

Väg- och tåg tunnel Helsingborg – Helsingör

Ett lönsamt projekt som skapar riktiga
jobb och stärkt nationell beredskap



HH-GRUPPEN

Ökad regional konkurrenskraft stärker Sverige

Stora och sammankopplade regioner är konkurrenskraftiga regioner. Avstånd mäts i tid och Skandinavien är en region i världen där pålitliga transporter över gränserna spelar en särskilt viktig roll. Ökat utbyte med våra grannländer skapar svensk tillväxt. Hela Sverige stärks när kontinenten knyts närmare.

Där sundet är som smalast är också vägen kortast. Där finns möjligheten att sprida integrationen mellan Sverige och Danmark till ett större område. Fler arbetssökande hittar ett jobb. Arbetsgivare får ökad tillgång till rätt kompetens. Tillväxten i ekonomin gynnar hela Sverige och Danmark. Samtidigt minskar sårbarheten i transporterna över Öresund, som även är en pulsåder för svensk import och export. Coronapandemin har tydligt visat betydelsen av förstärkt beredskap – något som är mycket angeläget när det gäller väl utbyggd och robust infrastruktur.

Många goda argument talar för att anlägga nästa fasta Öresundsförbindelse där två av Sveriges viktigaste järnvägar möts: Västkustbanan mellan Malmö–Göteborg och i förlängningen Oslo samt Skånebanan som knyter samman västra och östra Skåne, med anslutning till stambanan mot Stockholm–Malmö.

En väg- och tågtunnel mellan Helsingborg och Helsingør bär i hög grad sina egna kostnader. I slutändan är det brukarna, trafikanterna, som betalar – precis som på Öresundsbron.

Eftersom det är ett lönsamt projekt kan lånen som krävs snabbt amorteras.

Samarbetet Greater Copenhagen har till regeringarna i Stockholm och Köpenhamn lagt fram förslag på hur infrastrukturen och arbetspendlingen över Öresund kan förbättras. Bland förslagen finns etableringen av ett bilateralt svensk-danskt infrastrukturforum på regeringsnivå för samordnade diskussioner om en HH-förbindelsen och andra framtidsprojekt. Det är ett bra förslag.

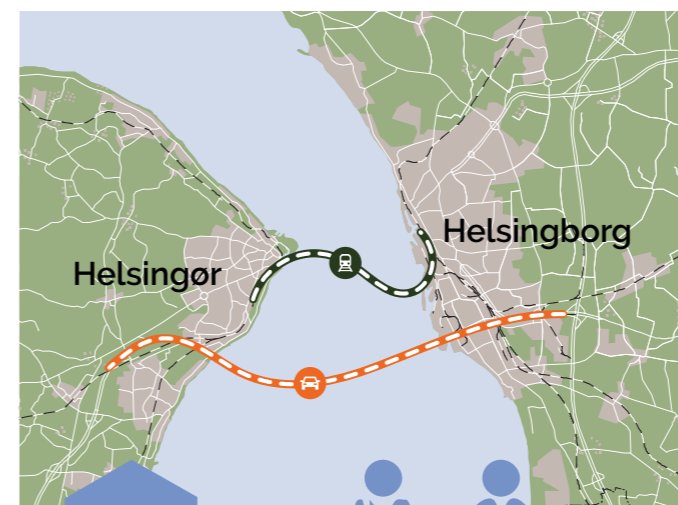
Vi ser att man i flera delar av världen gör stora och viktiga infrastruktursatsningar som en del i att återstarta efter pandemin. När danska och svenska staten nu har presenterat sin gemensamma utredning om HH-förbindelsen innebär det att projektet är särskilt välutrett. Nu är det dags för nästa steg.

Tillsammans kan vi bygga våra länder och Öresundsregionen starkare.



Erik Østergaard
vd Dansk Transport og Logistik,
ordförande HH-gruppen

Projektet i korthet



Tillväxtmotor: nya jobb, starkare företag och fler bostäder

- Skapar nya riktiga jobb och en större arbetsmarknad som stärker matchningen
- Bidrar till ökat bostadsbyggande
- Stärker Sveriges tillväxt och konkurrenskraft genom ökat resande och handel

Stärker Sveriges beredskap

– minskad sårbarhet med ytterligare en fast förbindelse

- Ökad redundans och minskad sårbarhet i hela trafiksystemet över Öresund
- Säkrar Sveriges försörjningstrygghet om Öresundsbron behöver stängas under en längre tidsperiod
- Fast förbindelse i form av tunnel innebär minskad utsatthet för yttre hot
- Tunnellösningen är mindre känslig för väderstörningar och ökar robustheten i trafiksystemet för gränsöverskridande transporter mot kontinenten



Självfinansierande och samhällsekonomiskt lönsam

- Skandinavien mest lönsamma projekt med väg- och tågtrafik
- Bär i hög grad sina egna kostnader genom brukarfinansiering
- Hög lönsamhet för vägdelen
- Snabb återbetalningstid på mellan 31-40 år (att jämföra med Öresundsbron 50 år)



Kort startsträcka för att få spaden i marken

- Bred uppslutning i Sverige och Danmark
- Gemensamt utrett av svenska och danska staten
- Regeringen bör besluta att Trafikverket ges i uppdrag att genomföra en lokaliseringsutredning
- Kan stå klar 2030/2035



Samhällsekonomiskt lönsamt och robust projekt

Den dansk-svenska strategiska analysen som blev klar i början av 2021 visar att en fast HH-förbindelse är ett genomförbart projekt. Analysen visar även att ytterligare undersökningar krävs, bland annat av möjliga sträckningar och finansieringsmodeller.

Analysens finansieringskalkyl visar på en mycket hög lönsamhet för projektets vägdela, men att projektet som helhet skulle kräva ett tillskott på 15–18 miljarder kronor för att återbetalas inom 40 år, vilket är dansk praxis. En känslighetsanalys som Region Skåne och Helsingborgs stad gjort av den strategiska analysens finansieringskalkyl visar dock att redan relativt små förändringar i modellens antaganden helt kan radera behovet av restfinansiering – och korta återbetalningstiden till 31 år.

