



HH-GRUPPEN

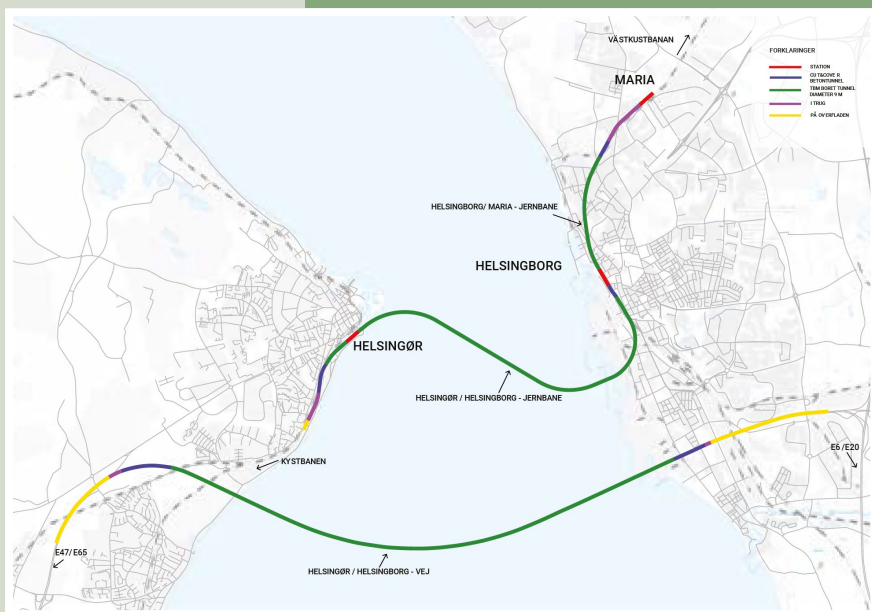
GREATER
COPENHAGEN

Fast HH-forbindelse

Svar på den statslige strategiske analyse



Projektet | vej- og jernbaneforbindelse



Kilde: Strategisk analyse, 2021

Jernbane til persontog

13,5 km heraf 7,5 km kyst-kyst

Motorvej

17,2 km lang, heraf 11 km kyst-kyst

Anlægsomkostninger

57,2 / 42 mia. SEK / DKK

Kilde: Strategisk analyse, 2021

Optimerede anlægsomkostninger

Flere faktorer påvirker anlægsomkostningerne. For eksempel kan de borede tunneler bygges kortere og forbindes mere effektivt. Eksempelvis viser en ny rapport en enklere og billigere måde at forbinde jernbanen til Vestkystbanen på svensk side*.

*Knudepunktskapacitet i Greater Copenhagen 2050.

Kilde: WSP 2021.

Toget som motor for bæredygtig vækst i Greater Copenhagen

Den strategiske analyse bekræfter, at rejse- og transporttider forkortes væsentligt i et større geografisk område. Ifølge den strategiske analyse vil en fast HH-forbindelse med både vej og jernbane betyde, at den samlede mængde af togpassagerer over Øresund kan forventes at stige fra ca. 63.000 til godt 68.000.

Heraf vil den nye faste HH-forbindelse få godt 19.000 passagerer på hverdage, hvilket er omkring 10.000 mere end færgen har i dag. Mængden af togpassagerer på Øresundsbroen falder samtidigt med ca. 5.000 passagerer per døgn.

Antallet af rejser med kollektiv trafik på den nordlige del af Kystbanen forventes at stige med omkring 8.000 per dag. 6.000 af disse rejsende forventes at rejse hele vejen til København, hvilket forventes at give en modsvarende reduktion i antallet af passagerer langs vestkysten i Skåne.

Generel tidsbesparelse bil og lastbil



Sammenlignet med de nuværende færger

Generel tidsbesparelse persontog



Sammenlignet med de nuværende færger

Generel tidsbesparelse = en gennemsnitlig rejse uanset start- og slutpunkt.
Kilde: HH2030-gruppens egne beregninger

	Ren vejforbindelse	Vej- og baneforbindelse
Køretøjer via HH-forbindelsen	15.300	14.900
Heraf:		
fra færger	6.000	6.000
fra Øresundsbroen	5.200	5.400
ny og overflyttet trafik	4.100	3.500
Ture med kollektiv trafik via HH-forbindelsen	8.100	19.300
Heraf:		
fra færger	-500*	8.600
fra Øresundsbroen	-600*	3.600
nye og overflyttede ture		7.100

TABEL 1 Vejtrafik og kollektive rejser pr. hverdagsdøgn via HH-forbindelsen i 2040. Med ren vejforbindelse er det forudsat, at der fortsat er færge eller eventuelt busbetjening mellem de to byer.

*En ren vejforbindelse reducerer antallet af kollektivrejser via HH og Øresundsbroen med henholdsvis 500 og 600 rejser pr. dag.

