

3,5 kilometer

Helsingør

Helsingborg

Velkommen!

Erik Østergaard
Adm. Direktør, DTL
Ordfører HH2030-gruppen

Sverige og Danmark skal investere smart for kommende generationer

Coronakrisen risikerer at få langsigtede negative konsekvenser. Det er nu fundamentet skal skabes for de to landes genstart efter pandemien.

De infrastrukturinvesteringer vi gør i dag, påvirker Skandinaviens fremtid mange år fremover.



En god forretning

Stærk økonomi



Brugerfinansieret
**konkurrerer ikke
med andre projekter**



10.000-15.000
køretøjer per dag

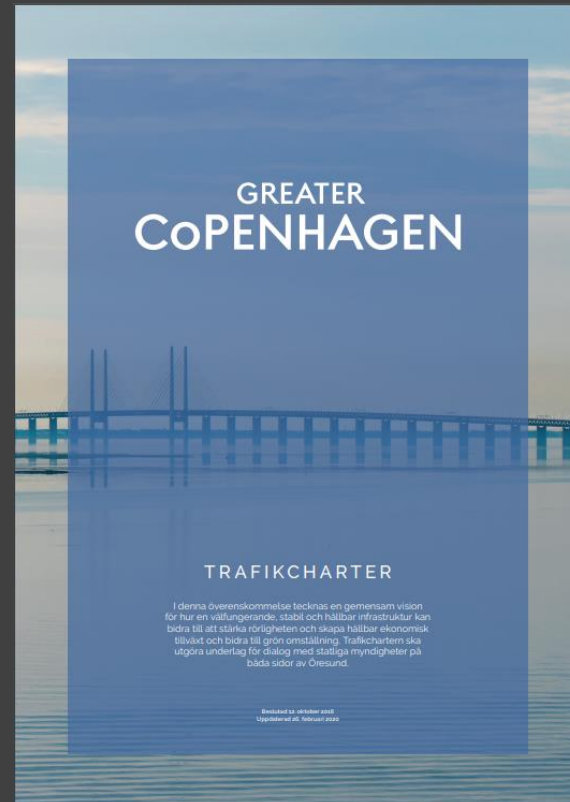


19.000
togrejsende hver dag



Investering
50-55 milliarder SEK

Gemensamma ambitioner om ett utvecklat transportsystem över gränser



GREATER COPENHAGEN



Väg- och järnvägstunnel Helsingborg-Helsingör

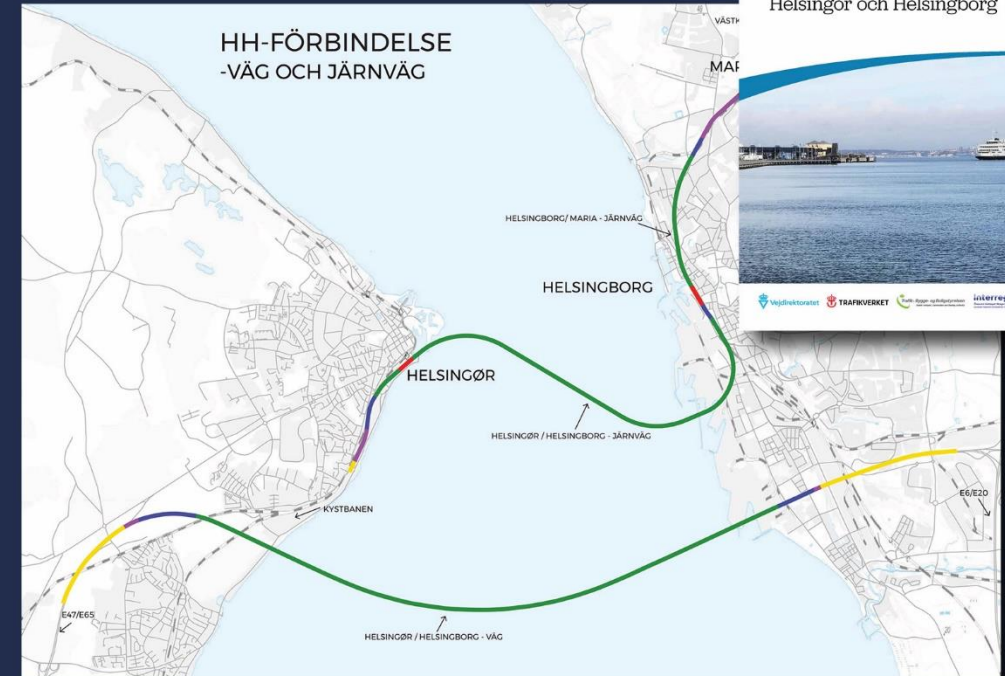
Peter Danielsson
kommunstyrelsens ordförande Helsingborg