Färska utredningar som gjorts av det EU-finansierade projektet ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen, vars huvudsakliga mål är att främja tillgängligheten med hållbara transportformer inom regionen och stärka regionen som knutpunkt inom det transeuropeiska transportnätverket TEN-T, visar att det tekniskt är möjligt att ansluta en fast HH-

förbindelse söder om Helsingborg C, vilket skulle innebära en kortare anläggning och en potentiell besparing om hela 4,2 miljarder kronor.

Det är bland annat av detta skäl som Region Skåne och Helsingborgs stad i sin känslighetsanalys av den strategiska analysens finansieringskalkyl räknar med att anläggningskostnaden för en fast HH-förbindelse – med genare förbindelse kust till kust och utan extra tunnlar Helsingborg C-Maria station – relativt enkelt kan minskas med hela tio procent.

Genom trafikavgifter från de som använder motorvägsförbindelsen återbetalar sig alltså hela förbindelsen över kort tid. Vägförbindelsen finansierar den mindre lönsamma persontågsförbindelsen och skapar ett robust projekt.

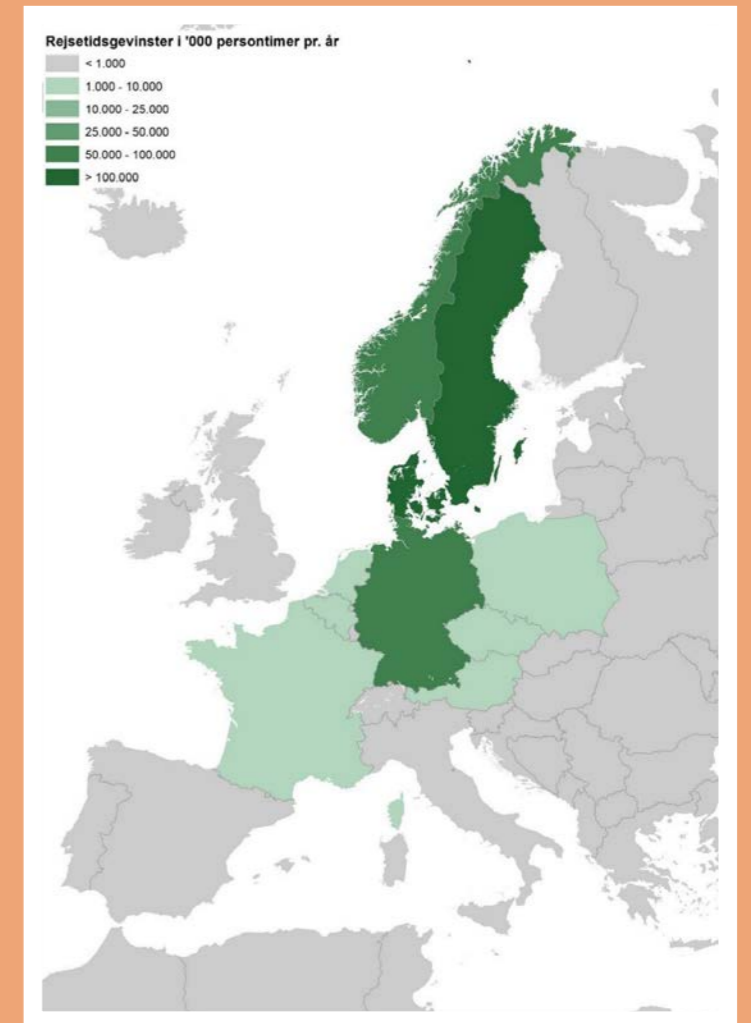
I kalkylen för projektet har inget EU-stöd från exempelvis fonden för ett sammanlänkat Europa räknats in. Sådant stöd bör svenska och danska staten aktivt verka för.

EU-bidrag ett sammanlänkat Europa

Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) omfattar 2021–2027 investeringar i infrastruktur om 25,8 miljarder euro. EU:s långtidsbudget och återhämtningspaket efter covid-19 pandemin innebär en EU-finansiering utan motstycke – 1,8 biljoner euro under de kommande åren.

Svenska och danska staten bör aktivt verka för att det gränsöverskridande projektet en fast HH-förbindelse omfattas av tillgängliga EU-bidrag.

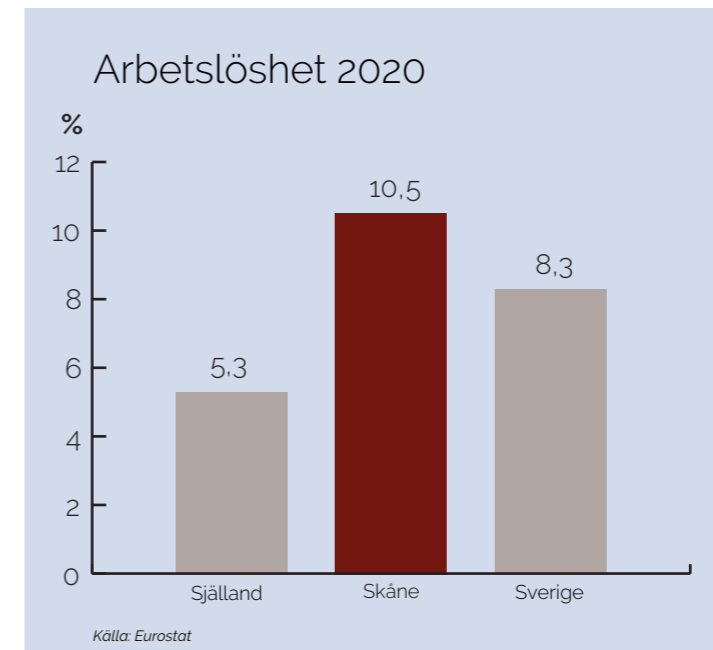
En fast HH-förbindelse skapar europeiska mervärden.



Fler riktiga jobb och en större arbetsmarknad

En fast HH-förbindelse skapar en sammanhängande arbetsmarknad omkring Öresund och upp längs västkusten mot Halland. Invånare får tillgång till fler jobb och ett större utbildningsutbud. Företag får tillgång till en större del av arbetskraften och lättare att hitta rätt kompetens. Skillnader i danska och svenska arbetsmarknadssystem gör också att exempelvis ungdomsarbetslösheten och arbetslösheten bland äldre utvecklar sig olika på svenska respektive danska sidan vid konjunktursvängningar.

