Københavns centrum. Den planlagte HH-baneforbindelse er således kun planlagt som en regional persontogsforbindelse.

Denne resumé-rapport præsenterer hovedresultater fra analysen med vægt på konsekvenserne for Danmark. En mere udførlig gennemgang fremgår af den fælles dansk-svenske sammenfatningsrapport.



Hvad kan en HH-forbindelse bestå af?

Analysen har set på en vejforbindelse og en baneforbindelse for persontog mellem Helsingør og Helsingborg. Der er i vid udstrækning valgt at arbejde videre med de principløsninger, som var forudsat i IBU-projektet. På et overordnet niveau er der dog også skitseret alternative løsninger med bl.a. en sænketunnel og en mere direkte baneforbindelse.

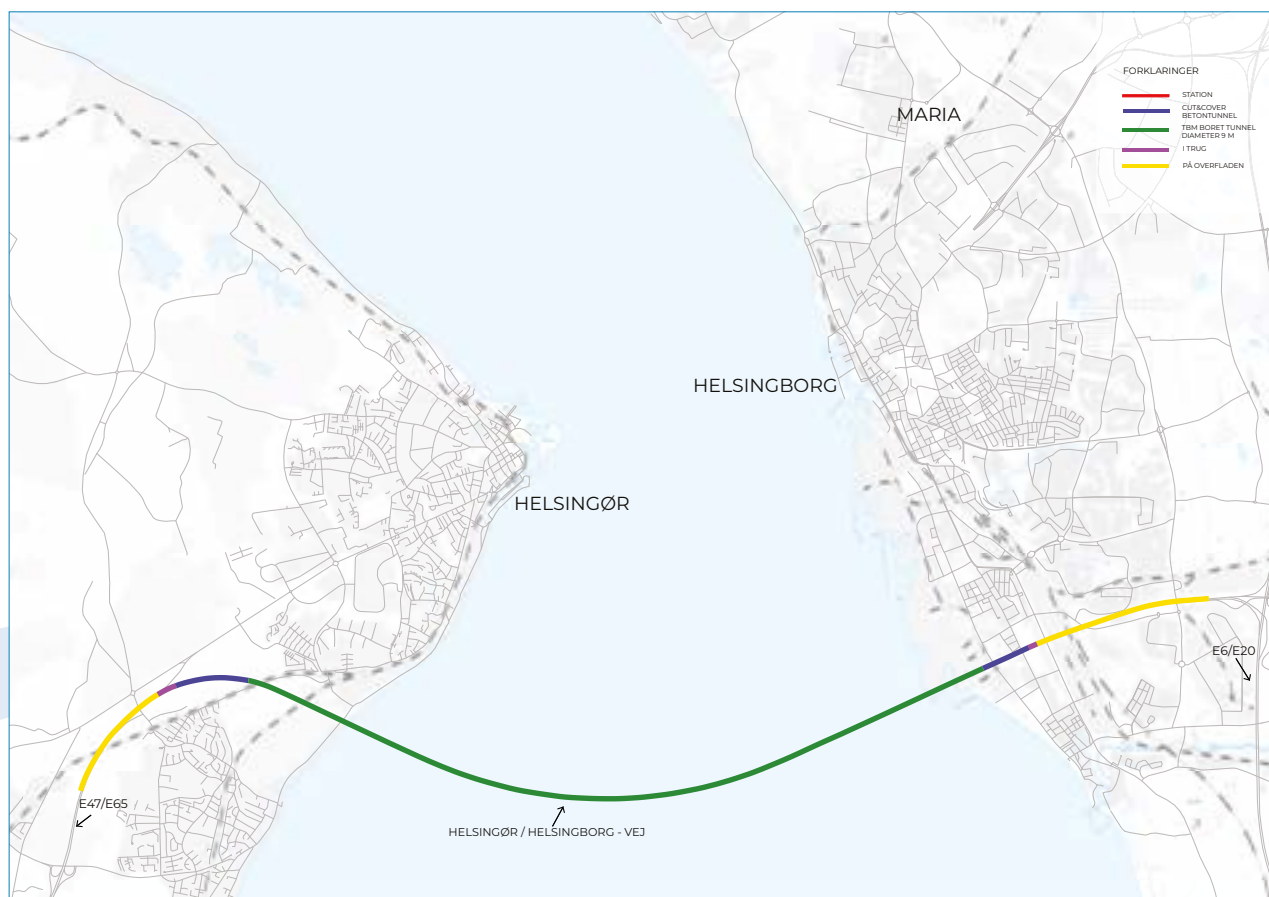
VEJFORBINDELSE MELLEM HELSINGØR OG HELSINGBORG

I tidligere projekter har vejforbindelser igennem de centrale dele af Helsingør og Helsingborg samt broforbindelser på tværs af sundet været fravalgt ud fra hensyn til miljø og kulturarv. Det hovedalternativ for en vejforbindelse, som har været undersøgt i analysen, er derfor en tunnel fra Snekkersten til den sydlige del af Helsingborg.

Vejforbindelsen er i alt ca. 17,2 km lang. Selve kyst-til-kyst forbindelsen består af ca. 11 km boret tunnel med to tunnelrør. I hvert rør er der en 2-sporet motorvej med nødspor.



FIGUR 2 Vejforbindelsen kan bygges som en 4-sporet vej tunnel, 2 spor i hver retning plus nødspor.



