

# KOMMISSORIUM

3. december 2021  
2021-5376

## Forundersøgelse af en fast forbindelse mellem Als og Fyn

### 1 Baggrund

Der er tidligere blevet gennemført en række overordnede trafikale og samfundsøkonomiske analyser af mulige effekter ved at etablere en fast forbindelse mellem Als og Fyn. Der er blandt andet i 2011 foretaget en undersøgelse af COWI på opdrag fra Als-Fyn-Sekretariatet. I 2018 foretog COWI opdaterede beregninger, som Vejdirektoratet i 2019 gennemførte en kvalitetssikring af.

Beslutningen om at gennemføre en forundersøgelse af en fast forbindelse mellem Als og Fyn blev taget i forbindelse med Aftale om Infrastrukturplan 2035.

Det er en målsætning, at en fast forbindelse mellem Als og Fyn skal være til gavn for flest mulige brugere, være økonomisk sammenhængende og give størst mulige tidsbesparelser for rejsende.

### 2 Opgaven

Der skal gennemføres en forundersøgelse af en fast vejforbindelse mellem Als og Fyn.

Formålet med forundersøgelsen er at tilvejebringe et bedre grundlag for en politisk drøftelse og eventuelt en principbeslutning om projektets videre forløb.

Nedenfor skitseres det overordnede indhold i de forskellige delundersøgelser samt det indledende arbejde med en screening af linjeføringer.

#### **2.1 Anlæg, støjforhold og miljø på land**

På baggrund af tidligere undersøgelser og dialog med berørte myndigheder foretages en mere detaljeret undersøgelse af anlægsteknik, natur- og miljøforhold (herunder støj), økonomi m.v. for en



opgradering af bestående strækninger på landanlæg på Fyn (rute 43 med fokus på Svanninge Bakker) og Als (rute 8). Der skal gennemføres vurderinger af linjeføringernes nærmere placering under hensyntagen til lokale landskabsforhold, naturområder, Natura2000-områder, bebyggelser, kulturarv mv. Som et led i beskrivelsen af anlægget indgår også en beskrivelse af udbygning af cykelstinet i landanlæggene lige som analysen vil beskrive muligheder for en styrket kollektiv trafikbetjening via forbindelsen med bus.

Der skal således gennemføres en screening af natur- og miljømæssige konsekvenser på baggrund af tilgængelig viden og data om miljø- og naturforhold i korridoren. I forlængelse heraf vurderes på et overordnet niveau mulige afværgeforanstaltninger. Der gennemføres en beregning af vejanlæggets anlægsøkonomiske konsekvenser efter principperne for Ny Anlægsbudgettering. Der foretages endvidere en vurdering af, hvilke udgifter der vil være til efterfølgende drift, vedligehold og reinvesteringer af/i landanlæg.

## **2.2 Anlæg, konstruktion, støjforhold og miljø for kyst-kyst-forbindelse**

Undersøgelserne af anlægsteknik og -økonomi for kyst-til-kyst-forbindelsen skal blandt andet afdække mulige tekniske løsninger og konstruktionsmetoder m.v., herunder om forbindelsen bør udføres som bro- eller tunnelloøsning (eller kombinationer heraf). I den forbindelse gennemføres en vurdering af mulighederne for at genanvende den kommende tunnelementfabrik i Rødbyhavn til at fremstille elementer til en fast Als-Fyn-forbindelse. Der skal bl.a. afdækkes relevante juridiske, økonomiske og miljømæssige forhold i relation hertil samt belyses muligheder/risici forbundet med transport af elementerne.

Endvidere gennemføres geotekniske vurderinger med afsæt i eksisterende viden, herunder forhold med blødbund i Lillebælt. Der skal desuden gennemføres en analyse af nuværende og fremtidige sejladsforhold i korridoren med henblik på at vurdere realiserbarheden af de mulige tekniske løsninger.

Vurderinger af natur- og miljømæssige konsekvenser for miljøet ved anlæg af kyst-til-kyst-forbindelsen indgår ligeledes som et vigtigt led i overvejelserne om, hvordan forbindelsen kan konstrueres. Der gennemføres derfor en kortlægning af miljødata i korridoren og på det bedst mulige niveau en vurdering af de sandsynlige miljømæssige konsekvenser af de undersøgte løsninger, herunder blandt andet konsekvenser for Natura 2000-områder, befolkning



og sundhed - herunder støj -, kulturarv, landskab og fredede områder. Som led heri vurderes på et overordnet niveau mulige afværgeforanstaltninger. Endvidere skal der ske en overordnet vurdering af de visuelle påvirkninger ved forskellige anlæg. Der bør desuden gøres overvejelser om, hvorvidt projektet eventuelt vil skulle i ESPOO-høring og med hvilken begrundelse.

