

NOTAT

Dato 28. januar 2013
J. nr. 2012-3473

Notat vedr. en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg

Den svenske regering påbegyndte i 2010 undersøgelser af behov og muligheder for en ny fast forbindelse over Øresund mellem Helsingborg og Helsingør (en såkaldt HH-forbindelse). Det svenske Trafikverket har forestået undersøgelsesarbejdet, der er blevet fulgt af en dansk-svensk embedsmandsgruppe med deltagelse af det danske transportministerium. Ministeriet har som led i gruppens arbejde afgivet bemærkninger til de svenske undersøgelser og har bidraget med viden om trafikforholdene på dansk side.

Perspektiverne for en HH-forbindelse er flere forskellige. En ny fast forbindelse vil gøre rejsetiderne kortere både lokalt mellem Helsingør og Helsingborg og for person- og godstrafik, der skal fra Sverige og videre ned til Tyskland. Sidstnævnte skal ses i sammenhæng med den kommende Femern Bælt-forbindelse, der forventes at åbne i 2021. En ny fast forbindelse vil også kunne aflaste kapaciteten på den eksisterende Øresundsbro.

Resultaterne af de svenske undersøgelser blev offentliggjort i november 2011. Undersøgelsens resultater har efterfølgende indgået i en større svensk kapacitetsudredning, der blev offentliggjort i april 2012.

De svenske undersøgelser konkluderede bl.a., at der ikke umiddelbart er behov for yderligere en fast forbindelse over Øresund, og at man i første omgang kan se på muligheder for at styrke kapaciteten på den eksisterende Øresundsforbindelse. Det fremgår også af undersøgelserne, at der på længere sigt kan blive behov for en HH-forbindelse.

Selve Øresundsbrons motorvej vurderes at have en kapacitet på ca. 4000 biler i timen, svarende til mere end 80.000 biler i døgnet. I 2011 kørte gennemsnitligt knap 20.000 biler over broen per døgn. På baggrund af nedjusterede trafikprognoser forventer Øresundsbro Konsortiet selv først kapacitetsproblemer på vejsiden i morgenmyldretiden mellem kl. 8.00 og kl. 9.00 i 2035 (Ø-analyse, januar 2011). Det vil på dette tidspunkt ikke være selve vejforbindelsens kapacitetsgrænse, der udfordres, men derimod gennemkørslen i betalingsanlægget samt tilkørselsveje på landsiden.

Der er flere tiltag, der i mellemtiden kan bringes i spil for at øge kapaciteten på selve forbindelsen. Eksempelvis ser Konsortiet allerede nu på mulighederne for at øge antallet af bro-bizz-baner, hvilket vil øge kapaciteten i betalingsanlægget. Med henblik på at forbedre fremkommeligheden på landanlæggene



færdiggjordes i slutningen af 2011 en opgradering af Øresundsmotorvejen og Tårnby-tunellen. Dette tiltag, der er blevet færdiggjort efter Konsortiets ovennævnte analyse, må forventes at bidrage positivt til forbindelsens samlede kapacitet.

Med hensyn til banekapaciteten på den eksisterende forbindelse kommer de største udfordringer til at ligge på landanlæggene på både dansk og svensk side. På den danske side undersøger Banedanmark i øjeblikket en række løsningsmuligheder for at øge banekapaciteten ved Kastrup, ligesom den kommende jernbane mellem København og Ringsted vil bidrage til kapaciteten i de danske jernbaneanlæg.

Det fremgår af de svenske undersøgelser, at anlægsomkostningerne til en HH-forbindelse (eksklusive landanlæg) anslås at blive ca. 33 mia. danske kr., men også at overslaget er behæftet med en del usikkerhed. De svenske undersøgelser har ikke belyst finansieringsmuligheder for en eventuel ny fast forbindelse.

Det konkluderes desuden i undersøgelserne, at det vil være en forudsætning for gennemførelsen af den foretrukne løsning med både vej- og baneforbindelse, at der på dansk side etableres en vej- og banekorridor i Ring 5, samt at en række miljøspørgsmål belyses yderligere.

Transportministeriet har på nuværende tidspunkt ikke fået udarbejdet prisoverslag for en vej- eller en banekorridor i Ring 5. Vejforbindelsen indgår i de igangværende strategiske analyser for Hovedstadsområdet, og der forventes i den forbindelse at foreligge et nærmere skøn for anlægsøkonomien i løbet af 2013. Det fremgår af en statusrapport for de strategiske analyser, som Transportministeriet udgav i december 2011, at projektet baseret på tal fra andre motorvejsprojekter kan forventes at koste i størrelsesordenen 8-10 mia. kr.

Der er ikke igangværende undersøgelser i Transportministeriet, der skal afdække anlægsomkostningerne til en baneforbindelse i Ring 5. Ser man alene på strækningens længde på 65-70 km kan projektet sammenlignes med den kommende København-Ringsted-forbindelse (ca. 60 km), der i henhold til VVM-undersøgelsen forventes at beløbe sig til ca. 10 mia. kr. For både en vej- og en baneforbindelse gælder det, at de udestående miljøspørgsmål samt andre konkrete forhold må forventes at påvirke de endelige omkostninger i betydelig grad.

En HH-forbindelse vil også påvirke trafikken på den eksisterende faste forbindelse. I følge de svenske undersøgelser forventes biltrafikken på Øresundsbron således at mindskes med knapt 2000 biler i døgnet i 2030 set i forhold til et scenarie uden en HH-forbindelse. Dette vil have en negativ effekt på økonomien og dermed gældsafviklingen i Øresundsbron og de danske landanlæg, men den nærmere effekt af dette er ikke undersøgt nærmere.