



Näringsdepartementet

Undersökning om behov av och förutsättningar för en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för väg och järnväg

Förord	3
Sammanfattning	4
Behovet	4
Förutsättningarna	4
Inledning	6
Flera utvecklingsperspektiv i behovsanalysen	7
Olika trafikfunktioner	8
Analys av framtida trafikvolymerna	10
Tjugo års sikt (2030)	10
På längre sikt (mot 2050)	11
Fysiska planeringsförutsättningar	12
Ekonomiska effekter av olika alternativ	13
Intäkter på den befintliga Öresundsförbindelsen	13
Kostnader för en ny fast förbindelse	13
Samhällsekonomisk bedömning	14
Tillgänglighets- och miljöeffekter av olika alternativ	16
Tillgänglighet och markanvändning	16
Utvecklingsmöjligheter i norra Öresundsregionen	17
Miljöpåverkan	18
Slutsatser	18
Behov och förutsättningar	18
Klimat och miljö	20
Ekonomi	21
Godstransportkorridoren	22
Fortsatt arbete	23

Förord

Den 29 mars 2010 beslutade regeringen om den trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2010-2021 (dnr N2009/6374/TE, N2008/8869/TE (delvis)). Beslutet berörde bland annat utvecklingen av transportinfrastrukturen mellan Sverige och Danmark. Mellan Sverige och Danmark finns tydliga regionala och internationella kopplingar. Därför handlar kontakter mellan Sverige och Danmark både om att åstadkomma en fungerande tillväxtregion och att finna lösningar för långväga godstrafik genom länderna. Den stora utmaningen på kort sikt är att anpassa den landbaserade transportinfrastrukturen till att möta de ändringar i transportflöden som den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att innebära.

Den gränsöverskridande transportinfrastrukturen i Öresundsregionen består i allt väsentligt av Öresundsbron och färjeförbindelserna från Helsingborgs, Malmös, Trelleborgs och Ystads hamnar. I det fortsatta samarbetet med Danmark är en fråga att utnyttja Öresundsbrons kapacitet så effektivt som möjligt och att tillse att den anslutande transportinfrastrukturen till Öresundsbron effektiviseras och dimensioneras för att kunna så långt möjligt möta ökningarna i transportflödena. I detta sammanhang prövas behovet av och möjligheterna till ytterligare fast kapacitet till Danmark.

De svenska och den danska regeringarna enades den 15 juni 2010 om att inrätta en svensk-dansk tjänstemannagrupp för kunskapsutbyte om, och för att följa, de svenska undersökningarna av behovet av och möjligheterna för en ny fast Öresundsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för väg och järnväg. På basis av bl.a. tjänstemannagruppens arbete kommer den svenska och den danska regeringen att ta ställning till nästa steg i samband med den övergripande infrastrukturplaneringen och de strategiska analyserna i Sverige och Danmark.

Näringsdepartementet inledde sommaren 2010 undersökningen. Trafikverket ombads bilda ett sekretariat för att ta fram underlag och Region Skåne inbjöds att medverka i undersökningsarbetet.

Arbetet med undersökningen är nu avslutat. Sekretariatets underlag, i det följande kallad "underlagsrapport", biläggs detta PM.

Sammanfattning

Behovet

- Ökad efterfrågan på kapacitet i järnvägssystemet i Öresundsområdet kan medföra behov av åtgärder på medellång och lång sikt. Konkurrens om kapacitet mellan godståg och persontåg under högrafiktid är en bidragande faktor.
- Behovet av kapacitetsförstärkningar och effektiviseringar i det nuvarande järnvägssystemet, som binder samman de båda sidorna av Öresund, behöver klarläggas i ett tio- till tjugoförsperspektiv.
- På sikt kan en ny förbindelse behövas. I praktiken krävs i så fall sannolikt en kombinerad lösning med väg och järnväg för såväl gods- som persontransporter för att uppnå en samhällsekonomisk lönsamhet. Efterfrågeanalyser visar att volymen av resor och transporter kan bli betydande.
- Frågan om kapacitet i Öresundsregionen på lång sikt ska ses i ljuset av de långsiktiga transportpolitiska ambitionerna inom Europeiska Unionen, som bland annat inkluderar harmonisering av järnvägen, utveckling av transnationella godstransportkorridorer samt s.k. ”gröna korridorer” med större inslag av kombitransporter och kombinationer av landtransporter och sjöfart.
- Det kan inte uteslutas att buller och annan miljöpåverkan från ökad godstrafik på framför allt befintlig järnväg kan visa sig bli en fråga som utlöser krav på åtgärder i transportsystemet i södra Sverige och Öresundsområdet.

Förutsättningarna

- Intäkterna från vägtrafikens broavgifter utgör en viktig finansiell bas för att betala dagens Öresundsförbindelse.
- Samarbetet mellan Danmark och Sverige behöver utvecklas för att ge ökad beredskap att hantera väntad transportefterfrågan via Öresund i det befintliga systemet under de närmaste decennierna. Därför behövs ett fortsatt samarbete. Framtida utveckling berör också fler länder, i första hand Norge, Tyskland och Finland. Frågan kan inte hanteras enbart i Sverige.
- En fast väg- och järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för både person- och godstrafik förutsätter i praktiken en ny förbifart för väg- och spårtrafik norr och väster om Köpenhamn. En eventuell utbyggnad av en västlig förbindelse är en fråga för Danmark. Det finns för närvarande i Danmark inga planer på spårtrafik i en västlig förbindelse och därmed saknas förutsättningar för ett alternativ med godstrafik på järnväg mellan Helsingborg och Helsingör.

- En ny förbindelse förutsätter nya lokala anslutningar vid landfästena och kanske även längre ut i landförbindelserna. Dessa följd effekter behöver belysas.
- Det råder mycket stor osäkerhet om anläggningskostnader och samhällsekonomiska effekter av en eventuell ny fast förbindelse i norra Öresund.
- Möjligheterna för att hantera växande godstransportvolym till och från den Skandinaviska halvön exempelvis genom utvecklad sjöfart behöver belysas för det fall förutsättningar saknas för att landtransportsystemet på Själland och i anslutning till Fehmarn Bältförbindelsen i Tyskland ska få ökad kapacitet.
- Behovet av en ny framtida fast förbindelse i norra Öresund behöver hanteras inom ramen för det nyligen påbörjade samarbetet inom den europeiska godsjärnvägs korridoren mellan Stockholm och Palermo (Korridor 3 i det europeiska järnvägsnätet).

Inledning

I allt väsentligt är det två frågor som kan identifieras som centrala i undersökningen.

Ett

Finns det behov av en ny fast förbindelse?

Två

Finns det förutsättningar för att en ny fast förbindelse kan komma till stånd?

