



Statsrådet Tomas Eneroth
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

i.registrator@regeringskansliet.se

Kopia till:

u.registrator@regeringskansliet.se

Yttrande över Trafikverkets, Vejdirektoratets och Trafik-, Bygge- og boligstyrelsens analys av ny fast förbindelse mellan Helsingør og Helsingborg, Publikationsnummer 2021:016

Handelskammaren har nu studerat den analys av en ny fast förbindelse mellan Helsingør og Helsingborg som presenterades 28 januari 2021.

Sammanfattningsvis konstaterar Handelskammaren att förbindelsen av utredarna bedöms som praktiskt genomförbar ur både ett geologiskt och ekologiskt perspektiv. Vi yrkar därför att projektet tas vidare till nästa steg i en lokaliseringsutredning, där närmare analyser kan genomföras.

Vi fokuserar närmare korta kommentarer på ekonomi och trafikfrågor.

Ekonomi

Ekonomisk kalkyl

Så som projektet utformats i analysen och med de kalkylantaganden som utredningen använder, bedömer vi att projektet kommer att kunna bära sina egna kostnader när det närmare preciseras genom fortsatt utredning på uppdrag av svenska och danska regeringen. Det betyder att vägtrafiken kommer att kunna bära även kostnaderna för järnvägsförbindelsen och efter återbetalning ge betydande avkastning.

För det första finns en rad potentiella förändringar av hur själva anläggningen utformas som kan leda till en förändrad och mer kostnadseffektiv lösning. Ett par exempel bland flera är justering av station Maria eller en lösning med prefabricerade tunnelelement på vägdelen. Detta kräver fortsatt utredning, men den framlagda analysen visar att sådan potential kan förväntas. För det andra bör kalkylförutsättningarna uppmärksammas och kan efter ägardialog justeras.

Ett par uppenbara problematiska antaganden är:

- Återbetalningstiden som satts till 40 år mot exempelvis Öresundsbronns nuvarande 50 år
- Den kalkylränta som används (4,5%) är avsevärt högre än de faktiska räntor som genomförda och pågående motsvarande projekt arbetar med på marknaden, eller för den delen 30-åriga riskfria räntor på marknaden.

Att arbeta med konservativa ingångsvärden (hög kalkylränta, kort break-even) är klassiska metoder för att hantera risk i en kalkyl. Båda dessa variabler har dock extremt stor påverkan på anläggningens projektekonomi och drift, det vill säga för bedömningen av hur stor kostnad som intäkterna kan bära. Det är viktigt att notera att vi nu har tre parallella projekt att jämföra med (Storebält, Öresundsbron och Fehmarn-bält), vilket ger bra information om förutsättningarna. Erfarenheten från dessa projekt är mycket god och lovar gott även för detta.

Både Storebält och Öresundsbron uppvisar mycket starka kassaflöden. Danska staten återinvesterar redan medel från Storebält i annan relaterad infrastruktur, samtidigt som man sänker avgiften på att köra över bron. Det möjliggörs genom att justera återbetalningstiden. Även den svenska staten plockar ut delar av kassaflödet ur Öresundsbron innan full återbetalning utan att detta äventyrar ekonomin i projektet.

En viktig poäng är också att projektet med stor säkerhet kvalificerar sig för medverkan från EU. I utredningens avsnitt 7.5. diskuteras frågan, men att basera denna internationella förbindelse på hur den regionala kystbanen i Danmark kan bedömas av EU är missvisande. Det är uppenbart att förbindelsen är ett tillskott med betydelse för fler länder än Sverige och Danmark, på motsvarande sätt som Öresundsbron och Fehmernförbindelsen. Den bör därför komma i fråga för EU-stöd. Att diskutera de närmare villkoren för sådan medverkan från EU:s budget är en fråga för fortsatt utredningsarbete. Utredningen bör få som deluppdrag att utreda förutsättningar för detta. Sverige och Danmark bör sedan gemensamt och aktivt verka för att få tillgång till sådant stöd.

Samhällsekonomi

Möjligheterna till intäkter gör att det inte är rimligt att helt jämföra denna typ av anläggning med väg eller järnväg som helt måste räknas hem med samhällsekonomiska kalkyler.

Den nuvarande svenska nationella planen (2018–2029) har en sammanlagd negativ kalkylmässig samhällsnytta på $-0,2^1$. Den version av en ny fast förbindelse som analyseras i HH-utredningen visar på positiv samhällsekonomisk kalkyl för vägdelen (+0,28) medan järnvägsdelen har negativ i paritet med snittet för den nationella planen (-0,24). Detta gör att även järnvägsdelen matchar normala villkor för genomförande redan i denna första version.

Vi bedömer bland annat mot bakgrund av ovanstående att projektet som helhet efter närmare utredning kommer att kunna gestaltas så att det bär sina egna kostnader och kan lämna överskott. Detta kommer rimligen också förbättra den samhällsekonomiska nyttan oaktat projektintäkter.

