

BILAGA 8

PROJEKTBESKRIVNING

Strategisk analys av en ny fast förbindelse Helsingör-Helsingborg

1. Bakgrund

Under perioden september – december 2016 har en bilateral dansk/svensk arbetsgrupp tagit fram trafikprognoser för person- och godstransporter på väg respektive järnväg över Öresund.

Rapporten har redovisats till departementschefen för Transportministeriet i Danmark Jacob Heinsen och den svenska regeringens förhandlare H G Wessberg vid möte den 20 mars, 2017.

2. Rapportinnehåll och slutsatser

Det bilaterala arbetet med prognoser och kapacitetsanalys på väg och järnväg över Öresund har sammanställts i fyra PM och en sammanfattande rapport avseende trafikprognoser och kapacitetsförhållande.

Resultatet av rapporterna kan sammanfattas i konstaterandet att det inte finns någon kapacitetsbrist under överskådlig tid om de kapacitetshöjande trimningsåtgärder på landsidorna som identifierats på den danska och svenska sidan genomförs.

3. Fortsatt arbete och projektbeskrivning

Jacob Heinsen och H G Wessberg överenskom den 20 mars att den befintliga styrgruppen (Zibrandtsen, Gravesen, Andersson och Rode) fick i uppdrag att ta fram förslag till en gemensam projektbeskrivning som kan bli ett eget fristående förslag angående det fortsatta arbetet med framtagande av underlag beträffande en ny förbindelse Helsingör-Helsingborg.

4. Projektinnehåll och omfattning

4.1 Gemensamt arbete med prognosunderlag för Öresundstrafikens utveckling

För att skapa en bild av framtida efterfrågan för persontrafik över Öresund har aktuella resultat från det svenska SAMPERS/SAMGODS-modellen, den danska landstrafik-modellen (LTM 1.1) samt Öresundsbrokonsortiet (ÖSK) framskrivning sammanställts och jämförts.

I både den danska och svenska modellen gäller att enbart beslutade infrastrukturprojekt ingår i basprognoserna för respektive Danmark och Sverige. I den danska LTM prognosen 2030 ingår inte Fehmarn Bält förbindelsen, medan förbindelseen ingår i SAMGODS prognosen för 2040.

Både de danske og svenske nationale prognoser for persontrafikken har vanskeligt ved at beskrive de særlige forhold som gælder for den grænseoverskridende Øresundstrafik og de bagvedliggende faktorer (arbejdsmarked, huspriser, valutakurser mv).

Det fortsatta arbetet ska inriktas på att redovisa en dansk/svensk modell för prognosarbetet kopplat till Öresundstrafikens utveckling, de trafikale effekter af en HH-förbindelse samt som underlag för prioritering av genomförande av kapacitetshöjande trimningsåtgärder.

En markandsstudie av transportköparens bedömning av framtiden kan ingå i arbetet.

4.2 Trafikeringsmöjligheter

Med en ny fast förbindelse skapas ytterligare möjligheter för att förbättra mobiliteten över Øresund.

Der er behov for at afdække og studere muligheder og forudsætninger for såvel en forbindelse for vej og bane som en forbindelse alene for vej.

Specielt for en jernbaneforbindelse må den mulige udnyttelse ses i sammenhæng med behov og praktiske muligheder på tilstødende banestrækninger. Der er i den sammenhæng behov for at opstille forslag til hvordan ett gemensamt dansk/svenskt upplägg för trafikering kan se ut.

De trafikale muligheder i de olika alternativen dvs vilken typ av förbindelse som etableras i Helsingör – Helsingborg beskrivs.

Framtagande av förslag hur ett effektivt dansk/svenskt trafikupplägg med Öresundsbron samt Helsingör – Helsingborg ser ut med beaktande av erfarenheterna sedan år 2000 och med fokus på hur nyttorna kan maximeras.

4.3 Finansiell analys

När det gäller frågan om en ytterligare fast förbindelse bör faktorer som ekonomiska förutsättningar och samarbetet mellan berörda aktörer i Sverige och Danmark beaktas.