FIGUR 3 Vejforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

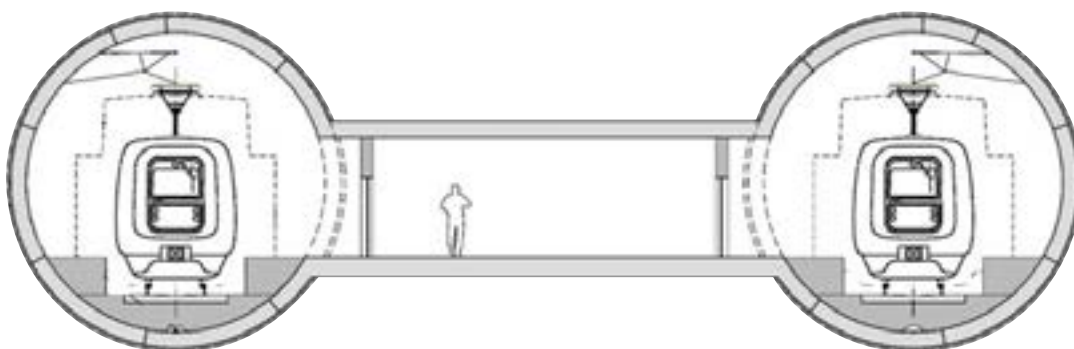
I Danmark tager forbindelsen udgangspunkt i Helsingørmotorvejens (E47) afslutning ved Snekkersten, hvorfra den forløber i en rampe frem til den borede tunnel, der fører under Nordbanen (Lille Nord), Agnetevej, Kystbanen og Øresund. På den svenske side af Øresund forløber vejen fra tunnelen i en rampe gennem industriområdet syd for Helsingborg og tilsluttes E6 via Malmöleden (E4).



BANEFORBINDELSE MELLEM HELSINGØR OG HELSINGBORG

Analysen af en baneforbindelse for persontog har også taget udgangspunkt i vurderinger fra det tidligere IBU-projekt, hvor der har været lagt vægt på at forbinde Kystbanen via Helsingør station med Helsingborg station, så tog fra Kystbanen kan fortsætte til og fra Helsingborg.

Analysens hovedscenarie for en baneforbindelse er i alt ca. 13,5 km lang. Selve kyst-til-kyst forbindelsen udgør ca. 7,5 km boret tunnel med to tunnelrør. Den forbinder Kystbanen på den danske side af Øresund og Vestkystbanen på den svenske side af Øresund med en dobbeltsporet bane.



FIGUR 4 Baneforbindelsen kan bygges som en 2-sporet banetunnel til persontog.

Forbindelsen begynder ved Stubbedamsvej i Helsingør og fortsætter via Helsingør station under Øresund til Helsingborg station.

Som en del af forbindelsen bygges nye stationer i Helsingør og Helsingborg. I Helsingør placeres den nye station ved siden af den eksisterende station, 25-30 meter under havets overflade. Den store dybde af stationen skyldes behovet for at nå langt nok ned, så Øresund kan passeres. Dybden af denne station betyder, at ombygningen af Kystbanen og længden af rampeanlæg indebærer store byggepladser og et betydeligt omfang af arealerhvervelse, såvel i det centrale Helsingør som på stræk-

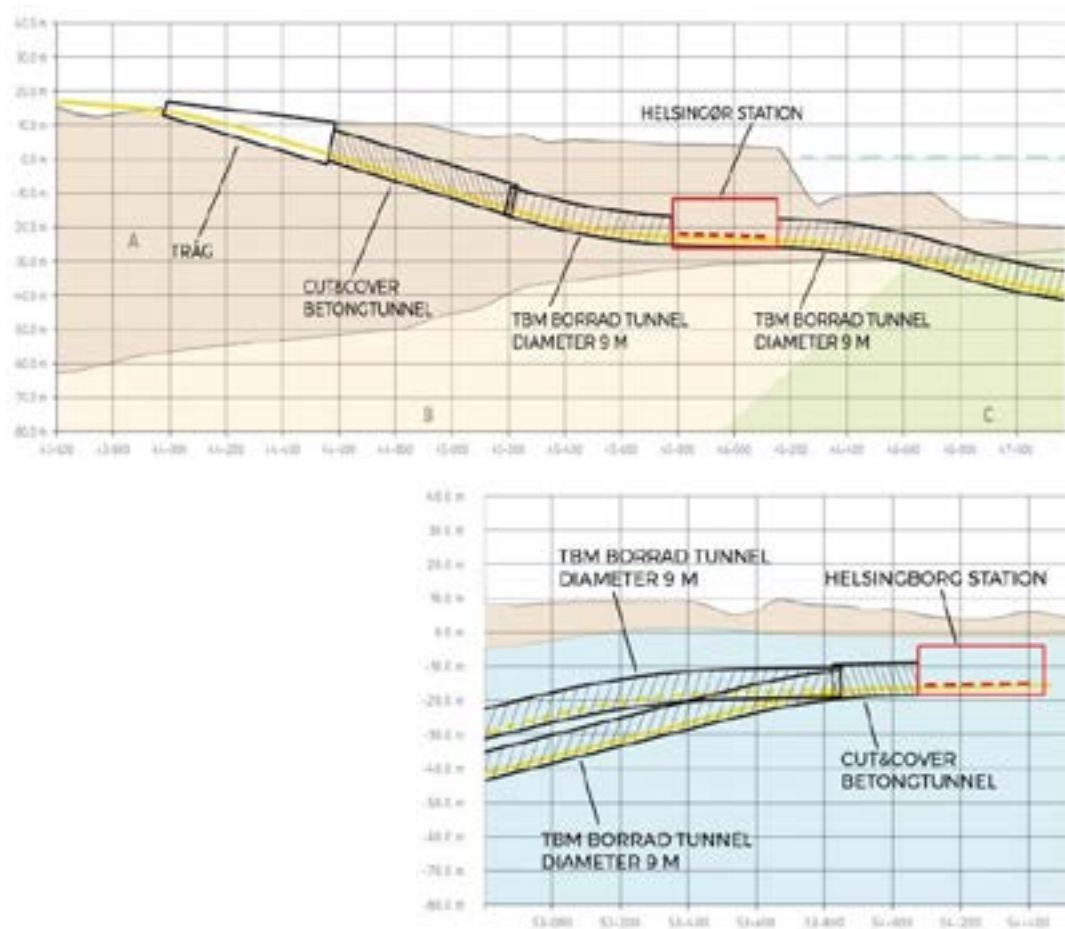


FIGUR 5 Baneforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

ningen mellem Snekkersten og Helsingør. I Helsingborg placeres den nye station 15 meter under havets overflade ved siden af den eksisterende station. Både i Helsingør og Helsingborg vil der fortsat også være behov for de eksisterende stationer.