Behovet av en ny fast förbindelse kan inte analyseras enbart utifrån en förbindelse som sådan utan i ett större perspektiv. En bakåtblick ger vid handen att person- och godstransporterna i Sverige, Danmark och i övriga Europa ökar år från år. Det finns heller inget som tyder på att den trenden viker, snarare tvärtom. Sett ur ett helhetsperspektiv kommer det att innebära att transportsystemet kontinuerligt kommer att behöva anpassas till att hantera större trafikvolym. Att ett behov kommer att finnas på längre sikt synes därför vara sannolikt. Denna undersökning har haft till uppgift att i det sammanhanget belysa behovet av och förutsättningarna för en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Förutsättningarna för en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör beror av flera saker. Fysiska och ekonomiska planeringsförutsättningar är en del, att på lokal, regional, nationell och internationell nivå uppnå en långsiktigt hållbar samsyn är en annan. Vid Öresundsmötet på ministernivå mellan Sverige och Danmark den 15 juni 2010 enades man om att ta ställning till nästa steg i samband med den övergripande infrastrukturplaneringen och de strategiska analyserna i Sverige och Danmark. Det är således inte möjligt att enbart med undersökningen som grund fastställa om förutsättningar föreligger för en ny fast förbindelse. Detta kommer att kunna ske först vid den tidpunkt när man på svensk och dansk sida har en gemensam samlad bild av vad som är fysiskt, ekonomiskt och politiskt möjligt att åstadkomma.

Undersökningen är baserad på delvis nytt material men främst på befintliga utredningar som genomförts av olika aktörer och på uppgifter som inhämtats från olika intressenter. Undersökningen har gjorts på en översiktlig och strategisk nivå. Exempelvis har väg-, persontågs- och godstågsförbindelser enbart studerats som trafikfunktioner. Inga överväganden har gjorts om teknisk utformning eller närmare fysisk lokalisering.

Undersökningen har inriktats på att blicka framåt i ett längre tidsperspektiv, dvs. 20 år och mer. De infrastrukturprojekt som är beslutade att genomföras i den nuvarande trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet har förutsatts vara genomförda. Så även att förbindelsen vid Fehmarn Bält öppnats för trafik. Även inbördes influenser mellan nuvarande Öresundsförbindelse och en ny fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg har undersökts.

Ett av underlagsmaterialen som ingått i undersökningen har varit projektet "Infrastruktur och byutvikling" (IBU) som drivits främst av regioner och kommuner inom Öresundsregionen. Från detta projekt har bland annat hämtats underlag för att möjliggöra analys av och prognoser för olika trafikfunktioner.

Konsekvensanalyser och prognosresultat i den nu genomförda undersökningen bygger på förhållandevis osäkra ingångsdata, dels beroende på naturlig osäkerhet om hur framtiden utvecklar sig, dels beroende på schablonmässiga uppskattningar av anläggningskostnader och tekniska förutsättningar.

Flera utvecklingsperspektiv i behovsanalysen

Frågan om behov av ytterligare kapacitet för trafiken över Öresund kan väckas från olika utgångspunkter. Det har skett en stor tillväxt av resandet inom regionen under det första decenniet efter Öresundsbronns öppnande. En bild av fortsatt snabbt växande efterfrågan av regionalt resande har tecknats i den regionala utvecklingsplaneringen, enligt vilken en starkt integrerad arbets- och bostadsmarknad kan förutspås växa fram med därmed följande resandebehov. En annan bakgrund är planerna att omkring 2020 öppna en fast förbindelse över Fehmarn Bält och, som en följd av detta, en ökad framtida efterfrågan på transporter via Öresundsförbindelsen. I detta sammanhang förutses främst en ökande godstrafik på järnväg.

"Behov" är en relativ och oklar utgångspunkt för att beskriva efterfrågan på resor och transporter. Hur efterfrågan utvecklas beror på en mängd faktorer. I undersökningen har möjliga trender och drivkrafter i det längre perspektivet bedömts.

I undersökningen redovisas analysresultat som bygger på en trafikprognos som sträcker sig fram till prognosåret 2030 vilken speglar basalternativet. Det är i princip fram till denna tidshorisont som det finns auktoriserade underlag att utgå ifrån. En ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skulle emellertid komma att få en livslängd och återverkningar på samhället och transportsystemet som sträcker sig långt bortom denna tidpunkt. Därför de kvantitativa modellanalyserna kompletterats med mer kvalitativa bedömningar av trafikefterfrågans

utveckling på längre sikt (fram till 2050) som baserats från resonemang om hur relevanta drivkrafter i samhället kan komma att utvecklas.

Efterfrågan kan även antas vara en funktion av tillgänglighet. Förbättrad tillgänglighet och jämförelsevis låga restidskostnader kan förväntas leda mot högre efterfrågan på resor och transporter. Om en arbetsplats på motsatt sida sundet är enkel att nå på kort tid, och kostnaden för resan uppvägs av den upplevda nyttan, stimulerar det till fler resor. På samma sätt kan en effektivt fungerande transportkorridor med konkurrenskraftiga priser attrahera fler godstransporter i just denna korridor. Fortsatt undanröjande av gränshinder för arbetspendlare över Öresund och implementeringen av internationella och effektiva korridorconcept påverkar efterfrågan i ökande riktning.

De oklara förutsättningarna avseende om en ny framtida transportkorridor väster om Köpenhamn är avgörande för om en efterfrågan av järnvägstransporter i en ny nordlig Öresundsförbindelse över huvudtaget kan uppstå. Detta gäller i synnerhet för godstågstransporter. Efterfrågan för resor och transporter på väg påverkas också men i mindre utsträckning.

En översiktlig bedömning har också gjorts av möjligheterna för att förstärka framförallt spårkapaciteten på den befintliga Öresundsbroförbindelsen i avsikt att belysa hur dessa åtgärder kan möta en växande efterfrågan. I ett långsiktigt perspektiv kan troligen möjliga och relativt begränsade utbyggnader dock inte ersätta en helt ny förbindelse. Snarare handlar det hur länge en växande transportefterfrågan kan tillgodoses.

Undersökningen har inte varit heltäckande i den meningen att endast ett fåtal av de tänkbara kombinationerna av påverkansfaktorer och möjliga infrastrukturåtgärder i omvärlden, som kan påverka efterfrågan, har varit möjliga att undersökas.

Huvudsyftet med undersökningen har således varit att, utöver att analysera förutsättningarna, på ett övergripande sätt undersöka hur efterfrågan av väg- och järnvägstrafik kan komma att utvecklas för olika situationer och hur identifierade behov kan tillgodoses med en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör eller på andra sätt.

Olika trafikfunktioner

En ny fast förbindelse kan skapas för olika trafikfunktioner: vägtrafik, persontågstrafik och godstågstrafik.