Der gennemføres en beregning af kyst-til-kyst-forbindelsens anlægsøkonomiske konsekvenser efter principperne for Ny Anlægsbudgettering. Ligeledes foretages der for kyst-til-kyst-forbindelsen en vurdering af, hvilke udgifter der vil være til efterfølgende drift, vedligehold og reinvesteringer.

### ***2.3 Overordnet koordinering af miljøundersøgelserne***

I forhold til miljøvurderingerne, der gennemføres i relation til anlæg og drift på henholdsvis land og kyst-til-kyst-forbindelsen, skal det sikres, at der er sammenhæng mellem disse, for så vidt angår principper og metoder, herunder om afrapportering. Det er ligeledes vigtigt, i det omfang det er muligt, at vurdere de landskabsmæssige påvirkninger og gennemføre en vurdering af de visuelle effekter af det samlede projekt. Sund & Bælt har ansvaret for, at dette sikres på tværs.

### ***2.4 Trafikprognose***

Der skal gennemføres trafikale analyser med udgangspunkt i seneste version af Landstrafikmodellen. Beregningerne suppleres med analyser, der skal bidrage til at kvalificere trafikberegningerne.

Beregningerne vil beskrive de trafikale effekter på det tilstødende vejnet på Fyn og Als og vil også belyse de bredere trafikale effekter i snittene over Storebælt og Lillebælt. Dette vil ske under inddragelse af andre mulige infrastrukturprojekter i korridoren, herunder mulige kapacitetsudvidelser over Lillebælt samt en eventuel Kattegatforbindelse.

### ***2.5 Finansiering og brugerbetaling***

Med udgangspunkt i de opgjorte samlede anlægsomkostninger samt trafikberegningerne foretages der finansielle beregninger med Sund & Bælts finansielle model for at afdække tilbagebetalingstider for en fast Als-Fyn-forbindelse ved forskellige scenarier. I forlængelse heraf skal der foretages statsstøtteberegninger, her-



under bør der indgå overvejelser omkring seneste praksis på området (Femern Bælt-projektet), og hvordan det vil påvirke projektet med en fast Als-Fyn-forbindelse.

Som udgangspunkt forventes det, at der skal være brugerbetaling på projektet, og det skal undersøges, om projektet kan helt eller delvist brugerfinansieres, herunder udgifterne til landanlæg. Der skal derfor gennemføres beregninger med henblik på at optimere taksterne.

### **2.6 Samfundsøkonomi, klima og effekter på erhvervsliv**

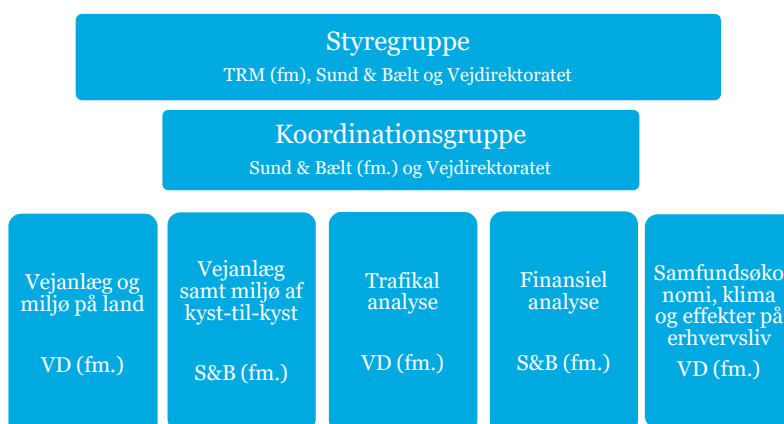
Der gennemføres samfundsøkonomiske analyser for at belyse, om de forskellige alternativer af en fast Als-Fyn-forbindelse vil være en god investering for samfundet.

Derudover skal der foretages vurderinger af en række øvrige konsekvenser ved en Als-Fyn-forbindelse, herunder projektets betydning for erhvervsliv og regionaløkonomiske effekter.

Derudover skal der foretages en analyse af projektets klimamæssige påvirkning, herunder udledning af CO<sub>2</sub> i drifts- og anlægsfasen.

## **3 Organisering**

Der forudsættes følgende organisationsmodel for forundersøgelsen af Als-Fyn-forbindelse.