Idag är arbetslösheten dubbelt så stor i Skåne som på Själland och på sikt ökar andelen personer i arbetsför ålder i Skåne medan den minskar på Själland. HH-förbindelsen kommer att spela en viktig roll i matchningen.

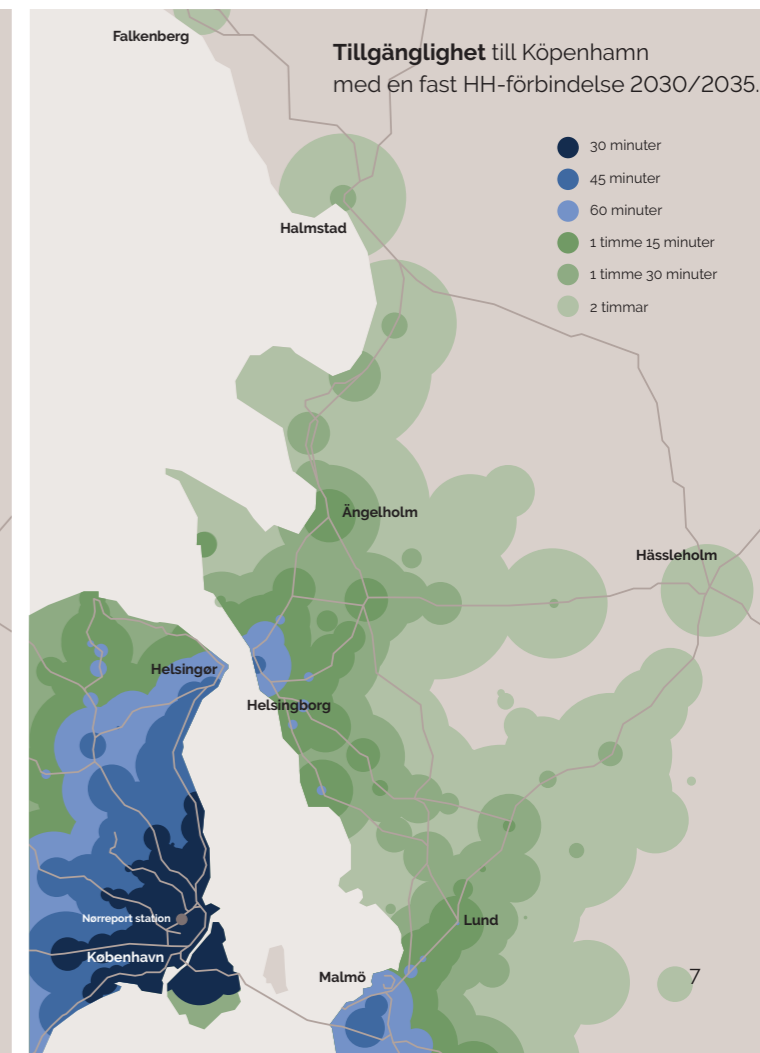
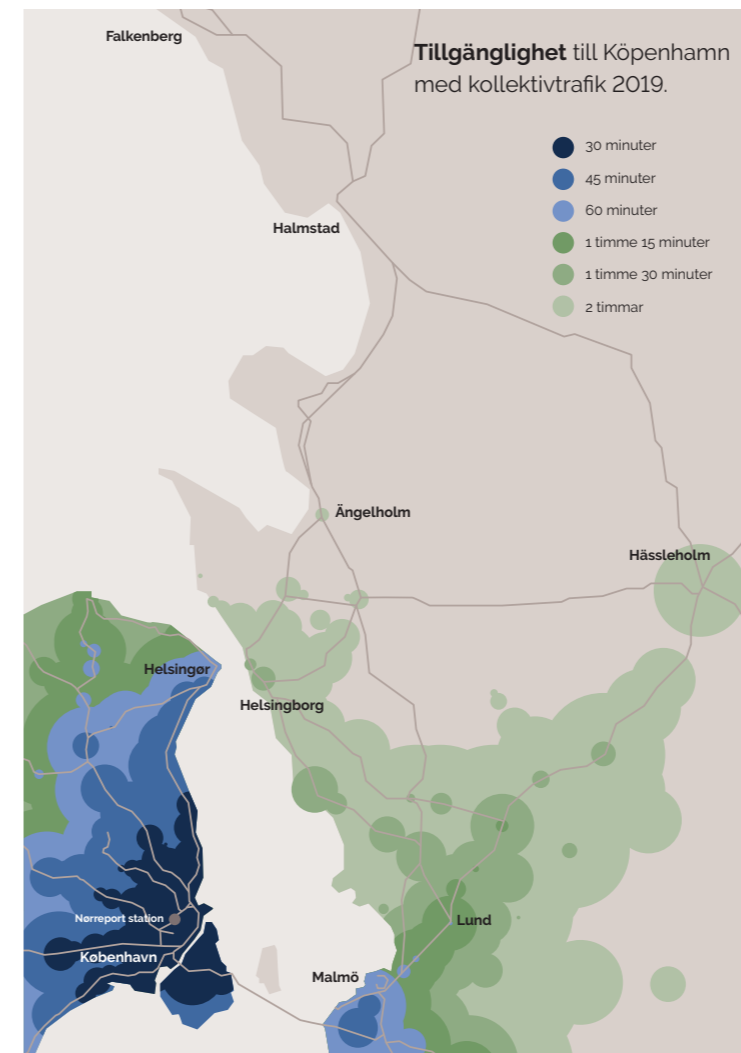


Hög ungdomsarbetslöshet är inte enbart ett konjunkturproblem, utan har ofta även strukturella orsaker. I en gränsregion – med skillnader i konjunkturläge, arbetsrätt och befolkningsstruktur mellan länderna – har en person utan erfarenhet större chans att få sitt första jobb. Matchningen stärks när en fast HH-förbindelse kortar restiderna och utvidgar arbetsmarknaden på båda sidor sundet. Fler får chansen till ett riktigt jobb.

I Skåne är jobbklyftan mellan invandrare och svenskfödda större än i Sverige i stort. En fast förbindelse mellan Helsingborg och danska Helsingör skulle vara ett viktigt steg för att ge skåningar oavsett bakgrund nya arbetstillfällen.