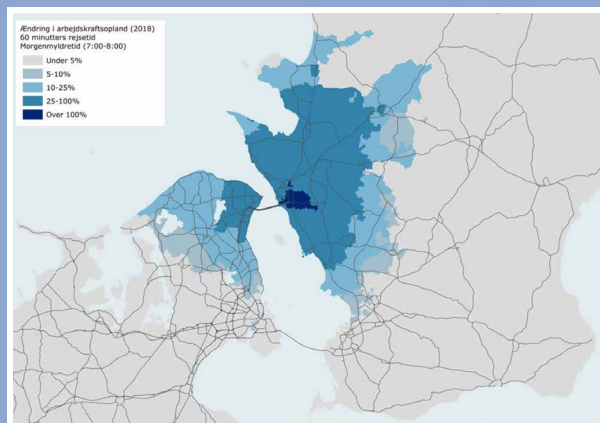
Kilde: Strategisk analyse, 2021

Et større og sammenhængende arbejdsmarked

Den strategiske analyse fastslår, at en fast HH-forbindelse øger tilgængeligheden mellem Danmark og Sverige, hvilket vil betyde nye muligheder for pendlere, fritidsrejsende og godstransport på vej mellem de to lande. Forbindelsen skaber betingelserne for, at borgerne kan transportere sig på nye måder og nå et større arbejdsmarked.

For områder i Sydsverige betyder en fast HH-forbindelse, at tilgængeligheden til arbejdskraft øges med 14 pct. inden for 1 times rejsetid i bil, mens Sjælland får en gennemsnitlig forøgelse af tilgængeligheden på 4 pct. inden for en rejsetid på 1 time fra Helsingborg. I Helsingør-Helsingborg området har en bedre adgang til arbejdskraft i de centrale dele af hovedstadsområdet stor betydning for den relative ændring i tilgængeligheden. For Helsingborg kommune øges antallet af arbejdstagere, der er adgang til, med ca. 95 pct., mens det for Helsingør kommune øges med ca. 34 pct.

Kortere rejsetider øger tilgængeligheden og giver borgerne adgang til et større udvalg af arbejdspladser, uddannelse og oplevelser. Virksomheder og uddannelsessteder får lettere adgang til flere potentielle medarbejdere, kunder, turister og uddannelsessøgende. Kortet viser ændringen i oplandet og hvor mange flere arbejdstagere, der kan nå virksomhederne inden for 1 times rejsetid i morgenmyldretiden, når en fast HH-forbindelse reducerer rejsetiden i bil over Øresund.



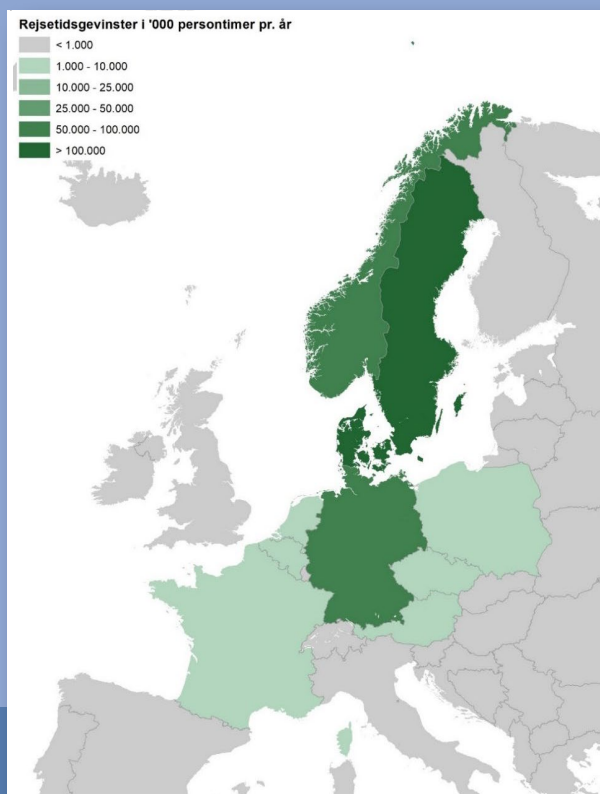
Kilde: Strategisk analyse, 2021

Et blomstrende turisterhverv

Den strategiske analyse fremhæver, at en fast HH-forbindelse har positive effekter på erhvervslivet både i forhold til transport, adgang til arbejdskraft og for eksempel turisterhvervet. Den faste forbindelse anslås at bringe 1,5 millioner flere endagsgæster og omkring 2,3 millioner flere fritidsrejsende til nærområdet på begge sider af Sundet. Der forventes en stigning for overnattende gæster på 700.000 overnatninger i det første år, hvilket kræver øget kapacitet i kommunerne på Sjælland og i det nordvestlige Skåne.