En ny väg kan erbjuda tillfredsställande kapacitet samtidigt för personbilar, bussar och lastbilar under överskådlig tid.

En ny järnväg är inte lika användbar på samma generella sätt. Persontåg av olika slag och godståg kan använda samma spår men ofta uppstår konflikter dem emellan. Trafikkategorierna tillgodoser olika behov. Persontrafik knyts lämpligast till tätortscentra medan godstrafik helst leds till utkanterna eller förbi tätbebyggelse. Hastighetsskillnader skapar lätt konflikter mellan fjärrtågstrafik och lokaltågstrafik. I denna undersökning har ingen avvägning gjorts mellan dessa. Det är de renodlade funktionerna som har analyserats och konsekvensbedömts.

I undersökningen har alla trafikfunktionerna studerats. Det mest omfattande alternativet innehåller väg- och järnvägsförbindelser för både person- och godstrafik. Vidare har ett alternativ med både vägförbindelse och persontågsförbindelse studerats, liksom alternativ med väg-, persontågs- respektive godstågsförbindelser var för sig.

Huvudprincipen för genomförda modellanalyser är att endast de landanslutningar som nödvändiga för att ansluta till omgivande vägar och järnvägar har tagits med. Bland de åtgärder som därutöver i en reell utbyggnadssituation skulle behöva övervägas på svenska sidan är främst utbyggnad av återstående del av Väst kustbanan till dubbelspår mellan Helsingborg och Ängelholm för persontrafik samt dubbelspår på Skånebanan, som ansluter till södra stambanan i Hässleholm, för person- och godstrafik.

Ett undantag från huvudprincipen har dock gjorts för en ny förbifart för tåg- och vägtrafik väster om Köpenhamn. Den förutsätts vara fullt utbyggd i de prognoser som gjorts för de alternativ där en godstågsförbindelse ingår. En ny förbifart väster om Köpenhamn ingår inte i några fastställda planer för utvecklingen av den danska infrastrukturen. I den pågående strategiska analysen som drivs på uppdrag av Transportministeriet ingår heller ingen järnvägsförbindelse i den nya förbifarten. Detta avsteg har gjorts främst för att markera att en godstågsförbindelse från Helsingör och söderut genom Själland bedöms vara orealistisk att genomföra utan en ny sådan länk förbi Köpenhamn. Prognosresultaten för väg- och persontågstrafik påverkas dock förhållandevis lite av om en sådan ny förbifart ingår eller inte. Antalet persontågsresor på en ny fast förbindelse ökar förvisso en del när en ny förbifart ingår i analyserna medan efterfrågan på personbilsresor är i stort sett opåverkad.

En översiktlig bedömning har också gjorts av effekterna av förstärkt spårkapacitet på den befintliga Öresundsbroförbindelsen. En förstärkt spårkapacitet går förstås inte att jämföra med en helt ny förbindelse. Snarare handlar det i detta fall om en gradvis utbyggnad som ändå kan komma att behövas för att möta en växande transportefterfrågan sannolikt i kombination med andra åtgärder i transportsystemet som helhet.

Analys av framtida trafikvolymer

Tjugo års sikt (2030)

Trafikprognoser i form av modellbaserade kvantitativa analyser för framtida personresor och för godstransporter, som anpassats särskilt till förutsättningarna och förhållandena i Öresundsregionen, har gjorts för prognosåret 2030. De visar att en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör i sin mest omfattande form – väg och järnväg för person- och godstrafik inklusive ny förbifart väster om Köpenhamn – ger en trafik motsvarande knappt 21 000 bilresor och drygt 28 000 kollektivtrafikresor per dygn. Jämfört med trafiken på färjeförbindelserna i ett referensalternativ, vilket antas bestå av en uppgradering av den befintliga Öresundsförbindelsen och fortsatta färjeförbindelser mellan Helsingborg och Helsingör, så motsvarar detta en ökning på drygt 12 000 (ca 130 procent) bilresor och närmare 13 000 (ca 90 procent) kollektivresor per dygn. Prognoserna förutspår också en ökning av godstransporterna på väg och järnväg. Resultaten av de prognoser som gjorts inom ramen för undersökningen synes ligga väl i linje med andra bedömningar av utvecklingstendenser och trender som gjorts för Öresundsregionen.

Prognosresultaten tyder alltså på att den ökade arbetsmarknadsintegration och den förbättring för godstransporter en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör möjliggör kan komma att resultera i en relativt stor efterfrågan på resor och transporter. Mätt i trafikvolym beräknas förbindelsen komma att hamna på nästan samma nivå som för personbilstrafiken på dagens Öresundsbron. Vid prognosåret 2030 beräknas närmare 45 procent av den totala personbilstrafiken över Öresund gå över den nya förbindelsen. När det gäller resor med tåg når enligt prognosmodellen en ny fast förbindelse upp till 2/3 av Öresundsbrons trafikvolymer 2030. Det är dock troligt att resandet kan förändras med andra trafikupplägg än det som ligger till grund för prognoserna.

Även en godstågsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skulle troligen bli mycket attraktiv förutsatt att ett järnvägsstråk som är anpassat för godstågstrafik genom Själland och vidare till kontinenten kan etableras.

Rese-efterfrågan för personresor i en ny fast förbindelse är till största delen nygenererad trafik och inte trafik som omfördelas från Öresundsbron. Effekterna för persontrafiken över Öresundsbron bedöms bli begränsad. Det mest omfattande utbyggnadsalternativet mellan Helsingborg och Helsingör leder enligt prognoserna till att trafiken på Öresundsbron minskar med knappt 2 000 bilresor och drygt 1 000 kollektivresor. Detta motsvarar minskningar på runt 6 procent för biltrafiken och 3 procent för kollektivtrafiken. Det betyder också att

Öresundsbron skulle ha mer bil- och persontågstrafik 2030 än idag och inte avlastas nämnvärt, även om en ny fast förbindelse då har etablerats i norra Öresund.

Godstågstrafiken ingår inte i dessa tal. För godstrafiken är bedömningen att huvuddelen av tågen kommer att gå via en ny nordlig förbindelse om en sådan etableras och trafiken genom Själland kan lösas på ett ändamålsenligt sätt. Detta skulle kunna möjliggöra en strukturförändring när det gäller godsflödena över Öresund och för Öresundsbrons del betyda att kapacitet kan frigöras för ökad persontågstrafik då denna avlastas från godstågstrafik.