Elisabeth Svantesson (M)
Ekonomisk-politisk talesperson

Debattartikel i Kvällsposten 2017



Stärker Sveriges beredskap

Coronapandemin har tydligt visat på behovet av stärkt nationell beredskap på en rad centrala områden. Det gäller även hur vi långsiktigt planerar landets infrastruktur.

En fast HH-förbindelse minskar sårbarheten och ökar redundansen för både väg- och järnvägstransporter. Öresundsbron hanterar mer än 80 procent av järnvägsgodset till och från Europa. Hälften av alla lastbilar som passerar Öresund kör över Öresundsbron. Skulle det hända något med bron som innebär att den stängs för en längre tidsperiod äventyras landets försörjningstrygghet.

En fast förbindelse i form av en väg- och tågtunnel mellan Helsingborg och Helsingör minskar avsevärt Sveriges utsatthet vid ett eventuellt attentat, naturkatastrof eller olycka som allvarligt drabbar Öresundsbron. I dag tar ungefär varannan lastbil som korsar Öresund färjan mellan Helsingborg och Helsingör. De kommer framöver kunna ta tunneln som också kommer kunna hantera lastbilstrafiken till och från Sverige, vid ett avbrott i trafiken över Öresundsbron.

Med rätt utformning kan en fast HH-förbindelse dessutom medge att järnvägsburet gods kan trafikera järnvägstunnelarna vid ett längre avbrott på Öresundsbron.

HH-förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ökar tillgängligheten med tåg för företag i Skåne, Halland och Göteborgsområdet till Kastrup i Köpenhamn. Att endast ha en Öresundsförbindelse skapar en sårbarhet.

Tomas Eneroth, (S)
Infrastrukturminister

Debattartikel i Kvällsposten 2018

Jag var med och tog det första spadtaget till Öresundsbron, och det var rätt. Nu är det dags att börja med en tågtunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Det kommer att komma. Det är ett infrastrukturprojekt som du verkligen kan räkna på och ha koll på.



Göran Persson (S)
Statsminister 1996–2006

Intervju i Affärsvärlden 2019

Sverige måste investera smart för kommande generationer

Coronakrisen riskerar att få flera långsiktiga negativa konsekvenser. Arbetsmarknaden riskerar att försvagas med fallande sysselsättning och stigande arbetslöshet. Särskilt ungdomar väntas bli särskilt utsatta.

Det kommer att vara särskilt viktigt att de satsningar som görs framåt bidrar till att sänka den arbetslöshet som annars riskerar att bita sig fast långsiktigt. Arbetslösheten är högre i Skåne än i riket och ökar nu kraftigt. Skåne är den svenska region som har lägst sysselsättning. Även ungdomsarbetslösheten är

högre i Skåne än i riket. Det behövs kraftfulla statliga insatser för att få fler skåningar i arbete, både på kort och lång sikt. Direkta satsningar behövs, men även strukturella – såsom infrastrukturinvesteringar som långsiktigt skapar nya jobb och möjligheter till arbetspendling.

Det är nu som grunden måste läggas för Sveriges omstart efter pandemin. De infrastruktursatsningar vi gör idag påverkar Sveriges framtid många år framöver. En fast HH-förbindelse blir en del i att lägga grunden för kommande generationer.



Ökad tillgänglighet

En fast HH-förbindelse ger ökad tillgänglighet och integration i områden som inte täcks av Öresundsbron, främst i norra delen av Öresund och längs Sveriges västkust.

En fast HH-förbindelse skapar en regional tillväxtmotor som stärker hela Sveriges konkurrenskraft genom ökat resande och handel. Kortare restider skapar även en större bostadsmarknad och bättre tillgång till såväl utbildning som kultur och nöje. Möjligheterna till en hög livskvalitet sprids över ett större geografiskt område.

HH-förbindelsen utgör även en viktig länk i korridoren Oslo – Hamburg och är en betydelsefull pusselbit i förverkligandet av OECD:s megaregion STRING, en gränsöverskridande region med 14 miljoner invånare i Norge, Sverige, Danmark och Tyskland – sammanhållen av hållbara transporter.

En fast HH-förbindelse blir en viktig länk i den av EU prioriterade transportkorridoren ScanMed som länkar ihop Skandinavien med Medelhavsområdet.

Skåne är ett transit-område där handeln och trafiken ökar och som tillväxtmotor krävs det ökad integration i Öresundsregionen. En ny Öresundsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är tillväxtskapande och skulle sprida Öresundsintegrationen till ett större geografiskt område.

Tomas Eneroth, (S)
Infrastrukturminister

Debattartikel i Kvällsposten 2018

Foto: Kristian Pohl/Regeringskansliet



Kortare restider

En resa med färjan från Helsingborg till Helsingör tar i dag 20 minuter från det att färjan lämnar hamnen. Tas incheckning, ombordstigning/ombordkörning samt avstigning/avkörning med i beräkningen blir restiden avsevärt längre. I den dansk-svenska strategiska analysen redovisas en teoretisk restidsbesparing för vägförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör på 24 minuter jämfört med dagens färjetrafik. För kollektivresor med järnvägsförbindelsen uppskattar strategisk analys en motsvarande restidsbesparing på 16–17 minuter.

Helsingborgs stad har gjort uppskattningar för att spegla den praktiska restiden beaktat tid för ombord- och avstigning. Den

praktiska restidsbesparingen uppskattas till cirka 25 minuter med järnvägsförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Den praktiska restidsbesparingen mellan Helsingborg och Köpenhamn blir med HH-förbindelsen cirka 40 minuter jämfört med dagens färjetrafik, oavsett trafikslag. Restiden Helsingborg–Köpenhamn med en fast HH-förbindelse beräknas till cirka 40–45 minuter.

Med en fast HH-förbindelse kommer resan Göteborg–Köpenhamn gå på två timmar.