På den svenske side af Øresund videreføres tunnelen som et svensk landanlæg fra Helsingborg station til Vestkystbanen ved Maria station. Det skyldes dels de tog, som evt. skal fortsætte mod Göteborg/Hässleholm og dels for at give plads til at depotere og vende tog fra Danmark. Det svenske landanlæg er inkluderet i anlægsoverslaget for en samlet vej og baneforbindelse.

I anlægsfasen vil den nuværende togtrafik på den nordligste del af Kystbanen blive forstyrret i betydeligt omfang. Togdriften mellem Snekkersten og Helsingør forventes indstillet i fire år, hvor der midlertidigt må indsættes busser mellem de to stationer.



FIGUR 6 Nye stationer i Helsingør og Helsingborg.

Hvad betyder en HH-forbindelse for trafikken?

En ny, fast forbindelse over Øresund vil øge tilgængeligheden mellem Danmark og Sverige og medføre nye muligheder for pendlere, fritidsrejsende og transport af vejgods mellem de to lande.

Forbindelsen vil også betyde, at rejsende vil transportere sig på nye måder. Nogle veje vil få mere trafik, mens andre vil blive aflastet. De fleste brugere af en fast HH-forbindelse vil komme fra færgerne og fra Øresundsbroen, men helt ny trafik vil også opstå på grund af den nye infrastruktur og de muligheder, den giver.

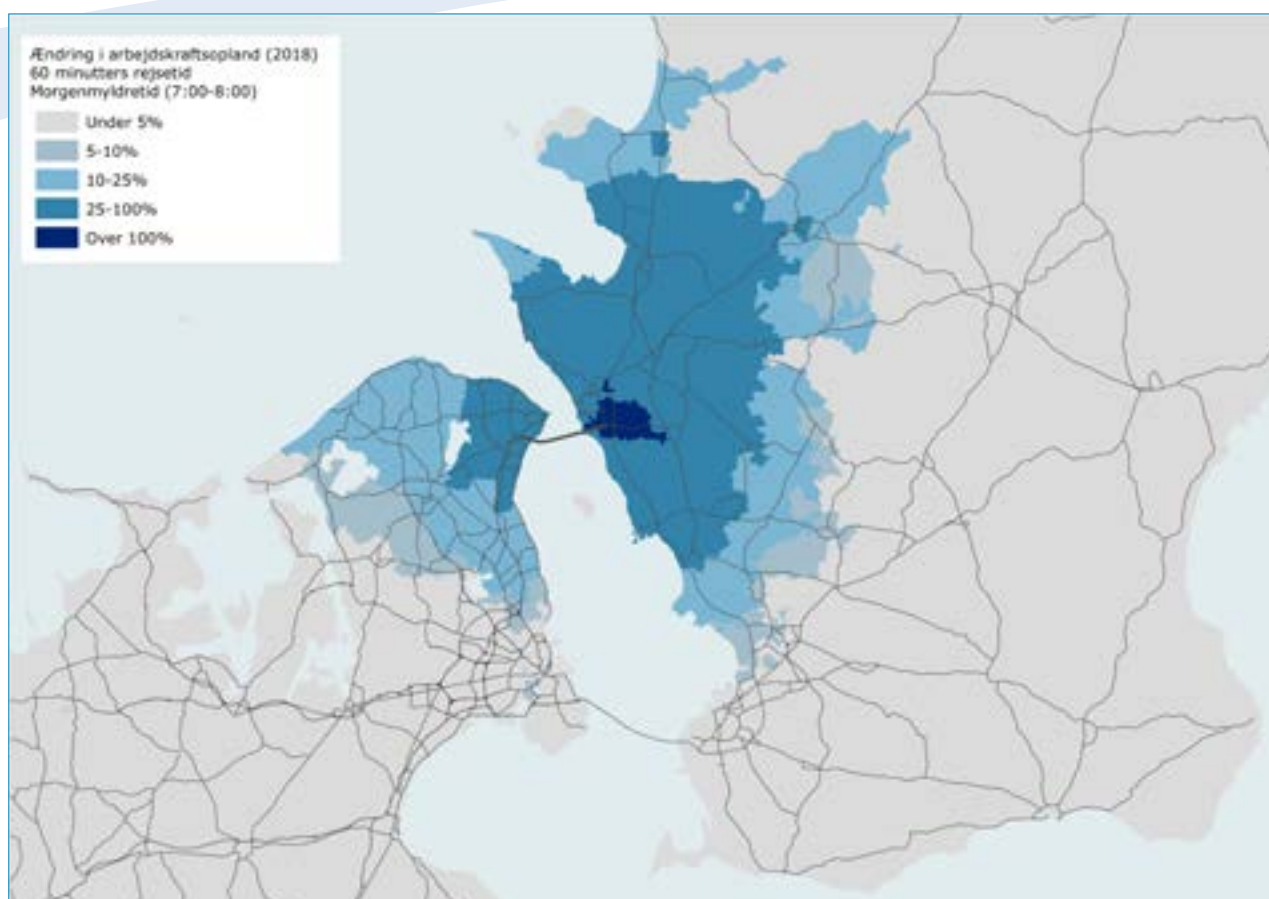
EN NY FORBINDELSE GIVER KORTERE REJSETIDER

For rejser i bil betyder HH forbindelsen, at ventetid ved færgerne i Helsingør eller Helsingborg og overfartstid erstattes af muligheden for at køre direkte mellem Danmark og Sverige. For rejser med toget erstattes skiftetid, ventetid og overfartstid af muligheden for at blive siddende i kystbanetoget til Helsingborg.

