

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



# Samfundsøkonomisk analyse af en HH-forbindelse

*Kristian Kolstrup, [kk@incentive.dk](mailto:kk@incentive.dk)*

---

## Abstrakt

Forbindelsen mellem Helsingborg og Helsingør er en vigtig rejserute for mange rejsende hver dag.

På samme måde som Øresundsforbindelsen markant forkortede rejsetiden og bragte den sydlige del af Øresundsregionen tættere sammen, vil en HH-forbindelse bringe den nordlige del af Øresundsregionen tættere sammen.

## Hurtigere og nemmere over Øresund

En tunnel mellem Helsingborg og Helsingør vil gøre det hurtigere at rejse mellem Danmark og den nordlige Øresundsregion eller destinationer nord for Helsingborg som fx Göteborg.

Med en tunnel vil overfarten tage 8 minutter i bil eller 5 minutter med tog, hvor det i dag tager 20 minutter med færgerne. Det er i sig selv en væsentlig tidsbesparelse. Men lige så vigtigt er det, at man som bilist ikke skal bruge tid på at vente på færger eller køre på et bestemt tidspunkt for at nå en færgeafgang. Og hvis man tager toget, slipper man for at skulle skifte i både Helsingborg og Helsingør. Samlet set sparer man op til en halv time med toget og tre kvarter med bil.

I analysen har vi forudsat, at prisen for at passere HH-forbindelsen i bil eller med lastbil er på niveau med færgen. Det betyder, at de rejsende får alle gevinsterne ved at komme hurtigere frem uden at skulle betale mere, end de gør i dag.

## Forbindelsen binder erhvervsliv og arbejdsmarkeder bedre sammen

HH-forbindelsen er i høj grad en forbindelse, der binder Øresundsregionens erhvervsliv og arbejdsmarkeder tættere sammen. Tre fjerdele af alle tidgevinsterne tilfalder således erhvervsrejsende eller pendlere.

Når det bliver hurtigere at pendle, er folk villige til at rejse længere for at få et job. Det giver et øget arbejdsudbud og bedre mulighed for at finde et arbejde.

## Forbindelsen reducerer transportens miljø- og klimapåvirkning

HH-forbindelsen ændrer trafikstrømmene. Nogle rejser i dag over Øresundsforbindelsen for at slippe for færgen, selvom det er en omvej. Med en HH-forbindelse vil den hurtigste vej næsten altid også være den korteste. Det betyder, at de sparer brændstof og dermed mindre luftforurening. Samtidig bruger biler alt andet lige mindre energi, når de selv kører over sundet, end når en færge skal sejle den forholdsvis korte afstand. Forbindelsen betyder til

gengæld også, at flere vil rejse, og deraf følger mere luftforurening og CO<sub>2</sub>-udledning. Men det er ikke nok til at overskygge alle gevinsterne.

Samlet betyder det, at HH-forbindelsen medfører at trafikens luftforurening og CO<sub>2</sub>-udledning reduceres.

### En samfundsøkonomisk gevinst

Anlægget af HH-forbindelsen er en stor investering. Anlægsomkostningerne for en tunnel til vejtrafik og en tunnel til passagertog er opgjort til 34 mia. DKK inkl. 50% reserver. Hertil kommer en fremrykket opgradering af Helsingørsmotorvejen. Alligevel er forbindelsen samlet set en nettogevinst på 69 mia. SEK med svensk samfundsøkonomisk metode og 27 mia. DKK med dansk samfundsøkonomisk metode, når vi tæller alle omkostninger og gevinster for alle lande med. Det svarer til et samfundsøkonomisk afkast på 9,3% med svensk metode og 6,1% med dansk metode. Det er et godt afkast for et kombineret vej- og jernbaneprojekt.

### En gevinst for både Sverige og Danmark

Ser vi alene på Sverige eller Danmark, er forbindelsen også en gevinst. Hvis vi alene tæller alle gevinster og omkostninger med for Sverige, giver forbindelsen en samlet samfundsøkonomisk nettogevinst på 47 mia. SEK med svensk metode. Skifter vi perspektivet ud og ser kun på omkostninger og gevinster for Danmark, giver forbindelsen en samlet samfundsøkonomisk nettogevinst på 15 mia. DKK med dansk metode.

Men den faste forbindelse er også en god forretning for den svenske stat, når vi tæller alle effekter med. Tunnelen og landanlæggene bliver betalt af brugerne, når de benytter den faste forbindelse. Dertil kommer en række afledte effekter for statskassen. Fx bliver indtægterne på Øresundsforbindelsen påvirket, når færre tager denne vej. Den ekstra trafik giver også staten indtægter fra afgifter på brændstof. Og endelig kan der måske opnås tilskud fra EU.

### En god investering

Den samfundsøkonomiske analyse er lavet ud fra den bedste viden, vi har haft adgang til. Der er dog altid usikkerheder, når man vurderer afkastet ved store infrastrukturprojekter. Vi har derfor foretaget en række følsomhedsanalyser, der viser, hvor meget de forskellige forudsætninger og beregninger betyder for resultatet. I alle følsomhedsanalyserne er HH-forbindelsen samfundsøkonomisk rentabel.

Samlet set peger analysen altså på, at HH-forbindelsen er en god investering.