Generell tidsbesparing persontåg




Jämfört med dagens färjetrafik

Generell tidsbesparing bil och lastbil



Jämfört med dagens färjetrafik

	Göteborg–Köpenhamn	Halmstad–Köpenhamn	Helsingborg–Köpenhamn
RESTIDER 2030/2035 VIA HH			
	2 h	1 h 10 min	40-45 min

Trafik – ökad kapacitet och redundans

Förbindelsen trafikeras med minst fyra regionaltåg i timmen. Flertalet av tågen går vidare mot Halmstad/Göteborg alternativt mot Hässleholm/Kristianstad vilket skapar snabba pendlingsmöjligheter med direktförbindelser mot Köpenhamn. Regionaltågen kompletteras av kommersiella snabbtåg från Göteborg/ Oslo med målpunkt Köpenhamn/Hamburg.

En fast HH-förbindelse avlastar Öresundsbron avseende persontransporter vilket frigör kapacitet för mer järnvägsburet gods via Öresundsbron. De ökade godstågstransporterna över Öresund kan åtminstone fram till 2050 hanteras utan att det byggs en ny fast förbindelse specifikt för godstågen.

En fast HH-förbindelse avlastar även Öresundsbron avseende vägtrafik när en större andel fordon väljer att trafikera via Helsingborg – Helsingör. En fast HH-förbindelse i tunnel

under Öresund är dessutom mindre känslig för störningar jämfört med Öresundsbron vilket bidrar till ökad andel av den gränsöverskridande vägtrafiken.

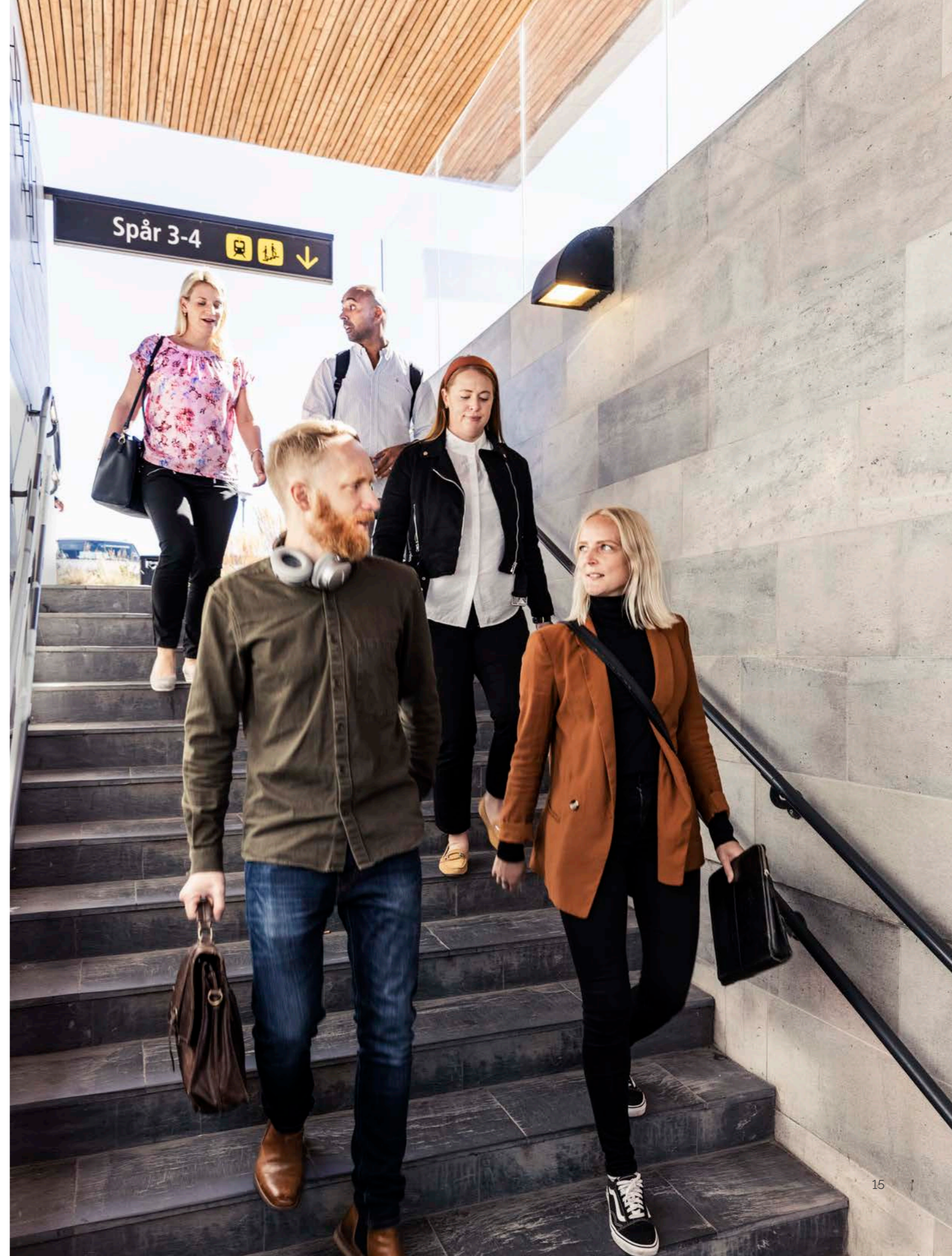
Det är kostnadseffektivt att med en fast HH-förbindelse avlasta Öresundsbron från persontransporter så att andelen godstransporter via järnväg kan öka. Ytterligare redundans mot kontinenten kan på ett kostnadseffektivt sätt förstärkas genom järnvägsfärjorna via Trelleborg. Sammantaget skapar en fast HH-förbindelse ökad kapacitet, ökad redundans och minskad sårbarhet i trafiksystemet.

Både väg och tåg hade varit det bästa, vi tittar noga på båda. Med tanke på framgångssagan Öresundsbron, att fördubbla den kapaciteten med en tåg-förbindelse skulle ha väldigt många fördelar. Det skulle knyta ihop regionen ytterligare.



Ulf Kristersson (M)
Partiförande

Svenska Dagbladet 2021



Hållbar planering

En fast HH-förbindelse består dels av en persontågsförbindelse mellan Helsingborg C och Helsingör station, dels av en motorvägsförbindelse mellan Helsingborgs södra trafikplats och Helsingörmotorvägen på danska sidan sundet.

Borrade tunnlar

Både väg- och järnvägsförbindelsen kan byggas med vardera två borrarade tunnelrör, ett rör för respektive trafikriktning. Tunnelrören borraras med en TBM-maskin av typen Earth Pressure Balance (EPB) vilken även användes vid Hallandsås-tunneln och Citytunneln i Malmö.