En fast vejforbindelse forventes at reducere rejsetiden i bil mellem Helsingør og Helsingborg og mellem Helsingborg og København med mellem 22 og 24 minutter.

En fast baneforbindelse forventes at reducere rejsetiden med tog mellem Helsingør og Helsingborg med ca. 16 minutter og rejsetiden mellem Helsingborg og København med mellem 20 og 23 minutter. Reduktionen af togrejsetiderne er afhængige af, hvor man skal hen. Når rejsetiden til København reduceres mere end de lokale rejser, skyldes det, at man ikke længere skal skifte i Helsingør for at komme videre.

Ændringerne af rejsetiderne øger tilgængeligheden og giver adgang til et større udvalg af arbejdspladser, uddannelse og oplevelser. Virksomheder og uddannelsessteder får lettere adgang til flere potentielle medarbejdere, kunder, turister og uddannelsessøgende. De regionale effekter er størst i området omkring Helsingør og Helsingborg. Der sker også flest ændringer på den svenske side af Øresund, der med en HH-forbindelse får bedre adgang til hovedstadsområdet på den danske side af Øresund.



FIGUR 7 Kortet viser ændringen i, hvor mange arbejdstagere der kan nå virksomhederne inden for 60 minutters rejsetid i morgenmyldretiden, når en HH-forbindelse reducerer rejsetiden i bil over Øresund.

HVOR MANGE VIL BRUGE EN HH-FORBINDELSE?

En fast vejforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg forventes at få en trafik på 15.300 køretøjer om dagen i 2040. Det svarer til ca. 50 pct. af trafikken, der i forvejen vil være på Øresundsbroen, hvis der ikke bygges en HH-forbindelse. Af disse køretøjer forventes 6.000 køretøjer at komme fra færgerne og 5.200 fra Øresundsbroen. Resten, 4.100 køretøjer, er ny vejtrafik, der kører, fordi forbindelsen gør det lettere at rejse over Øresund. En del af den nye vejtrafik på en ren vejforbindelse vil være tidligere kollektiv-rejsende. I alt tiltrækkes ca. 1.100 passagerer om dagen, der ellers ville have rejst med kollektiv trafik over sundet – 500 fra færgerne ved HH og 600 fra tog over Øresundsbroen.

En fast baneforbindelse for persontog mellem Helsingør og Helsingborg forventes at blive brugt af 19.000 togrejsende om



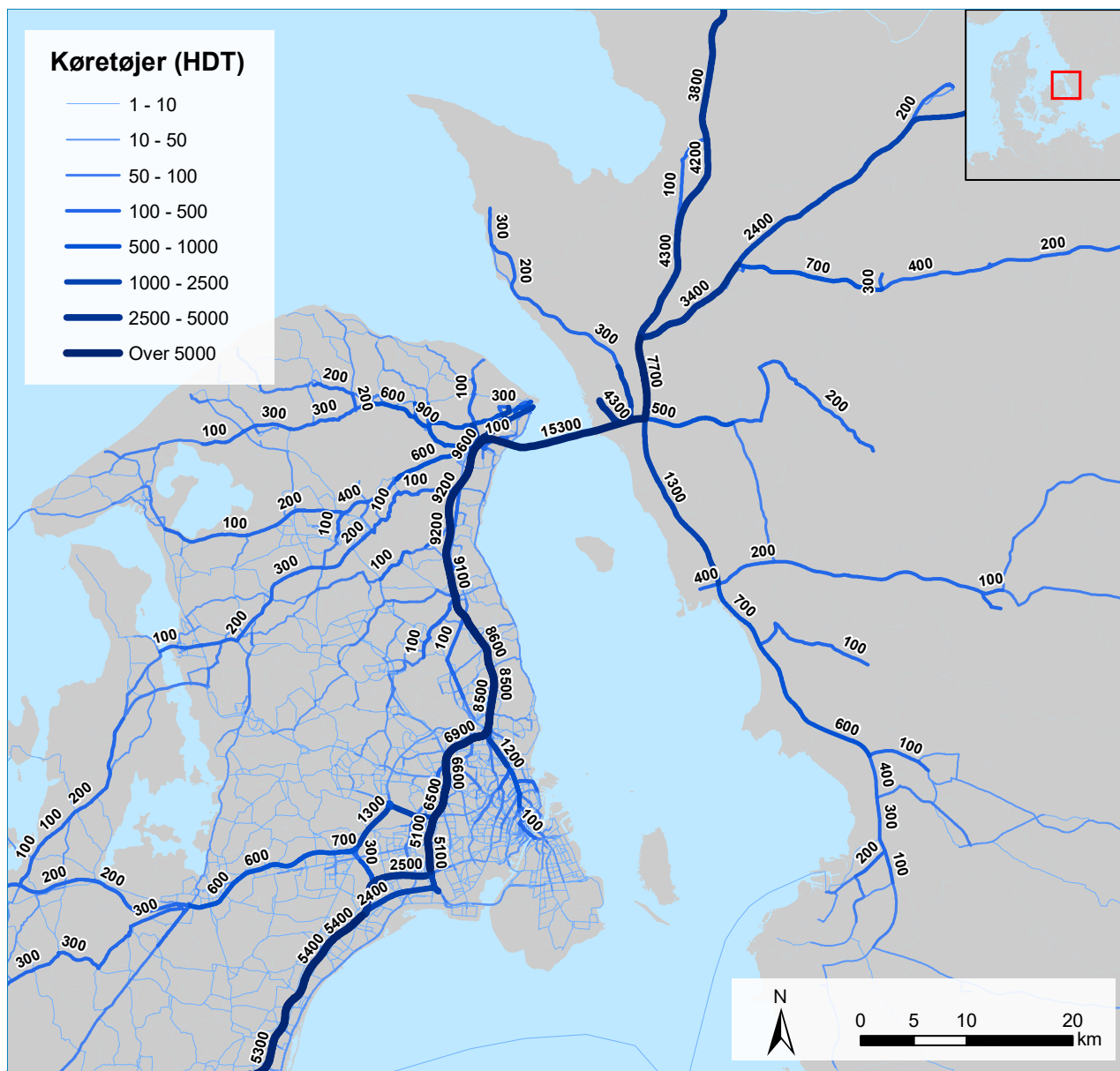
dagen i 2040. Passagererne kommer fra færgerne og fra Øresundsbroen, mens 7.100 daglige rejser er helt nye.