Der nedsættes en styregruppe med Transportministeriets departement (TRM) som formand. I styregruppen deltager desuden Sund & Bælt (S&B) og Vejdirektoratet (VD).

Formålet med styregruppen er at følge fremdriften i forundersøgelsen og løbende holde styregruppemøder, hvor centrale punkter kan tages op, hvilket eksempelvis kan være forundersøgelsens forudsætninger, tidsplaner og økonomi. Styregruppen mødes efter behov, men mindst to gange om året.

For at sikre koordination på tværs nedsættes en koordinationsgruppe bestående af formændene for de enkelte arbejdsgrupper, som refererer til denne.

Sund & Bælt er formand i koordinationsgruppen og forestår den overordnede projektledelse af forundersøgelsen i samarbejde med Vejdirektoratet. Det er således i koordinationsgruppen, at ansvaret ligger for løbende at kvalitetssikre undersøgelserne, koordinere forudsætninger, sammenfatte rapporterne m.v.

Der nedsættes fem arbejdsgrupper, der med reference til koordinationsgruppen gennemfører de enkelte dele af forundersøgelsen. De enkelte formænd for de forskellige arbejdsgrupper har det overordnede ansvar for fremdrift, tidsplaner og økonomi i hver af undersøjlerne. I arbejdsgrupperne deltager også medlemmer af styregruppen og koordinationsgruppen.

#### **4 Afrapportering**

Hver arbejdsgruppe afrapporterer deres resultater og forudsætninger i en række baggrundsrapporter.

Sund & Bælt og Vejdirektoratet samler alle delresultaterne fra de forskellige arbejdsgrupper og afrapporterer dem i en samlet sammenfattende rapport.

#### **5 Kommunikation**

En generel kommunikationsindsats skal tilpasses forundersøgelsens overordnede niveau. Sund & Bælt og Vejdirektoratet opretter en fælles hjemmeside, hvor der løbende orienteres om undersøgelserne på et passende niveau, eksempelvis vedtagne kommissorier, delrapporter, den samlede slutrapport samt politiske beslutninger vedrørende projektet. Styregruppen drøfter løbende kommunikationsindsatsen.



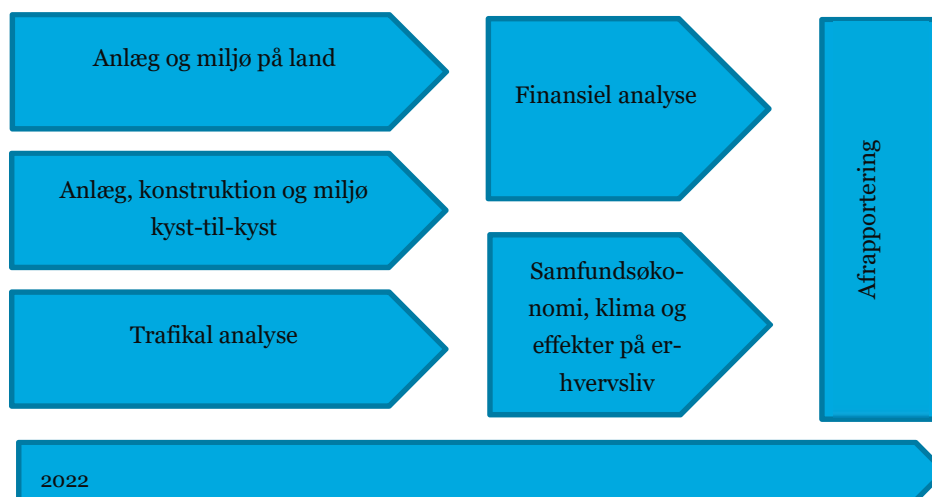
Der nedsættes et teknikerudvalg, hvor berørte kommuner inviteres til at drøfte processen, og der udveksles relevant information om projektet.

Der afholdes offentlige orienteringsmøder om projektet, når dette vurderes meningsfyldt i processen.

## 6 Tidsplan

Forundersøgelsen gennemføres på 2 år i løbet af perioden 2022-2024.

Nedenfor ses et udkast til diagram for proces for opgaveløsningen:



## 7 Økonomi

I Aftale om Infrastrukturplan 2035 er der afsat 20 mio. kr. til en forundersøgelse af en fast forbindelse mellem Als og Fyn inkl. opgradering af bestående landanlæg på Als og Fyn. De 20 mio. kr. er fordelt på 5 mio. kr. i 2022, 10 mio. kr. i 2023 og 5 mio. kr. i 2024.