den 8 november 2021

Strategisk analys

Den mellanstatliga utredningen visar att en väg- och järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingør

- är ett tekniskt genomförbart projekt
- ger stora nyttor avseende kortade restider, förstorad arbetsmarknad, bättre förutsättningar för näringsliv, turism med mera
- medför begränsad påverkan för natur-, vatten- och kulturmiljö
- kostar cirka 53-57 miljarder SEK
- kan finansieras av användarna inom 40 år med någon form av ekonomiskt tillskott



13,5 km varav 7,5 km kust till kust

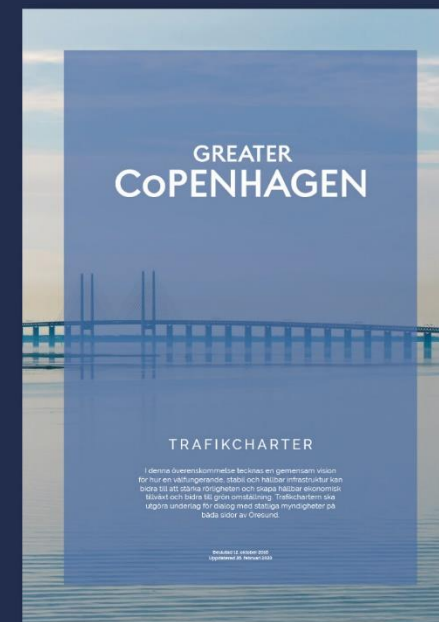


17,2 km varav 11 km kust till kust

Dansk och svensk samsyn

I Greater Copenhagen råder enighet om att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas först och påbörjas så snart som möjligt.

Utdrag från Trafikchartern



Greater Copenhagen är en samarbetsorganisation för tillväxt och utveckling i Nordens största metropolregion med 4,4 miljoner invånare i Sydsverige och Östdanmark.