Trafikfrågor

Godstrafik

HH-förbindelsen innebär indirekt stora möjligheter för godstrafiken i Sverige och hela Norden. Detta är belagt i underlaget, även om vi bedömer att tillväxten i trafik underskattas. Vår bedömning är att Fehmarnförbindelsen ritar om möjligheterna att använda hela norra Europa som distributionsområde och minska antalet depoter vilket kommer att öka trafiken

¹ [Samlad effektbedömning av förslag till nationell plan och länstransportplaner för transportsystemet 2018–2029](#) (Trafikverket 2018-01-31) Ärendenummer: TRV 2017/32405 (avsnitt 6.7 sida 83)

mer än vad som framgår av konservativa linjära framskrivningar. Vi ser utvecklingen efter Storebältsförbindelsen inom Danmark som en tydlig indikation på detta.

Särskilt om kapacitet och redundans för godståg

Det har förekommit en del missuppfattningar i den offentliga diskussionen om godstrafik för järnväg och det kan vara på sin plats att kort kommentera detta. Det handlar om två frågor. Dels behov av redundans för järnvägstrafik över Öresund, dels frågan om hur stor kapacitet som behövs kust till kust.

En studie är nyligen genomförd av kapaciteten för godståg över Öresund². Denna visar att Öresundsbron kust-kust inte är en flaskhals för kapacitet. Öresundsbron kommer att kunna hantera de volymer som blir möjliga när en ny Fehmarnförbindelse och tillhörande landanläggningar tas i bruk.

Skall svensk godstrafik på tåg kunna öka krävs dock följande investeringar:

- Ny stambana genom Sverige behöver byggas. Utan denna kan ökad kapacitet genom Fehmarn inte utnyttjas.
- Kompletterande mindre landanläggningar på svensk sida och en något större satsning på större stationsanläggning i Kastrup på dansk sida. Dessa gör att platsen på Öresundsbron kust till kust blir åtkomlig.

Detta leder till att gods på en fast HH-förbindelse inte är nödvändigt för att hantera ökat behov av kapacitet. En sådan lösning är enligt vår tolkning av dansk planering och strategi inte önskvärd eftersom man föredrar att rangera godstrafik på järnväg som går söder om Köpenhamn. Danska investeringar och planer följer också en sådan sydlig strategi mycket tydligt.

Vad gäller redundans – alltså förmåga att hantera av nödläge eller korta stopp i ordinarie godstågstrafik – finns flera alternativ. Närmast till hands och billigast förefaller vara färjetrafik vilket också nyligen utretts i form av upphandlad kapacitet på Trelleborgs hamn. Det bör utredas om en HH-förbindelse skall utformas för tillfällig användning, men det är knappast den väsentliga funktionen för en sådan förbindelse och bör inte ses som avgörande för ett slutförslag av skäl som anges ovan.

Produktivitet och belastning på svensk väganläggning

Vi noterar även för svensk del att det uppstår nytta genom avlastning av belastning på E6, vilket spelar roll för möjligheterna till produktivitetens utveckling för svensk nationell ekonomi och livslängd på själva vägbanan.

Regional samsyn

Det råder närmast total enighet i Skåne och övriga södra Sverige om att HH-förbindelsen ska bli den nästa fasta förbindelsen under Öresund. I Skånebildens som undertecknades av kommunstyrelsens ordförande i Malmö, Helsingborg, Lund, Hässleholm, Kristianstad, Trelleborg och Ystad slås det fast att HH-förbindelsen bör byggas³. Även Greater Copenhagen som samlar Region Hovedstaden, Region Halland, Region Själland, Region

² ESTGC Advisory Board

³ [Skånebildens – våra gemensamma utgångspunkter](#)

Skåne och samtliga 85 kommuner i den dansk-svenska geografin har ställt sig bakom en uppmaning om att tillsätta en lokaliseringsutredning⁴. Region Hovedstaden och Helsingørs kommune sitter även med i HH-gruppen som arbetar aktivt med frågan. Det finns således ett starkt stöd för projektet på både den danska och svenska sidan av Öresund.

I Skåne har detta nyligen förtydligats offentligt i en debattartikel i Sydsvenskan⁵.

Våra kontakter med det samlade danska näringslivet visar också på starkt stöd en HH-förbindelse. Utöver integrationseffekter som är unika för HH-läget finns också danska intresse att integrera med övrigt svenskt näringsliv, inte minst i Göteborg som betjänas av detta projekt. Det kan nämnas att ordförande i HH-gruppen, som aktivt förordar projektet, också är VD för den organisation som företräder de danska transport och logistikföretagen.

Handelskammaren anser avslutningsvis därför:

- Att det finns starka skäl att gå vidare med fortsatta analyser av projektet. Vi yrkar således att regeringen föreslår detta för danska regeringen och att ett uppdrag för fortsatt och ytterligare konkretiserat underlagsarbete tas fram.

Malmö den 8 mars 2021

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding

Vice VD och Policychef

⁴ ”[Ett steg närmre en HH-förbindelse](#)”, Greater Copenhagen den 11 februari 2021

⁵ ”[Nu behövs ett snabbt beslut om en fast HH-förbindelse](#)”, Sydsvenskan den 30 december 2020.

Kopia till

Anna Hallberg, Minister med ansvar för nordiska frågor, Utrikesdepartementet
Malin Cederfeldt Östberg, Statssekreterare, Infrastrukturdepartementet
Krister Nilsson, Statssekreterare, Utrikesdepartementet