Vej- og baneforbindelsen påvirker kun i beskedent omfang hinanden. En ren vejforbindelse reducerer kun antallet af kollektive rejser over Øresund med 1.100 rejser pr. dag svarende til 2 pct. af den samlede kollektive trafik over sundet. Tilsvarende reduceres biltrafikken kun med 600 køretøjer pr. dag, eller ca. 1 pct. af den samlede biltrafik over Øresund, når en baneforbindelse etableres.

	Ren vejforbindelse	Vej- og baneforbindelse
Køretøjer via HH-forbindelsen	15.300	14.900
Heraf:		
fra færger	6.000	6.000
fra Øresundsbroen	5.200	5.400
ny og overflyttet trafik	4.100	3.500
Ture med kollektiv trafik via HH-forbindelsen	8.100	19.300
Heraf:		
fra færger	-500*	8.600
fra Øresundsbroen	-600*	3.600
nye og overflyttede ture		7.100

TABEL 1 Vejtrafik og kollektive rejser pr. hverdagsdøgn via HH-forbindelsen i 2040. Med ren vejforbindelse er det forudsat, at der fortsat er færge eller eventuelt busbetjening mellem de to byer.

*En ren vejforbindelse reducerer antallet af kollektivrejser via HH og Øresundsbroen med henholdsvis 500 og 600 rejser pr. dag.



FIGUR 8 Kortet viser, hvor vejtrafikken på HH-forbindelsen kommer fra og kører hen.

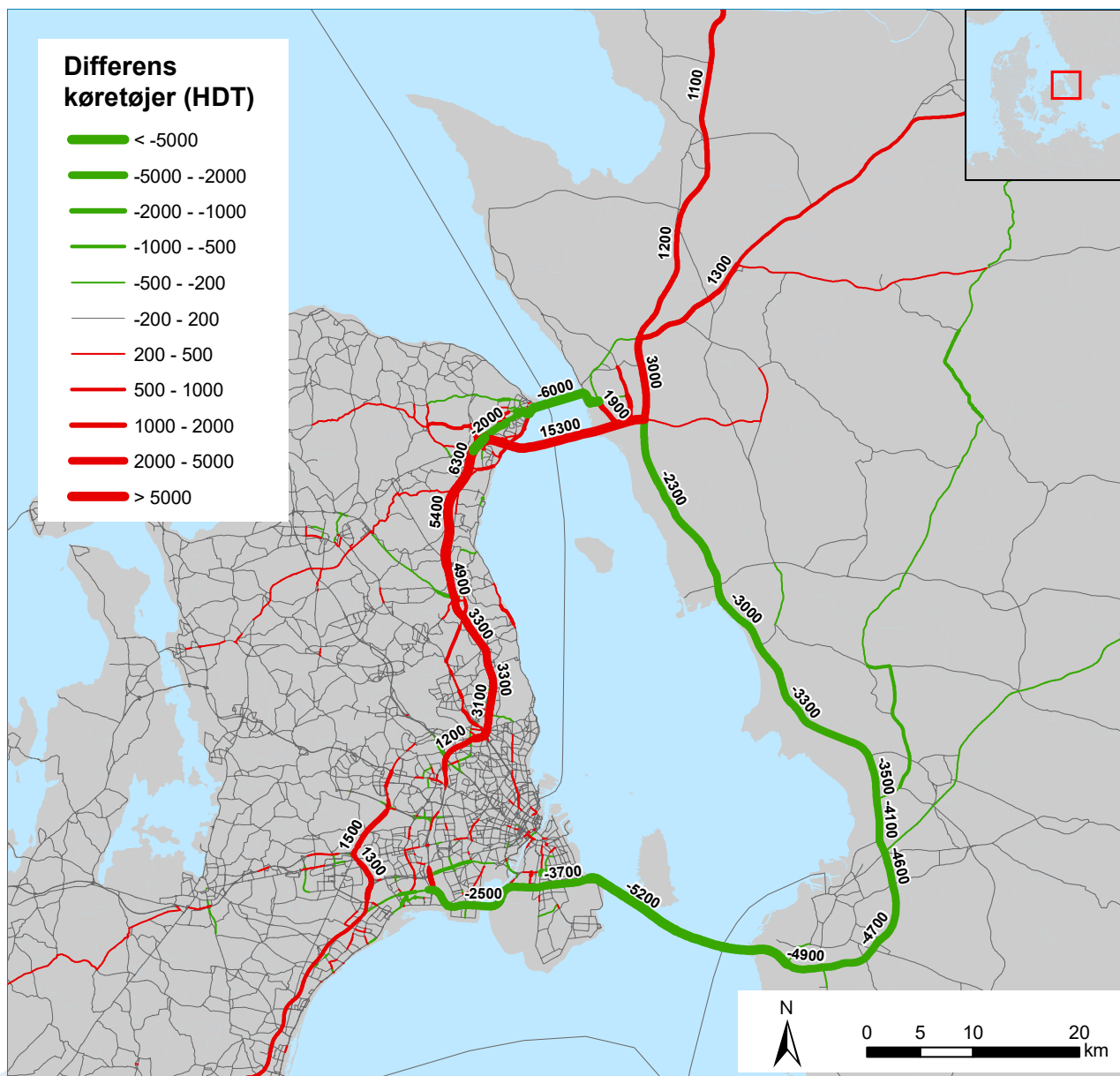
HVORDAN VIL TRAFIKKEN I ØRESUNDSREGIONEN BLIVE PÅVIRKET?