Oslo-Hamburg en megaregion i världsklass

Innovation, grön tillväxt och hållbara transporter

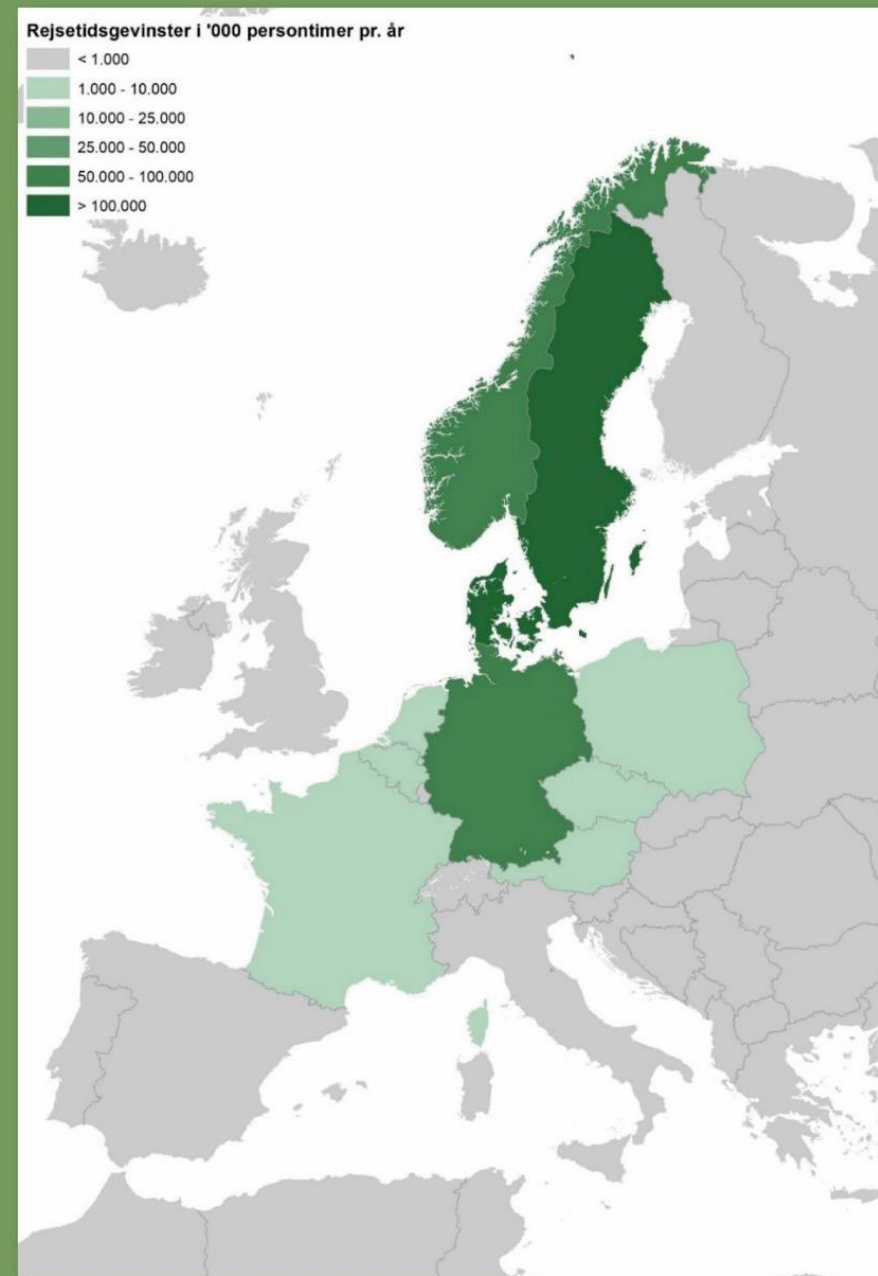
OECD och EU pekar ut stråket mellan Oslo Hamburg som särskilt intressant i fråga om näringslivsutveckling och forskningssamarbete.



Europeisk transportnytta

En fast HH-förbindelse spelaren viktig roll i det europeiska transportnätet. Effekterna av de kortare transporttiderna syns i hela norra Europa.

I kombination med den kommande Fehmarn Bältförbindelsen innebär HH-förbindelsen minskning av transporttiden för vägtransporter och resande till kontinenten med 1,5 timme.





Trafik og miljø

- ca 2 millioner køretøjer/år vil ikke tage Kongevejen.
- Bedre luftkvalitet i byen
- Mindre støj
- Mindre CO₂-forbrug og omstilling af transportsektoren

Tillväxtmotor nya jobb, starkare företag och fler bostäder

- Skapar fler jobb och större arbetsmarknad
- Företagens kompetensförsörjning ökar när företag får bättre tillgång till arbetskraften
- Stärker tillväxt och konkurrenskraft genom ökat resande och handel
- Bidrar till ökat bostadsbyggande