Cirka var 250:e meter anläggs säkerhetstunnlar som förbinder de två huvudtunnlarna. Invändig tunneldiameter beror på den slutliga utformningen men ligger sannolikt i spannet 10–13 m för

motorvägsförbindelsen och 7–9 m för persontågsförbindelsen. Utrymmet under vägbanan/järnvägen i tunnlar kan användas för andra ändamål, som transport av el, data, fjärrvärme, vatten, med mera. Geologin består i huvudsak av kalksten, siltsten, sandsten och lerskiffer.



Persontågsförbindelsen

Persontågsförbindelsen byggs som ett dubbelspår med ett spår i respektive tunnelrör mellan Helsingborg C och Helsingör station. Dubbelspåret ansluter till Helsingborg C och Väst kustbanan söderifrån för att möjliggöra smidig trafikering med tåg norrifrån. Till Helsingör station ansluter dubbelspåret norrifrån för vidare trafikering av tåg söderut mot Köpenhamn.

Längd: 10 kilometer, varav tunnel cirka 7 kilometer.



Motorvägsförbindelsen

Motorvägsförbindelsen ansluter till befintligt vägnät vid trafikplats Södra i Helsingborg samt Helsingörmotorvägen i Snekkersten söder om Helsingör. Förbindelsen möjliggör två körfält inklusive vägren i vardera riktningen, det vill säga två körfält i respektive tunnelrör.

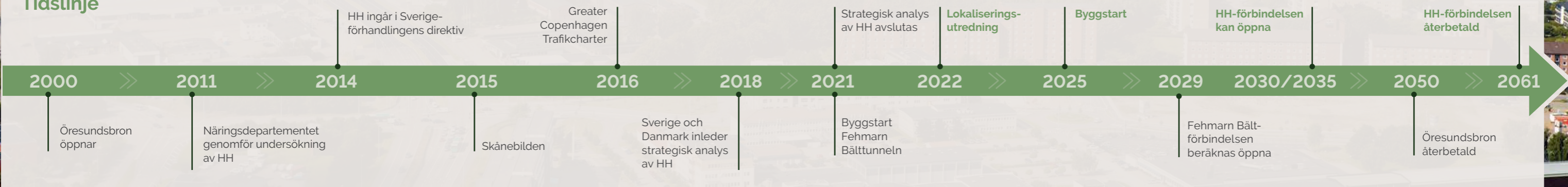
Längd: cirka 16 kilometer, varav tunnel cirka 12 kilometer.



Tidsplan

Avtal och beslut	1–2 år
Projektering	3–4 år
Byggtid	5–6 år

Tidslinje



Stark ekonomi

Att anlägga två tunnlår i norra Öresund är en stor investering. Samtidigt är behoven av att åtgärda brister i svensk transportinfrastruktur stora. En fast HH-förbindelse har en god projektekonomi och är i hög grad självfinansierande. Enligt analyser från den danska tankesmedjan Kraka (2018) är en fast HH-förbindelse ett av de mest lönsamma infrastrukturprojekten i Danmark.

Brukaravgifter istället för skattemedel

Redan idag finns ett stort trafikflöde som betalar biljettavgifter för överfarten mellan Helsingborg och Helsingör. En förbättring av infrastrukturen jämfört med dagens färjeförbindelse leder till ökad trafik. Genom att låta de som använder förbindelsen betala blir projektet självfinansierande. Precis som modellen för Öresundsbron så är det intäkterna från vägtrafiken som skapar ekonomiska förutsättningar för spårtrafiken.

Om man beaktar den dansk-svenska strategiska analysen från 2021 samt den känslighetsanalys med kompletterande kalkyler som Region Skåne och Helsingborgs stad gjort under 2021 beräknas anläggningen vara återbetald inom 31–40 år. Därefter genererar fortsatta intäkter ett överskott som kan användas till andra investeringar. Återbetalningstiden kan jämföras med Öresundsbron som planeras vara helt återbetald efter 50 år.

Region Skåne har även öppnat för möjligheten att gå in som medfinansierare/delägare och ge regionala garantier för lån, som kan komplettera de statliga, något som ytterligare skulle kunna stärka projektets ekonomiska förutsättningar.

Anläggningskostnaderna kan minskas*

Anslutning söder om Helsingborg C (inga tunnlår till Maria H)	-4,2 mdr
Helsingborg C byggs ut inom ramen för Väst kustbanan*	-1,2 mdr
Kortare tågtunnel kust-kust (800 m)	-0,7 mdr
Summa**	-6,1 mdr

* Väst kustbanans utbyggnad står på "egna ben", statliga medel via nationell plan och regional plan samt exploateringsnyttor.

** Samordningsvinster med kombinerad väg- och järnvägsförbindelse är inte medräknade.

Källa: Region Skånes och Helsingborgs stads känslighetsanalys (2021)



Välbeprövad finansieringsmodell och körklar organisation

Gränsöverskridande projekt är i grunden en statlig angelägenhet, men det finns flera alternativ för finansiering och genomförande som inkluderar andra aktörer. I Sverige har större investeringssatsningar historiskt alltid baserats på särskilda finansieringslösningar.