Forbindelsen til Europa

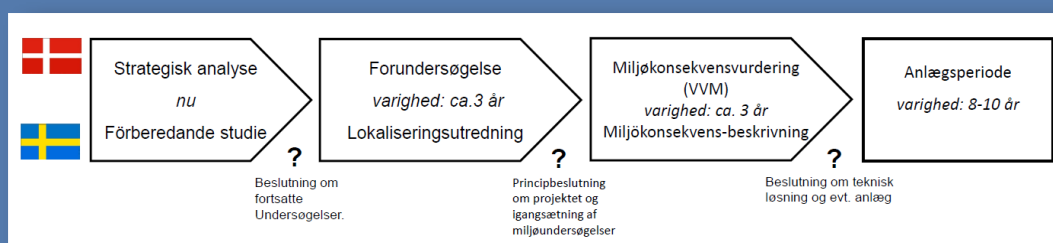
Den strategiske analyse bekræfter, at en fast HH-forbindelse spiller en vigtig rolle i det europæiske transportnet. Virkningerne af de kortere transporttider vil kunne mærkes i hele Nordeuropa. I kombination med den kommende Femern-forbindelse vil en fast HH-forbindelse betyde en reduktion af transporttiden for vejtransporten til kontinentet med 1,5 time, hvilket er til stor fordel for det skandinaviske erhvervsliv.



Kilde: Strategisk analyse, 2021

Tidplan

- ➔ Byggestart 2027
- ➔ Trafikstart 2035



Kilde: Strategisk analyse, 2021

Hvem betaler?

Udgangspunktet er, at det er de trafikanter, som bruger forbindelsen, der betaler gennem brugerbetaling. På denne måde er projektet selvfinansierende og behøver ikke finansieres med skattemidler.

I den strategiske analyses beregninger er der et restfinansieringsbehov på ca. 14 mia. DKK, som skal finansieres gennem medfinansiering eller via offentlige midler. Der er imidlertid flere faktorer, som påvirker den økonomiske rentabilitet. I den strategiske analyse er rentabiliteten lavere end i tidligere undersøgelser og analyser, hvilket især skyldes højere investeringsomkostninger (+ 13 pct.) og de trafikmodeller, der er anvendt i analysen.

Indtægter fra vejforbindelsen finansierer togforbindelsen

Med en fast HH-forbindelse aflastes Øresundsbroen med ca. 50 pct. af den ekstra biltrafik, der ellers ville belaste broen (i 2035) uden en fast HH-forbindelse. Modelberegningerne i den strategiske analyse viser, at ca. 15.300 køretøjer per døgn (i 2035) vil bruge HH, hvilket er ca. 40 pct. mindre trafik sammenlignet med tidligere analyser, der viste ca. 26.100 rejsende per døgn (år 2035). Sammen med højere investeringsomkostninger betyder det, at tilbagebetalingsperioden for en kombineret løsning med vej og jernbane bliver længere (+40 år sammenlignet med 24 år i tidligere undersøgelser). Disse uklarheder i trafikprognoserne kræver en mere dybdegående analyse.

Den strategiske analyse er baseret på 0 procent i EU-tilskud, men et grænseoverskridende projekt som en fast HH-forbindelse burde have gode muligheder for mindst 10 pct. i EU-støtte. Sammen med de øvrige faktorer, der påvirker rentabiliteten, kan restfinansieringen derfor sandsynligvis undgås.

Samfundsøkonomi

Den strategiske analyse konstaterer, at vejforbindelsen er samfundsøkonomisk rentabel, og at den kombinerede vej- og jernbaneforbindelse er svagt urentabel baseret på de beregningsmetoder og forudsætninger, som er givet i kommissoriet for analysen. Den kombinerede løsning konkluderes at være meget tæt på +/- 0 i samfundsøkonomisk rentabilitet.

Den strategiske analyse beskriver potentialet for mere omkostningseffektive beregningsmodeller, som det ikke har været muligt at undersøge, da det ikke har været en del af kommissoriet for analysen. Med andre ord betyder det, at rentabiliteten sandsynligvis vil blive vurderet højere i en kommende og mere detaljeret undersøgelse.

Greater Copenhagen konstaterer

- Den strategisk analyse danner et godt grundlag for det videre arbejde - projektet er teknisk gennemførligt og giver store fordele.
- Kommissoriet for den strategiske analyse har beskrevet en begrænset opgave (godstog og fjern tog har ikke været del af opgaven), hvilket betyder, at analysen ikke besvarer alle spørgsmål.
- De samfundsøkonomiske beregninger i den strategisk analyse er meget forsigtige (lav trafikprognose, høje omkostninger, høj rente) og kræver en mere grundig undersøgelse.
- En fast HH-forbindelse (vej + jernbane) vurderes stadig at være et selvfinansierende projekt.
- Idet den strategisk analyse konkluderer, at projektet giver store rejsetidsgevinster og fordele kombineret med, at Greater Copenhagen ser behov for mere dybdegående analyser, opfordrer Greater Copenhagen den danske og svenske regering til hurtigst muligt at beslutte igangsætning af en forundersøgelse.



I Greater Copenhagen er der enighed om, at en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg skal bygges først og at byggeriet skal påbegyndes så hurtigt som muligt.”

Uddrag fra Greater Copenhagen Trafikcharter