Turism

+1,5 milj endagsturister
+700 000 övernattningar



Kollektivtrafik

+11 000 resenärer/dag



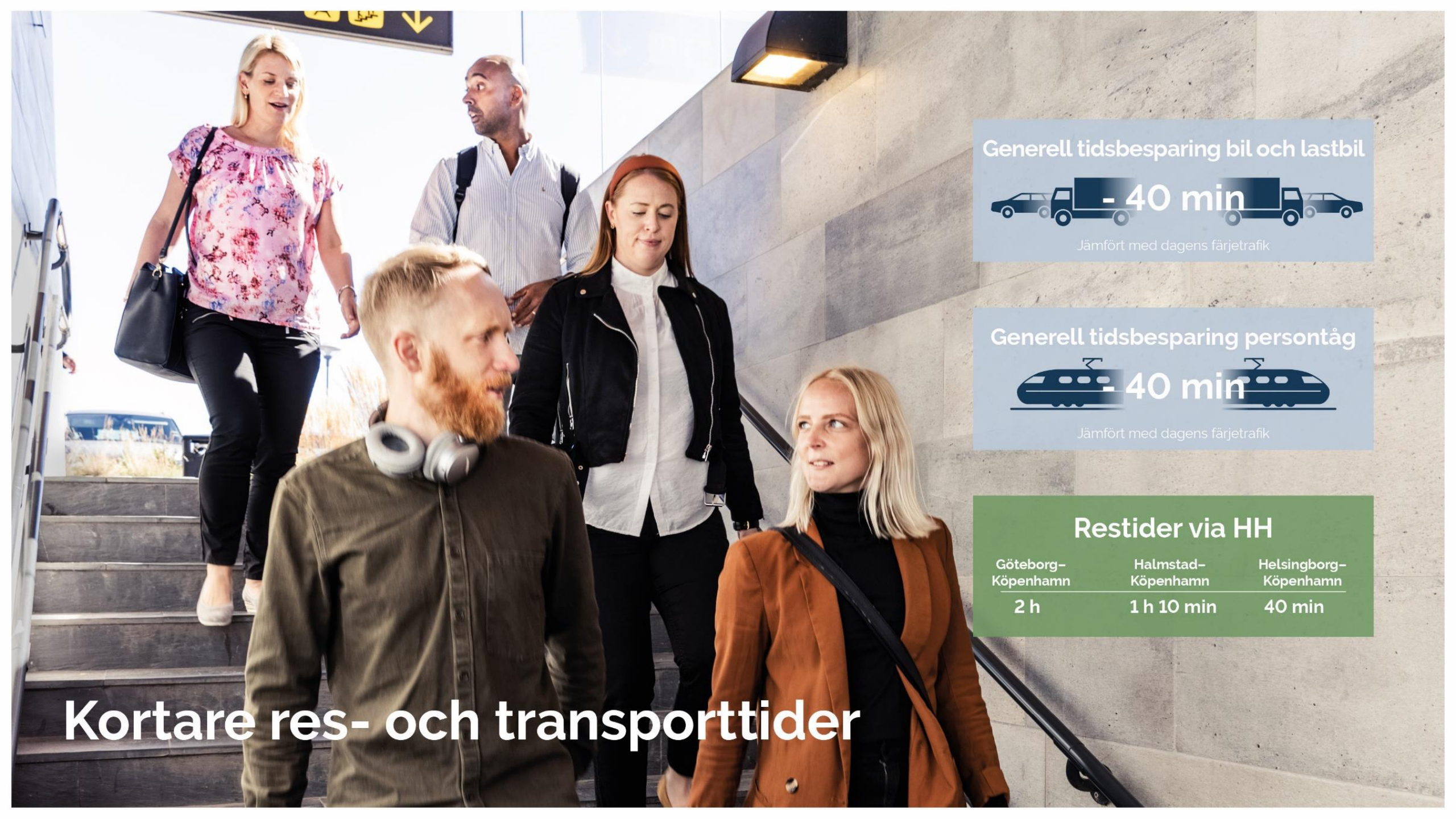
Jobb

25 000 arbetsplatser
>50% i stationsnära läge



Bostäder

20 500 bostäder
>90% i stationsnära läge



Generell tidsbesparing bil och lastbil



Jämfört med dagens färjetrafik

Generell tidsbesparing persontåg



Jämfört med dagens färjetrafik

Restider via HH

Göteborg-
Köpenhamn

2 h

Halmstad-
Köpenhamn

1 h 10 min

Helsingborg-
Köpenhamn

40 min

Kortare res- och transporttider

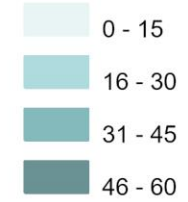
Nuläge, med kollektivtrafik

Med HH-förbindelse, kollektivtrafik

UPPTAGNINGSGOMRÅDE, HH-FÖRBINDELSE

Upptagningsområde med kollektivtrafik

Restid med kollektivtrafik från Helsingborg till Danmark och från Helsingör till Skåne (min)



© Region Skåne
Datum: 2021-02-28

0 5 10 km



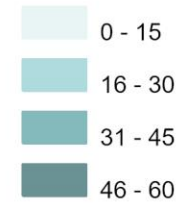
Nuläge, med bil

Med HH bilförbindelse

UPPTAGNINGSSOMRÅDE, HH-FÖRBINDELSE