På längre sikt (mot 2050)

Utöver de modellbaserade kvantitativa analyserna för prognosåret 2030 har det också formulerats alternativa behovsbilder på lång sikt med utblick mot 2050. Hur några viktiga omvärldsfaktorer som trender och drivkrafter kan utvecklas på längre sikt har belysts. Detta inkluderar effekter av dessa faktorer på transportefterfrågan i allmänhet och vilken betydelse de kan förväntas ha för funktionen hos en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör i synnerhet.

För att tydliggöra hur de framtida förutsättningarna för en ny Öresundsförbindelse kan komma att se ut har en samlad beskrivning av tre skilda behovsbilder tagits fram, som syftar till att belysa konsekvenserna av att viktiga trender och drivkrafter tar olika riktning. De olika behovsbilderna är valda för att spänna över ett någorlunda brett intervall av skilda omvärldsförutsättningar som en framtida ny förbindelse skulle kunna behöva fungera i.

Den första behovsbilden är **fördjupad regional integration** som innebär att Öresundsregionen utvecklas med stor dynamik mot en djupgående integration av arbets- och bostadsmarknad. Hinder i infrastruktur och regelverk undanröjs för att underlätta den fria rörligheten för medborgare och näringsliv inom regionen. **Långväga godstransporter** är en annan behovsbild som förutsätter att samhället gör kraftiga ansträngningar för att bemästra klimatfrågan och minska trängseln på vägarna genom att etablera gröna godskorridorer. Det tredje behovsbilden är **stabiliserad tillväxt** utgår från att det språng med kraftig trafik tillväxt som skett i Öresundsregionen planar ut. Trafik tillväxten över Öresund utvecklas mer i takt med utvecklingen i respektive lands storstadsregioner.

Effekterna och konsekvenserna av behovsbilderna har testats genom känslighetsanalyser av de basprognoser för trafiken i Öresundsregionen som tidigare gjorts för år 2030.

Förstärkt integration i Öresundsregionen har i modellen simulerats som frånvaro av nationella och hämmande skillnader och särskilda passageavgifter för Öresundsförbindelserna vilket enligt känslighetsanalyserna skulle ge upphov till en mycket starkt stegrad efterfrågan på resor och transporter över Sundet. Resultaten kan tolkas som att det finns en stor latent transportefterfrågan som skulle kunna frigöras vid en stegrande utveckling mot ökad integration mellan Skåne och Själland. Känslighetsanalysen för att belysa effekten av gröna godskorridorer visar på små effekter på trafiken (utom för godstrafik på järnväg) i Öresundsregionen, men andra känslighetsanalyser visar att trafiken på en ny förbindelse är ganska robust för olika antaganden om ökade bilkostnader eller bättre kollektivtrafik. Om å andra sidan drivkrafterna för arbetspendlingen över sundet minskar påtagligt, samtidigt som de extra kostnaderna för att ta sig över sundet kvarstår, visar däremot känslighetsanalyserna att en stor del av persontransportmarknaden för de fasta förbindelserna faller bort. Känsligast i detta avseende är persontågsförbindelsen.

Det mesta talar för att behovet av och förutsättningarna för att etablera en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för väg och järnväg förhåller sig robust till de ändrade omvärldsförutsättningar som studerats. En generell slutsats är därför att förbindelsen förefaller att kunna fungera vid mycket olika ambitionsnivåer och inriktningar när det gäller att ställa om transportsystemet mot ökad hållbarhet.

Fysiska planeringsförutsättningar

Frågan om den tänkbara fysiska utformningen av en fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg har utretts i flera omgångar. Den senaste som genomfördes i projektet IBU genomlyste ett trettiotal olika varianter i tre olika linjedragningar, såväl med bro- som tunnelutformning. IBU-projektet resonerade sig fram till en lösning som man inom projektet ansåg vara den bästa. Det tekniska underlaget för genomförande och kostnadsberäkningar bygger till stora delar på gamla undersökningar exempelvis geologiska bedömningar. Det ska betonas att de kan vara behäftade med stora osäkerheter.

En ny förbifart väster om Köpenhamn är genomlyst i IBU-projektet. En relativt detaljerad genomgång av utformning och effektanalys presenteras. Projektet drevs av bland annat Region Hovedstaden och danska kommuner. På uppdrag av Transportministeriet bedrivs en s.k. strategisk analys av den s.k. ring 5 förbindelsen, dock endast i motorvägsutformning. För denna förbindelse finns sedan länge ett markreservat avsatt.

De omedelbara landanslutningarna till befintlig infrastruktur på dansk och svensk sida är relativt detaljerat beskrivna i IBU-projektet.

På sikt behövs åtgärder för kapacitetshöjning längre in i det svenska landtransportsystemet. För järnvägens del är sträckan Helsingborg - Ängelholm och Skånebanan mellan Helsingborg och Hässleholm de som är mest tydligt utpekade. Båda dessa projekt har utretts och analyserats i samband med den senast genomförda planeringsomgången inför beslut om åtgärder i transportsystemet. På vägsidan föreligger inget omedelbart behov av kapacitetsförstärkning.

Ekonomiska effekter av olika alternativ

Intäkter på den befintliga Öresundsförbindelsen

En viktig fråga är hur en ny fast förbindelse i norra delen av Öresund (HH) skulle påverka intäktsflödet som utgör en stor del av den finansiella basen för den befintliga Öresundsförbindelsen. Under det första decenniet efter Öresundsbronns öppnande har det skett en kraftig ökning av vägpassager i avgiftssnittet. Utsikterna för Öresundsbrokonsortiets ekonomi har varit tillfredsställande. Efter förra finanskrisens utbrott 2008 har dock trafiken minskat och intäkterna sjunkit. Därför har prognosen för trafiken reviderats ned.

Den nu genomförda studien tyder på att konkurrensförhållandet mellan de två förbindelserna är relativt svagt. Intäktsflödet på Öresundsbron är i första hand beroende av hur arbetspendling och andra resor inom Malmö-Köpenhamnsområdet utvecklas.

Av de transporter som utförs med lastbil över Öresund går den största delen via färjorna mellan Helsingör och Helsingborg medan järnvägsgodset passerar Öresundsbron. En ny förbindelse i norra Öresund skulle således endast medföra en överflyttning från färja till väg. Det påverkar inte Öresundsbronns ekonomi. Utgångspunkten för den nu genomförda studien har varit att en vägpassage ska kosta lika mycket på båda Öresundsförbindelserna för motsvarande fordon. Prisnivån motsvarar avgiften för färjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör.

En ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skulle endast leda till att en mindre andel av Öresundspassagera (3-6 %) flyttar över från Öresundsbron till en ny förbindelse. Trafiken på en ny fast förbindelse är i huvudsak nytillkommande.