En fast vejforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg vil medføre mere vejtrafik over Øresund via Helsingør-Helsingborg og mindre via Øresundsbroen. Der vil også ske en mindre forskydning af vejtrafik fra Sverige til Danmark. Det gælder ikke mindst for lastbiltrafikken og lange rejser mellem Sverige og Danmark.

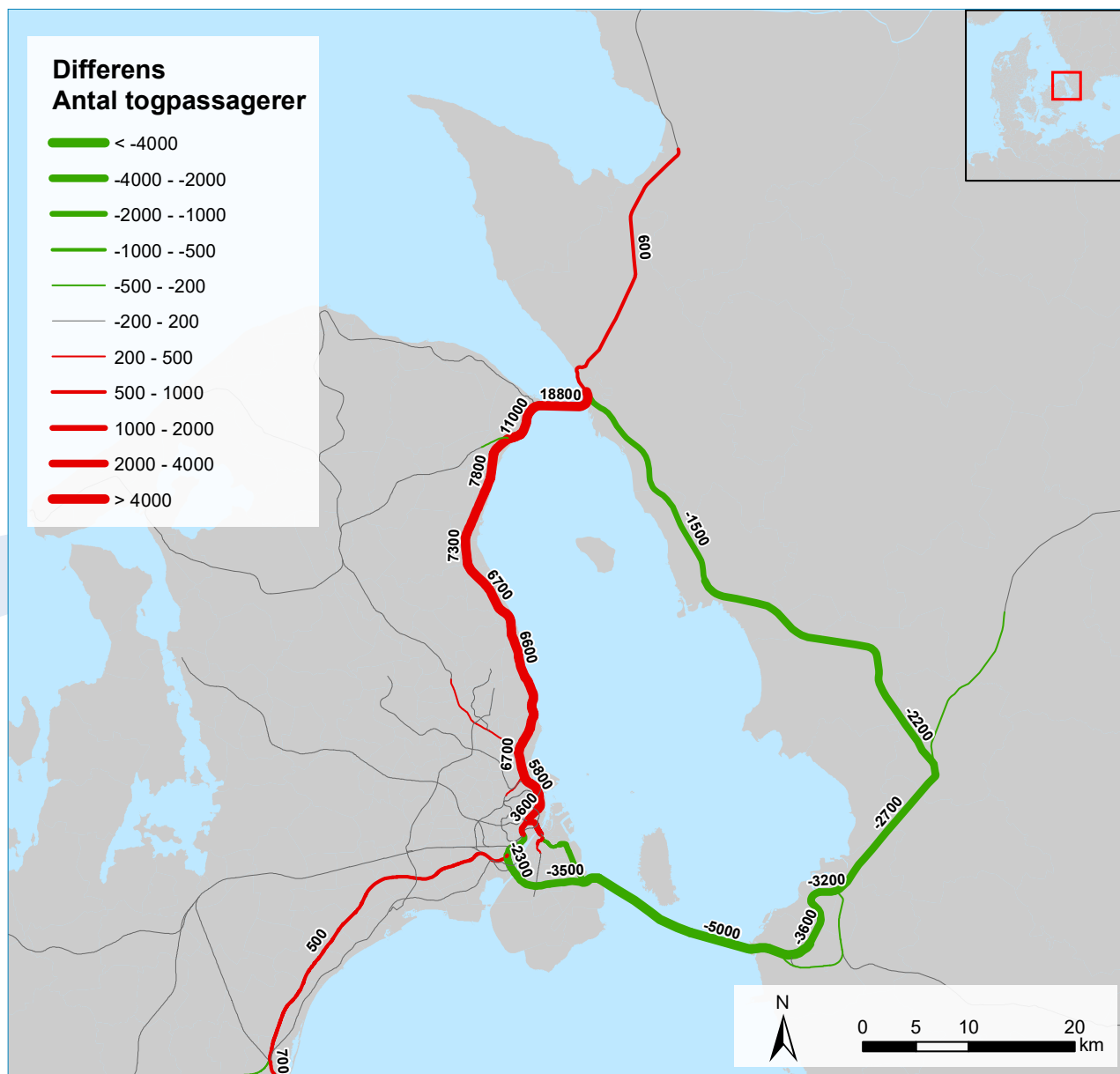
En del af vejtrafikken fra Sverige over Øresund kommer fra områder nord og øst for Helsingborg og kører i dag på E6 mellem Helsingborg og Malmø/Øresundsbroen. Med en HH-forbindelse vil en større del af trafikken krydse Øresund ved Helsingør-Helsingborg og derfra køre mod syd på Helsingørmotorvejen. På Helsingørmotorvejens nordlige del øges trafikken med omtrent 6.000 køretøjer om dagen, på den sydlige del ca. 3.000 køretøjer og ca. 1.200 køretøjer på Motorring 3.