Upptagningsområde med bil

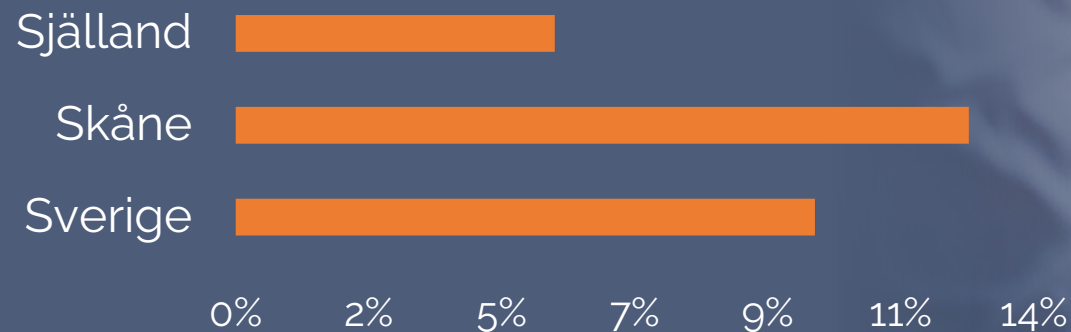
Restid med bil från Helsingborg till
Danmark och från Helsingör till Skåne
(min)



En större sammanslagande arbetsmarknad

Arbetslösheten i Skåne är mer än dubbelt så stor som på Själland. På sikt ökar andelen personer i arbetsför ålder i Skåne medan den minskar på Själland.

Fast HH och Öresundsmetro kan spela viktiga roller i matchningen.



Anläggningskostnaden kan minskas med 10 %

Utan extra tunnlar Helsingborg C-Maria station samt genare förbindelse kust-kust.

Trafiknivån bör ligga på 17 500 f/d för kalkylen

Kalkylen baseras på dansk prognos om 15 300 f/d (svensk prognos visar 20 020 f/d).

Kalkylräntan bör ligga på 3,5 %

Nominell kalkylränta på 4,5 procent är relativt hög för denna typ av infrastrukturinvestering.

EU-stöd på 10 % är motiverat för HH-förbindelsen

Staterna bör driva frågan om EU-stöd för upp till 25 % av kostnaden för järnvägsförbindelsen.