Kostnader för en ny fast förbindelse

Anläggningskostnaderna och trafikvolymerna är ofta avgörande för ett infrastrukturprojekts samhällsekonomiska lönsamhet. I vissa fall har också miljökonsekvenserna stor betydelse, inte sällan internaliserade som

kostnadsförordningar för att undvika oacceptabla intrång i miljön. Effekter kopplade till trafikefterfrågan har endast bedömts utifrån olika funktioner och inte utifrån teknisk utformning. Uppgifter om kostnader och intrångseffekter är därför endast mycket översiktliga och kan inte utgöra en grund för samhällsekonomiska kalkyler.

Kostnadsbedömningarna bygger främst på de senaste kalkyler som gjorts inom ramen för IBU-projektet. I 2010 års priser uppskattas kostnaderna för en dubbelspårig persontågstunnel mellan centrala Helsingborg och centrala Helsingör till knappt tio miljarder danska kronor. En fyrfilig vägtunnel kostnadsberäknas till ca femton miljarder och en enkelspårig godstågtunnel till ca åtta miljarder danska kronor. Den sammantagna anläggningskostnaden för en utbyggnad enligt det mest omfattande alternativet skulle enligt dessa beräkningar uppgå till ca 33 miljarder danska kronor vilket motsvara ca 40 miljarder kronor i svensk valuta.

I praktiken krävs anpassningar av befintliga anläggningar för att hantera flödena på en eventuell ny fast förbindelse i landtransportsystemet på båda sidor om Öresund. Dessa är inte medräknade i kostnadsuppskattningarna ovan.

Analyser av finansieringslösningar har inte ingått undersökningen. Sådana analyser beroende av många faktorer som idag är helt eller delvis okända, t.ex. omfattningen av de följdinvesteringar i övriga delar av transportsystemet, som krävs för att etablera en förbindelse. De prognoser som gjorts inom ramen för denna utredning visar dock att trafikefterfrågan på en ny fast förbindelse – särskilt på vägsidan – ligger i nivå med den som finns på Öresundsbron idag. Trafikvolymerna på väg förefaller också vara tämligen robusta för omvärldsförändringar som berör transportsystemet. I analyserna har antagits samma passageavgifter som för nuvarande Öresundsförbindelse.

Samhällsekonomisk bedömning

Om tillgängliga aktuella uppgifter om kostnader hämtade ur det regionala samarbetsprojektet IBU–Öresund jämförs med de resultat som erhållits för trafikefterfrågan blir slutsatsen att en ny fast förbindelse kan ha förutsättningar att uppvisa samhällsekonomisk lönsamhet. En mycket kraftig reservation måste dock göras för att anläggningskostnaderna endast skattats mycket grovt och att bl.a. bedömningar om intrång i miljö och kulturlandskap saknas. Kustområdet längs Öresund utgörs i stor utsträckning av redan bebyggd mark och kvarvarande naturmark har ofta höga värden.

Det betonas i de underlagsrapporter från vilka kostnadsuppskattningar hämtats, att dessa är förhållandevis översiktliga och därmed behäftade med osäkerheter, uppskattningsvis minst i storleksordningen plus trettio

procent till minus tjugo procent. Stor osäkerhet råder därför beträffande samhällsekonomin.

Till bilden hör också att en ny fast förbindelse bidrar till att minska sårbarheten i det svenska och europeiska transportsystemet. Denna effekt är svår att värdera men måste bedömas efter sin betydelse. Inte minst i ett nationellt perspektiv är det värdefullt att skapa ytterligare alternativa transportvägar genom Öresundsregionen som är ett allt viktigare transitområde för den svenska utrikeshandeln.

En samhällsekonomisk kalkyl för olika utbyggnadsalternativ har genomförts vid Danmarks Tekniska Universitet (DTU) inom ramen för IBU-projektet. En översiktlig jämförelse visar att trafikutvecklingstalen som ligger till grund för denna kalkyl är av samma storleksordning som i de prognoser som redovisas i underlagsrapporten. Det betyder att det inte funnits något överhängande behov i detta skede för att göra en ny bedömning av de olika utbyggnadsalternativens lönsamhet.

Det mest omfattande alternativet med väg- och järnvägsförbindelse för person och gods (A) kan antas vara samhällsekonomiskt lönsamt vid den beräknade trafikutvecklingen och nuvarande anläggningskostnadsberäkning. En ny förbifart väster om Köpenhamn, som är en förutsättning i detta alternativ, ingår inte i bedömningen.

Alternativet med väg- och persontågsförbindelse (B) kan antas vara samhällsekonomiskt lönsamt med viss marginal och ge större samhällsekonomiskt överskott än det mer omfattande alternativet.

Alternativet med enbart vägförbindelse (C) kan antas vara samhällsekonomiskt lönsamt med god marginal. Vid lika förutsättningar ifråga om anläggningskostnader och trafiktillväxt bedöms alternativet vara lönsammare än övriga alternativ, möjligen med undantag för alternativet med utbyggnad av befintliga förbindelser.

Alternativet med enbart persontågsförbindelse (D) kan antas vara samhällsekonomiskt lönsamt, men med relativt liten marginal. Vid lika förutsättningar ifråga om anläggningskostnader och trafiktillväxt bedöms alternativet vara mindre lönsamt än övriga alternativ utom en ren godstågsförbindelse. Alternativets samhällsekonomiska lönsamhet påverkas också i hög utsträckning av hur önskad trafikering kan integreras i de båda järnvägssystemen.

Alternativet med enbart godstågsförbindelse (E) framstår som samhällsekonomiskt olönsamt. En reservation bör också göras för att den möjliga utveckling av godstransporterna över Öresund enligt utredningsrapportens prognoser kan ändra förutsättningarna för den samhällsekonomiska bedömningen.

Ett alternativ med förstärkning av den befintliga Öresundsbro förbindelsen kan antas ha relativt stora nyttor i förhållande till kostnaderna, eftersom detta brukar vara fallet med mindre flaskhalsinvesteringar. Alternativet kan i så fall uppvisa hög samhällsekonomisk lönsamhet. Det finns dock inget underlag om kostnader och nyttor för detta alternativ och alternativet är inte heller helt jämförbart med övriga eftersom det sannolikt inte får effekter som svarar mot de strategiska utmaningar som en ny förbindelse är tänkt att lösa.

Tillgänglighets- och miljöeffekter av olika alternativ

Tillgänglighet och markanvändning

Det mest omfattande utbyggnadsalternativ som analyserats är en fast väg- och järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för både person- och godstrafik. Det innefattar också en ny förbifart för väg- och spårtrafik norr och väster om Köpenhamn. En utbyggnad av en västlig förbindelse är en fråga för Danmark. Det finns för närvarande inga planer på spårtrafik i en västlig förbindelse. Detta alternativ ger mest trafik över sundet och ger störst påverkan på transportsystemet i Öresundsregionen. Alternativet ger betydande tillgänglighetsförbättringar i regionen och tillgången till arbetsplatser inom pendlingsavstånd ökar också starkt för de som bor i nordvästra Skåne. Det blir också tillgänglighetsförbättringar inom ett vidare område som omfattar bl.a. södra Halland och södra Småland.