Tänkbara finansieringssätt/genomförandemodeller med bl.a. brukaravgifter bör utredas liksom andra alternativa finansieringssätt.

Som grund i detta arbete gäller att bedöma investeringskostnad för såväl vägtunnel som en vejtunnel og järnvägstunnel för persontrafik samt kostnader för de landanslutningar som kommer att bli aktuella. Landanläggningar i Ring 5 på Själland ingår inte i projektet.

Redovisning av liknande/jämförbar projektfinansiering bör tas med samt relationen till befintlig Öresundsförbindelse.

Det fortsatta arbetet skall redovisa finansieringsmöjligheter/finansieringskällor och finansieringsmodeller/genomförandemodeller lämpliga att använda vid genomförande av en ny förbindelse Helsingör-Helsingborg.

Vidare undersöks möjligheten att få infrastrukturmedel från EU med utgångspunkt från korridorens betydelse för det Europeiska nätverket.

4.4 Samhällsekonomi och andra nyttor

Helsingör-Helsingborg förbindelsens samhällsekonomiska nytta för Danmark och Sverige samt övriga nyttor (integration, arbetsmarknad, bostadsmarknad, utbildning, mobilitet, social nytta m.fl.) skall redovisas med regionalekonomisk analys som grund för såväl vägtunnel som en vejtunnel og järnvägstunnel för persontrafik. I detta arbete inddrages synpunkter fra berörda regionerna och kommuner.

Även nationellt perspektiv skall redovisas.

Samhällsekonomisk analys skall tas fram härunder också kompletterande redovisning av övriga nyttor såsom positiva förändringar på mobilitet, integration, bostadsmarknad och bostadsbyggande, näringslivsutveckling, gemensamt utbildningsutbud och sociala nyttor.

De kommunala och regionala effekterna belyses med stöd av kommunerna/regionerna.

4.5 Avgiftspolitikens påverkan på mobilitet och ökad samverkan över Öresund

Med en ytterligare fast förbindelse är det viktigt att det finns underlag som visar hur avgiftspolitikerna på Öresundsförbindelsen samt Helsingör – Helsingborg påverkar mobiliteten samt de nyttor som kan vara motiv för ett genomförande av HH-förbindelsen före det att kapacitetsbrist motiverar genomförandet.

Genomlysning av avgiftspolitikerna och vilka effekter denna kan ha skall ske i ett såväl regionalt som nationellt/internationellt perspektiv.

Avgiftspolitikerna skall också bedömas utifrån hur avgiften påverkar samhällsnyttan samt övriga nyttor som indirekt ger ekonomiska effekter.

Samordning/samverkan mellan avgiftspolitikerna på Öresundsförbindelsen samt HH-förbindelsen (henholdsvis vej og vej/bane) bör redovisas.

Redovisning av hur avgiftspolitikerna påverkar mobilitet/integration över Öresund samt hur en gemensam avgiftspolitik påverkar samhällsnyttan och övriga nyttor vid genomförandet av en ytterligare fast förbindelse (HH)

4.6 Tidplan

Projektstarten sker så snart beslut tagits av den Danska regeringen och Sverigeförhandlingen.

Projektgenomförande beräknas ta ca 3 år och projektorganisationen skall redovisa när delrapporterna kan lämnas.

4.7 Organisation

Den tidigare nämnda styrgruppen (Zibrandtsen, Gravesen, Andersson och Rode) ansvarar för att en mer detaljerad projektplan tas fram och att inddragelse af styrelser og nödvändiga upphandlingar av konsultinsatser planeras och upphandlas.

När det närmar sig det tillfället som Sverigeförhandlingen har slutfört sitt uppdrag skall svenska staten i god tid avisera vilken myndighet/organ som övertar ansvaret tillsammans med Trafikverket.

4.8 Projektbudget

Parterna är överens om att projektbudgeten för de ovan nämnda tre åren är totalt 10 miljoner DKK d.v.s. ca 3 miljoner/år och fördelat med 50/50 från Danmark respektive Sverige.

J Heinsen

H G Wessberg