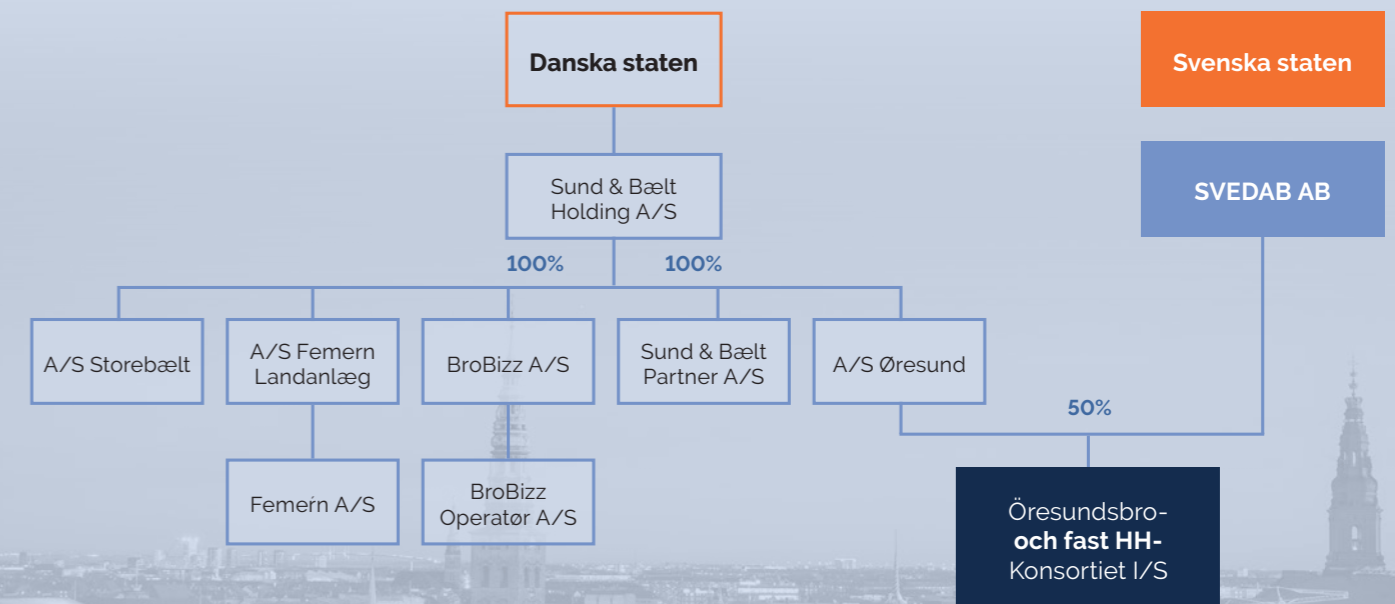
Välbeprövad modell

En fast HH-förbindelse kan genom brukaravgifter finansieras utanför ordinarie planering, den nationella infrastrukturplanen. En organisation liknande den för Öresundsbron kan användas. Modellen är välbeprövad. Ett oberoende statligt ägt bolag upprättas. Bolaget ansvarar för drift och anläggning vilken finansieras via lån som tas upp av bolaget på internationella kapitalmarknader och med statsgaranti. Återbetalning

av lån och löpande drift sker via brukaravgifter. Andra finansieringsmodeller har också analyserats och är även de lönsamma vilket gör HH till en attraktiv investering för långsiktiga investerare.

I kalkylerna för projektet har hittills inget EU-stöd från exempelvis fonden för ett sammanlänkat Europa räknats in. Ett sådant stöd bedöms som möjligt att erhålla och är något svenska staten aktivt bör verka för.

Finansieringsmodellen är välbeprövad och det finns även en färdig struktur för hur en fast HH-förbindelse kan organiseras enligt Sund & Bält/Svedab-modellen.



Ett hållbart transportsystem

En fast HH-förbindelse är ett socialt, ekonomiskt och klimatmässigt hållbart projekt.

Den svensk-danska statliga utredning (strategiska analys) som presenterades 2021 bedömer att projektets påverkan i detta tidiga utredningsskede är liten för naturvärden i vatten och på land, yt- och grundvatten och kulturmiljö. En kompletterande utredning beställd av Region Skåne visar på stora sociala nyttor och att projektet bidrar till uppfyllande av Agenda 2030, förutsatt att vägdelens kombinerar med järnväg för kollektivtrafik.

Klimateffekterna behöver utredas mer

Om vi ska ställa om samhället måste vi beräkna samhällsnyttor på nya sätt. En timmes restidsbesparing med tåg bör vara lika mycket värd som motsvarande med bil. Så är det inte i dag, vilket drar ner "lönsamheten" för alla tågprojekt. Klimatkalkylerna för ett projekt som detta med byggstart först om ett flertal år behöver även ta höjd för aktuella färdplaner för ett klimatneutralt betongbyggande, satsningar på fossilfritt stål och elektrifieringen av fordonsflottan, som omfattar både person- och lastbilar.

Minskad risk för utanförskap

Skåne har lägst sysselsättning i landet. Att stå utanför arbetsmarknaden är en risk. Erfarenheter visar att unga och personer som står långt från arbetsmarknaden kan få jobb i Danmark. Fler kan få riktiga jobb med en fast HH-förbindelse. Inte minst ökar tillgängligheten med tåg till arbeten inom handel, vård och utbildning. Det är branscher som är kvinnodominerade samt har potential att erbjuda tjänster till unga och personer utan eftergymnasial utbildning.

Hållbar stadsutveckling

En fast HH-förbindelse frigör 75 hektar hårdgjord yta i centrala Helsingborg. Det är en yta motsvarande 105 fotbollsplaner i kollektivtrafknära läge, som kan användas för att bygga bostäder samt utveckla barnomsorg, skolor och service.

Innovativa lösningar

Tunnelanläggningen kan användas för innovativa hållbara mobilitetslösningar, exempelvis aktiv styrning av vägtrafikflöden. Innovationer kan även handla om att använda utrymme i tunnarna för överföring av el eller fjärrvärme.

Dansk och svensk samsyn

Uppslutningen bakom HH-förbindelsen är bred i både Danmark och Sverige. Inom samarbetet Greater Copenhagen råder enighet om att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør ska byggas och påbörjas så snart som möjligt. Så sent som i juni 2020 uttryckte Köpenhamns överborgmästare, Frank Jensen, att hela regionen har starka önsningar om att knyta tätare band genom bland annat en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør.

Den strategiska analys som genomförts av svenska Trafikverket och danska Vejdirektoratet, presenterades i början av 2021 och konstaterar bland annat att en fast HH-förbindelse ger stora nyttor avseende kortade restider, förstora arbetsmarknad, bättre förutsättningar för näringsliv och turism samt att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt.

Med den dansk-svenska strategiska utredningen på plats kan nästa steg tas på svensk sida och regeringen ge Trafikverket ett uppdrag att gå vidare med planeringsprocessen av en fast HH-förbindelse. Staten kan snabbt få spaden i marken och HH-förbindelsen kan stå klar redan år 2030/2035.