Det ligger i sakens natur att en förbindelse som innefattar motorväg och järnväg för både person- och godstrafik, och som därigenom möjliggör ett brett spektrum av trafiklösningar för internationella, nationella, regionala och lokala transportbehov, är det utformningsalternativ som ger störst effekt på tillgängligheten. Medan persontågsförbindelsen främst påverkar den inomregionala tillgängligheten och kan bidra till en ökad tillväxtdynamik i regionen, kommer godstågsförbindelsen i första hand att bidra till att öka kapaciteten och kvaliteten i internationella godsflöden. Ändrade godsflöden kan dock påverka markanvändningen på ett sätt som indirekt stimulerar den regionala utvecklingen. Om godstrafiken flyttas ut från centrum kan kanske mark i attraktiva lägen, som idag användas för logistik- och transportverksamheter, istället bebyggas med bostäder och lokaler för kunskapsintensiva verksamheter. En ny motorvägsförbindelse har en bred påverkan och ändrar transportförutsättningarna på alla nivåer, från den lokala till den transeuropeiska.

En ny fast förbindelse bedöms kunna få en sammansatt påverkan på stads- och bebyggelsemiljön. En ökad personbilstrafik kan främja en mer

spridd bebyggelse- och servicestruktur medan ökad persontrafik på järnväg kan gynna en mera förtätad stadsbebyggelse med arbetsplatser och service i stationsnära lägen. En ny förbindelses påverkan på transportmönstren är dock inte så stor att det finns anledning att förvänta att stads- och bebyggelseutvecklingen i Öresundsregionen kommer att påverkas på något genomgripande sätt av enbart ny infrastruktur.

Utvecklingsmöjligheter i norra Öresundsregionen

Det har inte varit möjligt att grundligt utreda vilka andra alternativ som kan finnas för att förbättra förbindelserna över Öresund än via en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Den kapacitetsförstärkning av Öresundsbroförbindelsen som belysts översiktligt och ingår som ett infrastrukturalternativ är knappast en så omfattande insats att den är helt jämförbar med att inrätta en helt ny förbindelse. Man skulle alltså kunna tänka sig mer genomgripande insatser för att öka kapaciteten eller funktionaliteten hos Öresundsbroförbindelsen eller att helt nya förbindelser skapas i Malmö-Köpenhamnsområdet. Någon fullständig beskrivning av effekterna och konsekvenserna av sådana val finns inte i denna rapport eller i det övriga underlagsmaterial som tagits fram.

Underlagsrapportens bedömning är dock att en ny fast förbindelse i norra Öresund sammantaget skulle leda till en större utveckling än om motsvarande kapacitet skapas i söder. Om en förbindelse tillkommer i ett nytt nordligt läge sprids tillgänglighets- och tillväxteffekterna till nya delar av Öresundsregionen och det skapar också förutsättningar för att i transportsystemutvecklingen utnyttja möjligheterna till såväl interaktion som arbetsfördelning mellan en nordlig och sydlig förbindelse. En ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kan således ses som ett komplement till Öresundsbroförbindelsen.

En ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kan ha en roll för att minska framtida kapacitetsproblem på Öresundsbron, framförallt genom att erbjuda andra alternativ för godstrafik på land. Detta kan ge utrymme för ökad persontrafik på järnväg mellan Malmö och Köpenhamn. Men huvudeffekten av en ny fast förbindelse är ändå att den öppnar nya marknader för samverkan inom Öresundsregionen och Europa vid en fullskalig utbyggnad med väg och järnväg. I ett mer långsiktigt utvecklingsperspektiv är det inte heller uteslutet att det kan uppstå en dynamisk växelverkan mellan transportsystemet och den regionala markanvändningen som medför att båda förbindelserna får en snabbare trafikutveckling när de fungerar jämsides och tillsammans än vad de skulle få var för sig.

Miljöpåverkan

En ny förbindelse bedöms medföra miljöpåverkan främst i form av intrång i natur- och kulturmiljöer samt i form av emissioner och ökad energiförbrukning från tillkommande trafik. Även bygg- och anläggningsskedet medför miljöpåverkan. Denna är dock svår att uppskatta innan ställning tagits till lokalisering och val av teknisk utformning.

Om en ny förbindelse byggs väntas merparten av färjetrafiken, med dess utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar, att upphöra. För att bedöma utsläppseffekterna av en ny förbindelse bör de vägas mot utsläppseffekter från en fortsatt färjetrafik och därvid bör framtida renare motorer och drivmedel beaktas.

När det gäller en del luftföroreningar kommer den trafikökning som en ny förbindelse medför till en viss del att uppvägas av ökad energieffektivitet hos fordonen och bättre reningsteknik. I andra fall, t.ex. i fråga om partiklar och buller, kommer emissionerna att öka. Men de negativa effekterna kan mildras genom att trafiken omfördelas till mindre störningskänsliga lägen som till sträckningar utanför tätorterna.

På längre sikt är konsekvenserna mer svårbedömda. En ny förbindelse innebär en generell ökning av tillgängligheten som efterhand kommer att omsättas i en ändrad markanvändning. Om detta inte motverkas genom en samordnad bebyggelse- och trafikplaneringen kan en sådan ändrad markanvändning leda till aktivitetsmönster som kräver en ökad rörlighet och ger upphov till en successivt växande efterfrågan på transporter.

En ny fast förbindelse innebär även intrångseffekter av olika slag. Anläggningarna kommer att beröra värdefulla natur- och kulturmiljöer och sannolikt kommer den biologiska mångfalden i Öresund att störas av byggnadsverksamheten och de färdiga anläggningarna. Omfattningen av intrångseffekterna och andra miljöstörningar är svår att bedöma innan en närmare utformning av en förbindelse, som bro- eller tunnellsning, är närmare utredd.

Slutsatser

Behov och förutsättningar

Den nu genomförda undersökningen visar att behovet av och förutsättningarna för en ny fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg för väg- och järnvägstrafik behöver belysas ytterligare och att flera olika aspekter måste beaktas.

I utgångsläget är den nuvarande Öresundsförbindelsens kapacitet inte fullt utnyttjad. För närvarande sker ingen trafiktillväxt. Antalet tågresenärer har till och med sjunkit under den senaste tiden. Möjligheterna att säkra Öresundsförbindelsens fortsatta finansiering är en grundläggande utgångspunkt.