En stor del af den ekstra trafik er dog fritidstrafik eller erhvervstransport, der kun i mindre grad kører på de tidspunkter af døgnet, hvor der er størst belastning af Helsingørmotorvejen. Ændringerne på de mest belastede tidspunkter vil derfor være små, og kan ikke i sig selv begrunde en udbygning af Helsingørmotorvejen. På den nordlige del af Helsingørmotorvejen, hvor trafikken øges mest, er der også i fremtiden tilstrækkelig kapacitet.

Baneforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg vil reducere antallet af togrejser via Øresundsbroen og samtidigt give en forskydning af togrejser fra den svenske strækning mellem Malmø og Helsingborg til Danmark. Sammen med flere rejser fra Helsingborg-området og fra områder nord for Helsingborg betyder det, at antallet af kollektive rejser på den nordlige del af Kystbanen øges med ca. 8.000 om dagen. Næsten 6.000 af dem forventes at rejse helt ind til København med Kystbanen. Der vurderes at kunne skaffes tilstrækkelig plads til disse passagerer i kystbanetogene, der kører med en høj frekvens.



FIGUR 9 Ændringer af trafikken med en HH-vejforbindelse.



FIGUR 10 Ændringer af persontrafik med tog som følge af en HH-baneforbindelse.

Hvilke konsekvenser får forbindelsen for klima, miljø og trafikuheld?

En fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg med borede tunneller vil påvirke natur, miljø og naboer, der hvor den nye forbindelse bygges, og have betydning for trafikens bidrag til støj, uheld, luftforurening og klimabelastning.

Påvirkningen vurderes umiddelbart at være lille for både naturværdier på vand, overfladevand og grundvand samt kulturmiljø og naturværdier på land. I forhold til byudviklingen forventes positive effekter på grund af reduceret trafik igennem de centrale dele af Helsingør og Helsingborg samt øget tilgængelighed til de to byer. I evt. videre undersøgelser vil disse forhold skulle undersøges nærmere.



Den større trafik forventes at give en lille forøgelse af antallet af støjbelastede boliger og udledninger af luftforurening. Trafiksikkerheden vil også blive påvirket lidt.

Forøgelsen af CO₂-udledningen fra trafikken med en fast forbindelse vurderes at være ca. 41.000 ton i 2040 svarende til 0,3 pct. af den samlede CO₂-udledning fra vejtrafikken i Danmark i 2020. Om forbindelsen er med eller uden bane påvirker ikke resultatet mærkbart. Udledning af CO₂ fra trafikken forventes at falde i takt med, at vejtrafikken skifter til CO₂-neutrale drivmidler som for eksempel med el-biler.

Byggeriet af en HH-forbindelse forventes i sig selv at føre til en CO₂-udledning på 0,8-0,9 mio. ton, hvis det er en ren vejforbindelse, og 1,4-2,0 mio. ton hvis det er en kombineret vej og bane-forbindelse. Det svarer til henholdsvis. 100.000 og 200.000 husholdningers årlige udledning af CO₂. Udledningen kommer især fra fremstillingen af den beton og stål, som indgår i byggeriet. Entreprenørmaskiner og transport af materialer til og fra anlægget bidrager også til udledningen.



Hvor meget koster det at bygge en HH-forbindelse?

Det samlede anlægsoverslag for en vejforbindelse er opgjort til godt 23 mia. kr., mens anlægsoverslaget for vej og baneforbindelse samlet er opgjort til 42 mia. kr.

	Anlægsomkostninger Mia. kr.
Vejforbindelse	23,1
Baneforbindelse frem til Helsingborg	15,9
Baneforbindelse fra Helsingborg til Vestkystbanen	3,0
Vej- og baneforbindelse	42,0

TABEL 2 Anlægsomkostninger i 2020-priser med dansk metode inklusive 50 pct. korrektionstillæg jf. ny anlægsbudgettering.

Anlægsoverslagene inkluderer kyst-til-kyst forbindelsen samt vejtilslutninger til Helsingørmotorvejen (E47) og E6 i Sverige.

I overslaget for baneforbindelsen er omkostninger til nye stationer i Helsingør og Helsingborg inkluderet. Videreføring af banen i tunnel som et svensk landanlæg fra Helsingborg station til den svenske Vestkystbane nord for Helsingborg er opgjort til 3 mia. kr. og anført særskilt.

De geologiske forhold i Øresund mellem Helsingør og Helsingborg er komplicerede. På den baggrund er analysens anlægsoverslag behæftet med større usikkerhed end i andre analyser på samme niveau. I en evt. senere fase vil der derfor være behov for nærmere undersøgelser af undergrunden, f.eks. for at finde den optimale tunnelboreteteknik. Den dybtliggende baneforbindelse indebærer, at også de nye stationer i Helsingør og Helsingborg bliver dybe og skal have lange ramper/cut & cover-tunneller til den eksisterende jernbane. Da anlægsarbejdet også foregår tæt på kysten, vil det stille meget store krav til byggepladslogistikken.

Kan forbindelsen tilbagebetales af brugerne?

Projektets finansielle rentabilitet afhænger af, om indtægter fra brugerne kan dække anlægsomkostningerne og de løbende udgifter til drift, vedligehold og reinvesteringer.

Takster for brug af vejforbindelsen er fastsat med henblik på at optimere indtjeningen på både HH-forbindelsen og for hele Øresund. Lastbiler forventes at betale ca. 10 pct. mere end på Øresundsbroen, mens resten af vejtrafikken betaler det samme som på Øresundsbroen. De lave takster for pendlere på færgerne mellem Helsingør og Helsingborg er fastholdt.

For togrejsende forventes der uændrede priser for rejser på tværs af Øresund.