De globala målen för hållbar utveckling (Agenda 2030) är integrerade, odelbara och balanserar tre dimensioner av hållbar utveckling: ekonomisk, social och miljömässig.

Delmål 9.1 lyder:

"Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur, för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla."

En fast HH-förbindelse kan stå klar år 2030/2035 och är väl i linje med målet.



2015 enades Skåne om prioriteringarna i infrastrukturen och 2016 antogs en Trafikcharter inom det politiska samarbetet Greater Copenhagen med gemensamma prioriteringar. 2021 lanserades den strategiska analysen som togs fram av Sverige och Danmark gemensamt.



Nästa steg

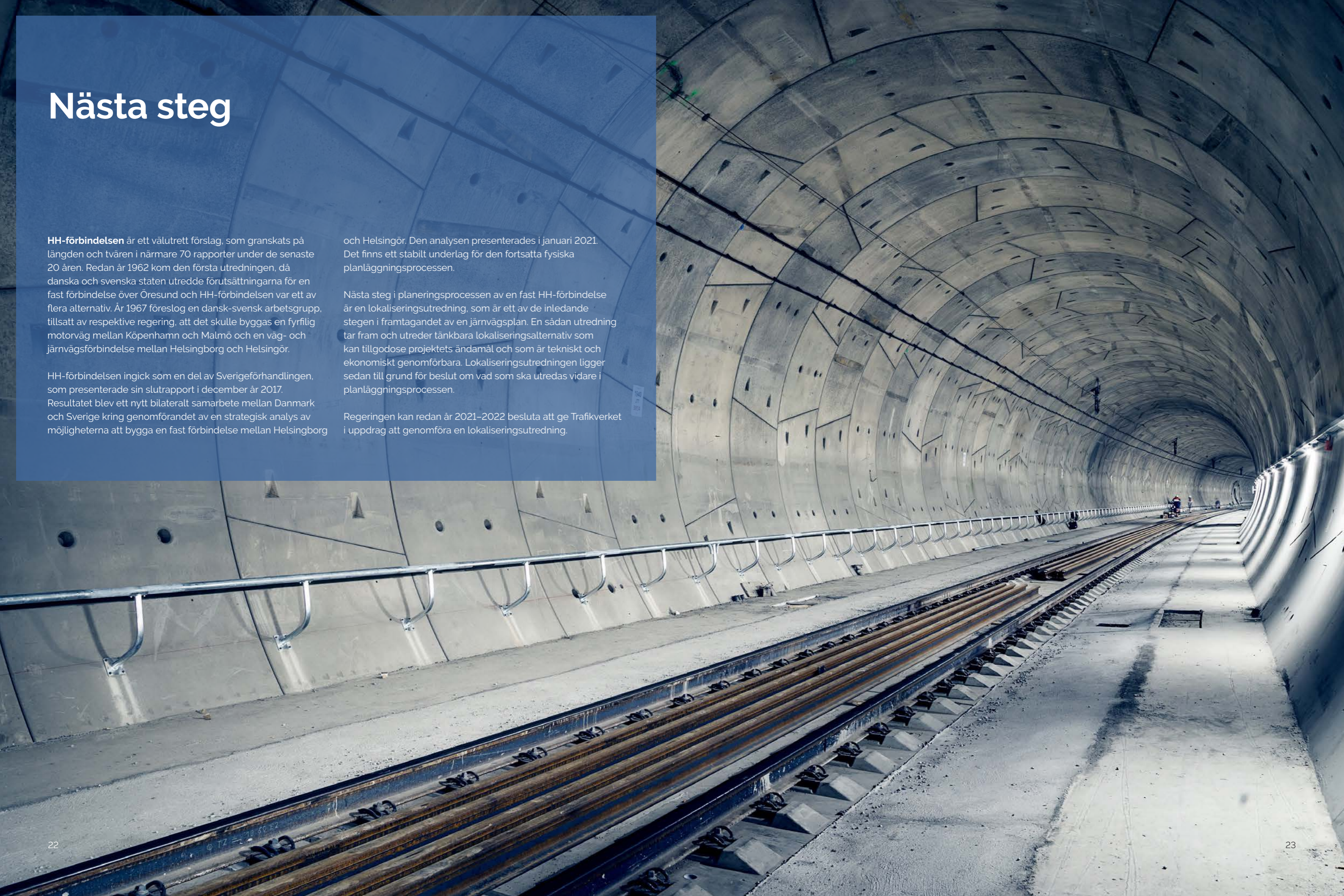
HH-förbindelsen är ett välutrett förslag, som granskats på längden och tvären i närmare 70 rapporter under de senaste 20 åren. Redan år 1962 kom den första utredningen, då danska och svenska staten utredde förutsättningarna för en fast förbindelse över Öresund och HH-förbindelsen var ett av flera alternativ. År 1967 föreslog en dansk-svensk arbetsgrupp, tillsatt av respektive regering, att det skulle byggas en fyrfilig motorväg mellan Köpenhamn och Malmö och en väg- och järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

HH-förbindelsen ingick som en del av Sverigeförhandlingen, som presenterade sin slutrapport i december år 2017. Resultatet blev ett nytt bilateralt samarbete mellan Danmark och Sverige kring genomförandet av en strategisk analys av möjligheterna att bygga en fast förbindelse mellan Helsingborg

och Helsingör. Den analysen presenterades i januari 2021. Det finns ett stabilt underlag för den fortsatta fysiska planläggningsprocessen.

Nästa steg i planeringsprocessen av en fast HH-förbindelse är en lokaliseringstudning, som är ett av de inledande stegen i framtagandet av en järnvägsplan. En sådan utredning tar fram och utreder tänkbara lokaliseringalternativ som kan tillgodose projektets ändamål och som är tekniskt och ekonomiskt genomförbara. Lokaliseringstudningen ligger sedan till grund för beslut om vad som ska utredas vidare i planläggningsprocessen.

Regeringen kan redan år 2021–2022 besluta att ge Trafikverket i uppdrag att genomföra en lokaliseringstudning.



” Tunga företrädare för danskt näringsliv vill ha en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Eller rättare sagt två – en tunnel för bilar och en för tåg.

Michael Svane, branschchef i organisationen Dansk Industri
Intervju i Helsingborgs Dagblad 2019



PART OF
GREATER
COPENHAGEN