Å andra sidan har underlagsrapporten visat att efterfrågan på både godstransporter och resande kan väntas öka kraftigt på några decenniers sikt. Därför måste det finnas en beredskap att fortlöpande anpassa Öresundsbroförbindelsen så att den kan möta den efterfrågan på trafik som kan förutses på ett effektivt sätt. Framtida kapacitetsbegränsningar kommer framförallt att bero av hur den kombinerade efterfrågan på järnvägstransporter via Öresund för gods och passagerare under rusningstid utvecklas och hur denna efterfrågan på järnvägstransporter kan tillgodoses på den nuvarande Öresundsförbindelsen med tillhörande landanslutningar.

Underlagsrapporten redovisar att möjligheterna att stärka kapaciteten för transporter mellan Sverige och Danmark i det befintliga landtransportsystemet inte är helt klarlagda. Alternativa sätt att hantera växande godstransportvolym, exempelvis genom utvecklad sjöfart, har inte kunnat undersökas.

I studien dras slutsatsen att redan år 2030 kan framför allt efterfrågan på godstransporter på järnväg visa sig bli utslagsgivande för när nuvarande Öresundsförbindelse med landanslutningar eventuellt slår i kapacitetstaket. För vägtrafiken står sig kapaciteten väsentligt bättre.

De analyser som redovisas i underlagsrapporten tyder på att även om funktionen i de befintliga förbindelserna förbättras så kan den befintliga infrastrukturens kapacitet bli otillräcklig på längre sikt. Kapaciteten i järnvägssystemet har visat sig vara mer ansträngd än vägtrafiksystemet. Genomförda prognoser för år 2030 ger en indikation på att efterfrågan på godstransporter med järnväg över Öresund, givet att en effektiv och kapacitetsstark godskorridor har etablerats, kan komma att uppgå till i storleksordningen 130 – 140 godståg per dygn att jämföra med dagens nyttjande, som motsvarar 25 – 30 godståg.

Även i den danska planeringen av en fast förbindelse vid Fehmarn Bält utgår man från betydligt större flöden av godstransporter på järnväg i framtiden i jämförelse med dagsläget.

I det långa perspektivet finns betydande osäkerheter. Den internationella utvecklingen inom bland annat ekonomi-, klimat och energi- samt transportområdena kommer att spela en stor roll.

Enligt underlagsrapporten skulle en ny fast förbindelse i norra Öresund ge en större långsiktig utvecklingspotential såväl nationellt som regionalt än om motsvarande kapacitet skulle tillkomma i söder. En framtida fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska därför snarare ses som ett komplement till dagens Öresundsbroförbindelse än som en konkurrerande förbindelse.

Ifall en ny nordlig förbindelse etableras i Öresund, och om trafiken genom Själland och via Fehmarn Bältförbindelsen och dess landanslutningar kan lösas på ett ändamålsenligt sätt, skulle huvuddelen av godstågen kunna gå denna väg. Detta skulle innebära en strukturförändring när det gäller godsflödena över Öresund och för den befintliga Öresundsbronns del betyda att kapacitet kan frigöras för ökad persontågstrafik.

Klimat och miljö

Den Europeiska energi och klimatpolicyn har fått stort genomslag i EU:s vitbok för transporter. Sverige har ställt sig bakom Vitbokens övergripande ambition att utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ska minska med 60 procent fram till mitten av seklet, jämfört med 1990 års nivåer.

För att nå de klimat- och miljöpolitiska målen måste transporterna i särskilt storstadsområdena och korridorerna för långväga godstransporter bli mer energieffektiva och miljöanpassade. Öresundsområdet är ett växande storstadsområde där flödet av långväga godstransporter är omfattande.

Enligt underlagsrapporten är i detta tidiga skede de långsiktiga miljöstörningarna från trafiken svårbedömda. Personbils- och lastbilstransporterna förutses öka totalt sett både till följd av den allmänna samhällsutvecklingen och som en effekt av att nya trafikanläggningar och trafikeringsupplägg tas i bruk. Efterhand förutses dock mer energisnåla fordon, alternativa drivmedel och bättre reningsteknik leda till minskade utsläpp av koldioxid räknat per ton eller person. Klimatpåverkan och vissa luftföroreningar från trafiken i norra Öresundsområdet kan minska ifall utsläppen från färjetrafiken reduceras kraftigt eller försvinner, exempelvis genom bättre motorer och renare drivmedel.

Kraftigt växande godstransporter på järnväg är mer energieffektivt än vägtransporter men de kommer å andra sidan sannolikt att leda till ökat

buller och andra lokala störningar under större delar av dygnet jämfört med idag. De befintliga godskorridorerna på väg och järnväg går i flera fall nära bostäder och grönområden som exempelvis genom Malmö och Lund.

Negativa lokala effekter från bland annat partiklar och buller från trafiken kan mildras genom att omfördela trafiken till mindre störningskänsliga lägen utanför tätorter och åtgärder för att dämpa buller. Det kommer att bli en växande utmaning att förena kraven på väl fungerande godstransportstråk med hög kapacitet, som är nödvändiga för Norden, med ambitionerna att utveckla Öresundsregionen till en attraktiv miljö att leva och verka i.

Ekonomi

Idag utgör broavgifterna en viktig del av den finansiella basen för Öresundsförbindelsen men både i Sverige och Danmark bidrar staterna till en del av finansieringen via statsbudgeten. Varje år bidrar svenska staten i storleksordningen 300 miljoner kr till Öresundsförbindelsens finansiering medan de svenska intäkterna från banavgifterna motsvarar ungefär 40 miljoner kr.

Förutsättningarna att bedöma de ekonomiska förutsättningarna för en eventuell ny fast förbindelse i norra Öresund är mycket osäkra. Anläggningskostnader som angetts i underlagsrapporten bedöms till omkring 40 miljarder svenska kronor. Kostnadsbedömningen för en fast förbindelse grundas på uppgifter från de senaste och mest aktuella studier som funnits att tillgå (IBU-projektet). I denna kostnad ingår inte landanläggningar som exempelvis en ny förbifart väster om Köpenhamn eller anpassningar av befintliga anläggningar i Sverige. Varken den fysiska utformningen eller genomförbarheten av dessa lösningar har studerats i tillräcklig grad, inte heller eventuella alternativ till de som redovisats i IBU projektet.

Efterfrågeprognoserna för resor och godstransporter på väg och järnväg bygger på analyser med olika modellsystem som båda är anpassade för att spegla förhållandena i just Öresundsregionen.

Kalkylerna visar på en samhällsekonomisk lönsamhet för de flesta av alternativen men de innehåller stora osäkerheter. Kostnader och nyttor kan framför allt bedömas som en relativ jämförelse mellan de alternativa funktioner som undersökts.