I lighed med andre brugerfinansierede infrastrukturprojekter er det forudsat, at forbindelsen skal være tilbagebetalt inden for 40 år efter åbningen. Brugerbetalingen fra vejtrafikken kan betale en ren vejforbindelse. På 40 år vil der være et overskud på 2,4 mia. kr. Det svarer til en tilbagebetalingstid på ca. 35 år.

En samlet vej- og baneforbindelse vil derimod kræve et tilskud på 14,3 mia. kr., hvis forbindelsen skal være tilbagebetalt inden for en periode på 40 år. En følsomhedsberegning viser, at behovet for tilskud falder med omkring 2,5 mia. kr., hvis den langsigtede realrente falder med 0,5 pct. til 2 pct.

	En ren vejforbindelse Mia. kr.	En vej- og baneforbindelse Mia. kr.
Anlægsomkostninger	-20,7	-37,6
Omkostninger til drift og vedligehold	-5,8	-10,5
Indtægter fra trafikanter	+28,9	+33,9
Restfinansiering	+2,4	-14,3

TABEL 3 Resultater fra de finansielle beregninger for en ren vejforbindelse og en samlet vej- og baneforbindelse. Beløbene er diskonteret til 2027 som et forudsat tidspunkt for byggestart.

Er HH-forbindelsen en god investering for samfundet?

De overordnede konklusioner fra de danske og svenske samfundsøkonomiske beregninger viser, at en ren vejforbindelse har en positiv nettonutidsværdi for samfundet på ca. 5,6 mia. kr. og en intern rente på 5,0 pct.

Gevinsterne kommer primært fra øgede indtægter fra rejsende over især Øresund og til dels Femern og Storebælt, samt fra tidsbesparelser på rejser der krydser Øresund.

En kombineret vej- og baneforbindelse fører til en negativ nettonutidsværdi for samfundet på -1,2 mia. kr. og en intern rente på 2,9 pct. En kombineret vej- og baneforbindelse er væsentligt dyrere end en ren vejforbindelse, og gevinsterne er ikke tilsvarende større. Det skyldes bl.a., at en HH-baneforbindelse kun betjenes af et regionalt togsystem, Kystbanen der forlænges til Helsingborg og Sverige.

	Resultat for samfundet Nettonutidsværdi, mia. kr.	Intern rente Pct.
En ren vejforbindelse	5,6	5,0
En vej- og baneforbindelse	-1,2	2,9

TABEL 4 Resultater af de samfundsøkonomiske beregninger af danske effekter.

Den samfundsøkonomiske nettonutidsværdi er beregnet med en rente på 3,5 pct. faldende til 2,5 pct., som det er besluttet at anvende i danske beregninger fra januar 2021.

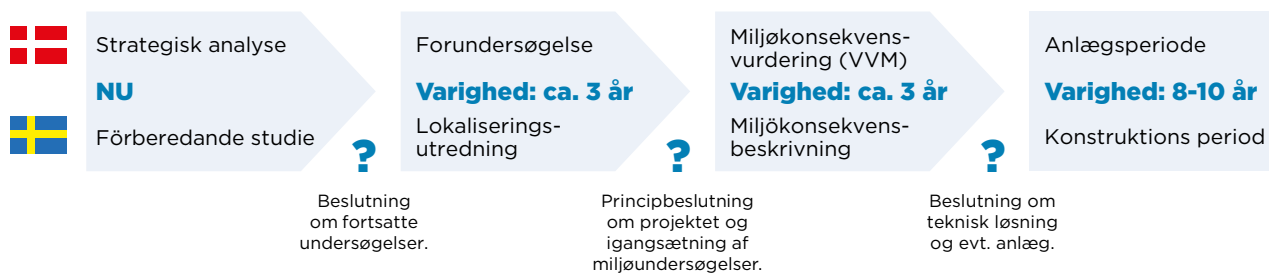
Konklusioner for både finansiering og samfundsøkonomi er meget afhængige af størrelsen på anlægsomkostningerne samt størrelsen og sammensætningen af den trafik, der i fremtiden forventes at bruge en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

Hvad kan der ske nu?

Den strategiske analyse udgør et grundlag for en politisk drøftelse af, om der skal arbejdes videre med undersøgelser af en fast HH-forbindelse. Analysen er således det første af flere skridt i en proces frem mod eventuel fremtidig realisering af en ny fast forbindelse over Øresund.

I en eventuel senere undersøgelsesfase kan løsninger udvikles og optimeres med henblik på at billiggøre projektet og få en bedre balance mellem omkostninger og gevinster. F.eks. kan muligheden for kortere linjeføringer og løsninger med sænketunnel undersøges nærmere.

Fortsatte undersøgelser vil kræve både dansk og svensk deltagelse. Før det vil være muligt at træffe beslutning om udformning og gennemførelse af en fast HH-forbindelse, skal der gennemføres en egentlig forundersøgelse. Senere vil skulle følge en grundig miljøkonsekvensvurdering (VVM) af projektet.



FIGUR 11 Muligt forløb fra strategisk analyse til beslutning og anlæg af en fast HH-forbindelse.

Den strategiske analyse er gennemført på et overordnet niveau med vægt på de fysiske muligheder for at bygge en fast HH-forbindelse, og hvad det betyder for trafik og økonomi. En forundersøgelse og især en efterfølgende miljøkonsekvensvurdering vil gå i detaljer omkring udformningen af og økonomien i en fast forbindelse, ligesom undersøgelserne vil skulle detaljere forhold omkring geologi, natur og miljø. En miljøkonsekvensvurdering vil også indeholde høringer og inddragelse af offentligheden.



Udgivet

Januar 2021

Udarbejdet af

Vejdirektoratet, Trafikverket, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Konsulentbistand og baggrundsanalyser

WSP, MOE | Tetraplan, Rambøll, Niras, CRT, PA, Incentive newthinking