Väg- och järnvägsförbindelse

Anläggningskostnad
Trafiknivå (intäkter)
Kalkylränta
EU-stöd

Strategisk analys

ca 57 mdr SEK
15 300 f/d (dansk prognos)
4,5 %
0 %

Jämförelsealternativ

ca 51 mdr SEK (-10 %)
17 500 f/d (medelvärde dansk och svensk prognos)
3,5 %
10 %

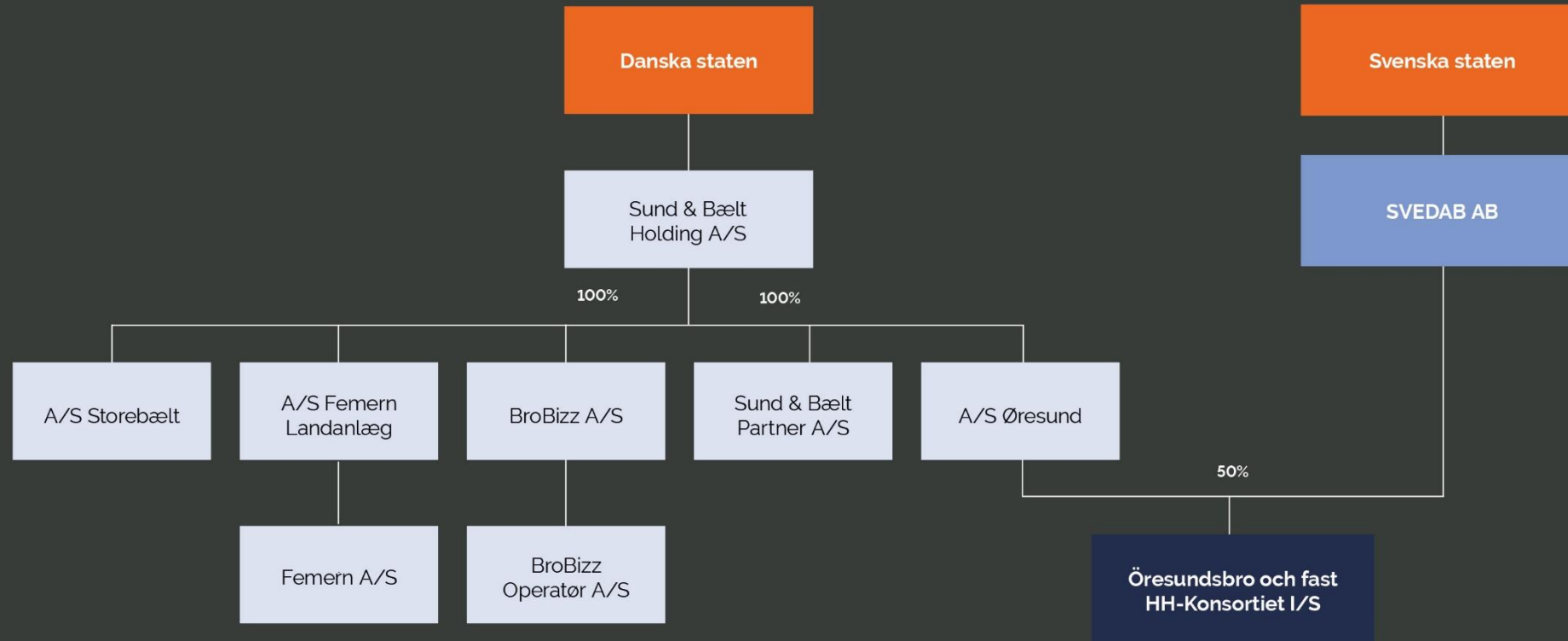
Återbetalningstid
Restfinansiering

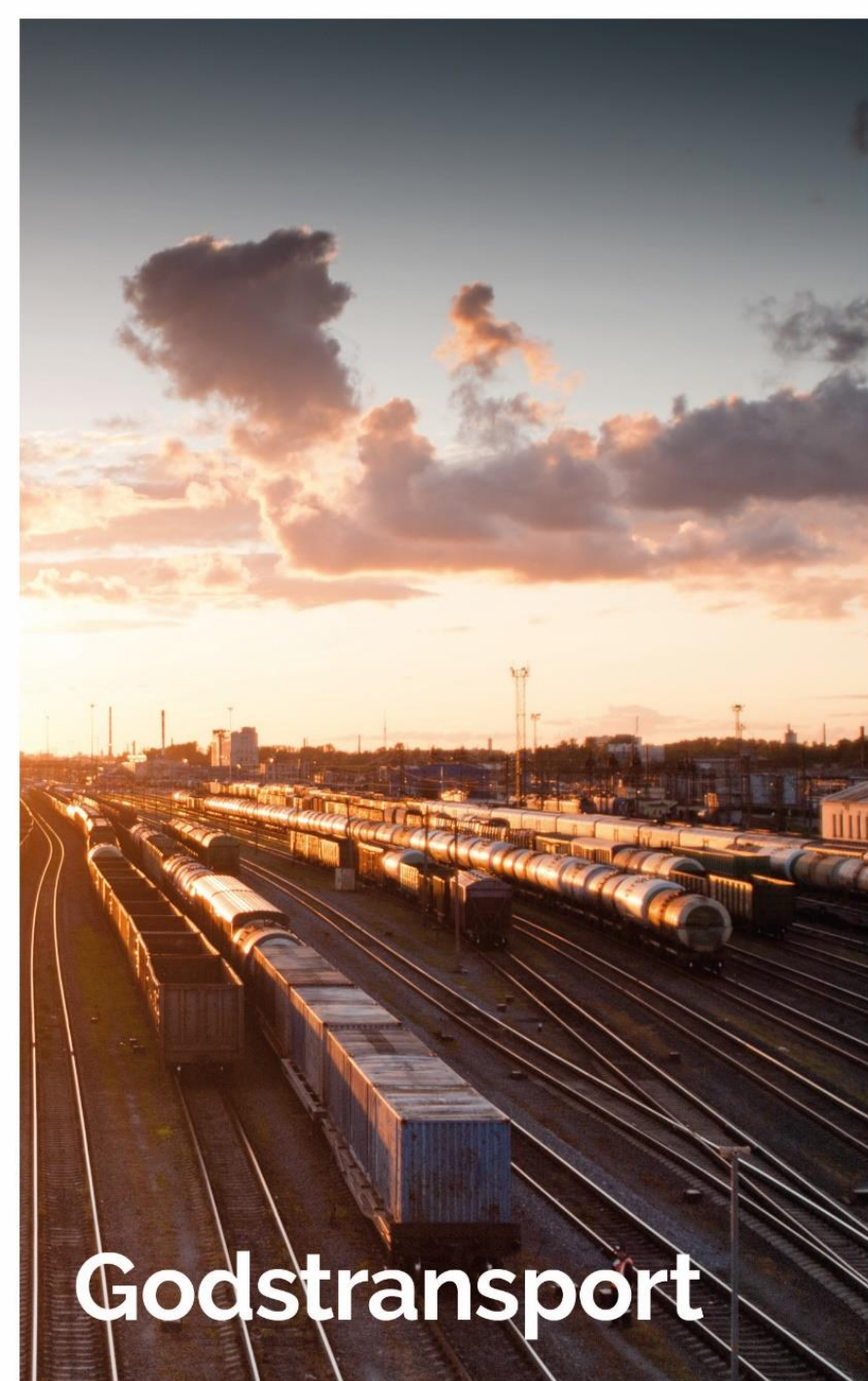
>40 år
15-18 mdr SEK

31 år
0 mdr SEK

Finansiering | kombinerad väg- och järnvägsförbindelse

Välbeprövad finansieringsmodell och körklar organisation