Än svårare blir det att skatta framtida intäkter från väg- och banavgifter. Att banavgifterna på en eventuell framtida ny fast förbindelse i norra Öresund behöver ligga på en jämförelsevis högre nivå än de gör på den befintliga Öresundsbron idag är dock inget orimligt antagande om man ska få nödvändig kostnadstäckning.

Anläggningskostnadsberäkningarna måste som helhet anses vara mycket preliminära eftersom de baseras på relativt översiktliga analyser av de byggnadstekniska förutsättningarna och inte heller inkluderar eventuella följdinvesteringar i andra delar av transportsystemet.

Det finns många osäkerheter i underlaget som påverkar utfallet av den samhällsekonomiska bedömningen. Vissa nytto- och kostnadsposter som i princip ska ingå i en samhällsekonomisk kalkyl saknas. Många uppföljningar av stora infrastrukturprojekt har visat att anläggningskostnaderna tenderar att underskattas systematiskt medan restidsvinsterna ofta överskattas.

Godstransportkorridoren

Underlagsrapporten har visat att kunskaperna om dagens godstrafikflöden över ländergränserna är begränsade. Osäkerheten om hur godstrafiken kan komma att utvecklas framöver är än större. Det saknas exempelvis underlag för att kunna bedöma förutsättningarna för att få en överströmning mellan trafiklagen, eller för att kunna bedöma marknadsförutsättningar och konkurrenskraft för eventuell framtida kustsjöfart eller matartrafik ("feeder") till och från stora hamnar.

Den nu framlagda undersökningen pekar på ett långsiktigt möjligt komplement till nuvarande Öresundsförbindelse. En fast godsförbindelse i norra Öresund och en utbyggd järnvägskorridor väster om Köpenhamn skulle ge ett kraftfullt kapacitetstillskott för godstrafik på järnväg, och till följd av detta även ge utökad kapacitet för persontågstrafik på Öresundsbron. En eventuell utbyggnad av en västlig förbindelse är en fråga för Danmark. Det finns för närvarande inga planer på spårtrafik i en västlig förbindelse.

Ett nytt järnvägsstråk för godstransporter i norra delen av Öresund ska ses i ljuset av ett utvecklat och implementerat europeiskt koncept för långväga godskorridorer på järnväg, exempelvis korridor 3 mellan Stockholm och Palermo via Hamburg. Den kommande fasta förbindelsen vid Fehmarn Bält kommer också att ingå i den korridoren liksom södra Stambanan.

Konceptet för "gröna korridorer" bygger på ett trafikslagsövergripande synsätt för hantering av transnationella godstransporter. Olika alternativa sätt att hantera växande godsflöden mellan de nordiska länderna och norra delen av den europeiska kontinenten (t ex Hamburg, Rotterdam), inklusive alternativ där en betydligt större andel av trafikarbetet sker med kombitransporter som inkluderar sjöfart, behöver belysas.

Vilka tänkbara alternativa sätt finns för att möta växande efterfrågan på transnationella godstransporter? Det råder stor osäkerhet om hur samspelet kan komma att se ut mellan de befintliga förbindelserna över Öresund och en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Hur ser konkurrenssituationen ut mellan de fasta gränsöverskridande transportererna i Öresundsregionen, färjetrafiken i södra Skåne och direkta sjöfartsförbindelser utanför Öresundsregionen?

Kunskapsunderlaget för att kunna bedöma den framtida utvecklingen på godstransportmarknaden behöver utvecklas och uppdateras fortlöpande.

Fortsatt arbete

Föreliggande undersökning har endast haft som syfte att övergripande och på strategisk nivå undersöka behovet av och möjligheterna för en ny fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg för väg och järnväg.

Mot bakgrund av genomförda prognoser dras slutsatsen att en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kan ha förutsättningar att på sikt fylla en viktig funktion för transportsystemet och tillväxten i såväl ett lokalt och regionalt som ett nationellt och internationellt sammanhang. Men för att få en klarare bild av detta krävs fördjupade analyser, både på nationell nivå och i samverkan mellan Sverige och Danmark.

Av de analyser som genomförts i den nu avslutade undersökningen framgår att huvudsakligen två res- och transporttyper gestaltar efterfrågan på en ny fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg, nämligen regionalt resande och internationella godstransporter. För båda dessa är av avgörande betydelse att väl fungerande järnvägssystem finns etablerade på båda sidor om Öresund. Denna fråga kräver ett nationellt samarbete mellan Danmark och Sverige.

I ett första steg behöver underlag tas fram för att kunna bedöma vad som kan göras i berörda delar av järnvägssystemet i själva förbindelselänken och på båda sidor om Öresund för att trimma den nuvarande Öresundsbroförbindelsens funktion och kapacitet och hur stora effekter som kan uppnås.

Det måste finnas en beredskap att anpassa Öresundsbroförbindelsen fortlöpande så att den kan möta den efterfrågan på trafik som kan förutses över Öresund på ett effektivt sätt. När förutsättningarna att tillgodose transportbehoven inom Öresundsregionen genom kapacitetsförstärkningar på och i anslutning till den befintliga Öresundsbroförbindelsen skulle belysas, konstaterades att det saknas ett

systematiskt underlag som visar hur kapaciteten i den befintliga Öresundsbroförbindelsen kan stärkas för att hålla jämna steg med transportefterfrågan och trafikflöden.

Kunskaperna om kapaciteten i befintliga system och vilka åtgärder som kostnadseffektivt kan öka denna bör fördjupas ytterligare. Detta gäller särskilt åtgärder som kan vara nödvändiga för att förstärka nuvarande Öresundsbroförbindelsens kapacitet på kort och medellång sikt. Vidare bör kunskaperna om hur behovet av godstransporter kan komma att utveckla sig på medellång och lång sikt fördjupas ytterligare. Vilka alternativ finns till väg och järnväg genom Öresundsområdet?

Många frågetecken återstår att klara ut innan ett stabilare beslutsunderlag kan anses föreligga för en ny fast Öresundsförbindelse. Kostnader och utformning är några av dem. En viktig frågeställning har inte alls belysts nämligen hur anläggningen skulle kunna finansieras.

Trots att flera osäkerheter föreligger torde en första bedömning kunna göras att en anläggning förmodligen skulle innehålla både väg och järnväg. Att enbart anlägga en vägförbindelse är inte görligt utifrån miljöskäl samtidigt som att anlägga av enbart järnvägsförbindelse troligen inte skulle vara möjligt av finansieringsskäl.

För närvarande kan konstateras att ny järnvägsförbindelse inte ingår i den danska planeringen och att eventuell vidare planering för ny fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg får avvakta kommande dansk utveckling.

Alternativa sätt att hantera växande flöden av framför allt långväga godstransporter, utan att belastningen på landtransportsystemet i Danmark blir för stort, behöver också belysts.