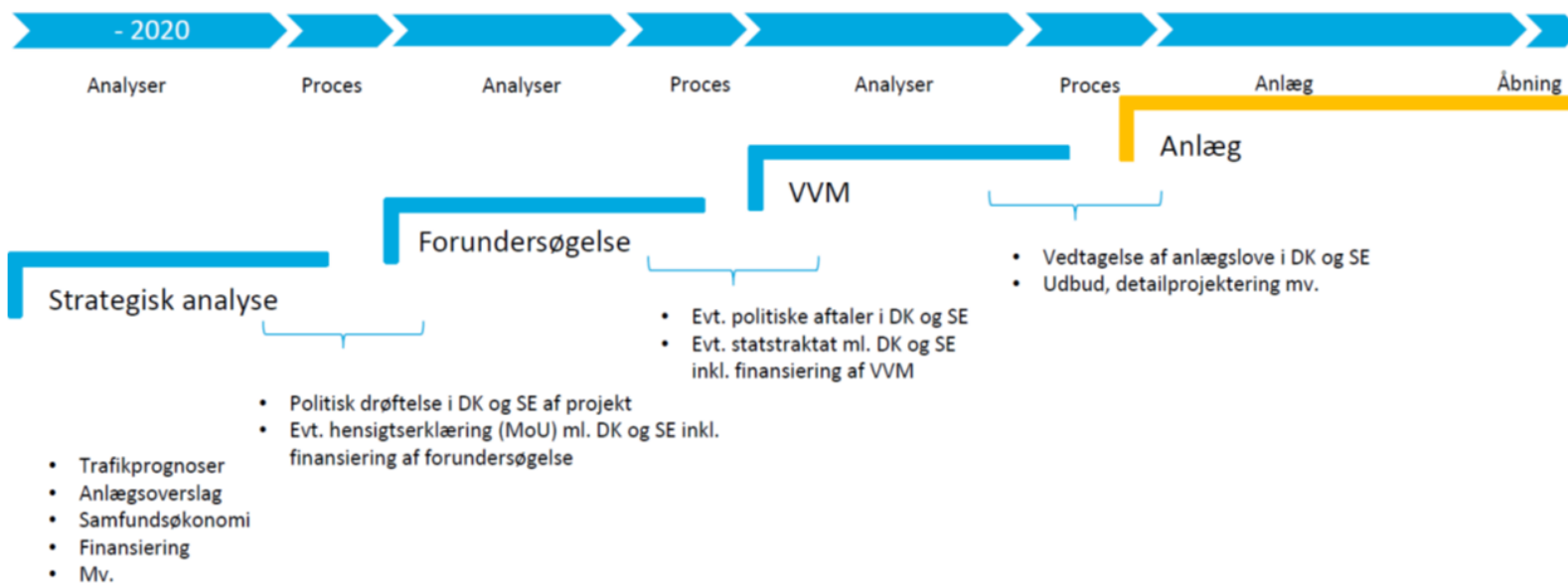


Godstransport

- **Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar år 2029.**
Godstrafiken över Öresund ökar.
- **Investeringar i Öresundsbrons landanslutningar säkerställer kapacitet för järnvägsburet gods** via Öresundsbron fram till år 2050.
- Fast HH och Öresundsmetro ger **viss avlastning av Öresundsbron.**
- En fast HH-förbindelse ökar kapaciteten och **minskar sårbarheten för vägburet gods.**
- Vid ett längre avbrott på Öresundsbron kan **järnvägsburet gods i nödfall transporteras via en fast HH-förbindelse** alternativt via järnvägsfärjorna i Trelleborg.

Næste steg - beslut om lokaliseringsutredning/forundersøgelse

Mulig planproces



Kort startsträcka för att få spaden i marken

- Strategisk analys bekräftar att projektet ger stora nyttor
- Prioriterat projekt i Sverige och Danmark (Greater Copenhagen)
- Har en stark finansiering, kan finansieras av brukaravgifter
- Behov av beslut om lokaliseringsutredning/forundersøgelse
- Behov av nationell analys av framtida godstågskapacitet över Öresund