

BETYDNING AF EN FAST HH-FORBINDELSE

Forudsætninger og muligheder for turismen i forbindelsens danske og svenske nærøpland



Titel:

BETYDNING AF EN FAST HH-FORBINDELSE

Forudsætninger og muligheder for turismen i forbindelsens danske og svenske nærøpland

Forfattere:

Anne Thomas

Anders Hedetoft

Eskild Vinther Hansen

Center for Regional- og Turismeforskning (CRT)

Stenbrudsvej 55

3730 Nexø

Telefon +45 5644 1144

E-mail: crt@crt.dk

www.crt.dk

Center for Regional- og Turismeforskning er et center for anvendt forskning, der løfter analyse- og udviklingsopgaver samt forskningsprojekter med særligt fokus på yderområder. Centrets primære fokus er regional udvikling med fokus på yderområder, turisme i et destinationsperspektiv samt modeløkonomisk analyse. CRT er beliggende på Bornholm og har eksisteret siden 1994.



Hovedkontor i Nexø, Bornholm



Afdeling på Frederiksberg, Kbh.

© 2020 Center for Regional- og Turismeforskning, Vejdirektoratet og forfatterne.

Indhold

Opsummering	4	4.9 Beregnede nøgletal for ferierejsende over Øresund	30
Baggrund	5	5 Ændring i trafikmængde	34
1 Opgave og metode	6	5.1 Priselasticitet	34
2 Turismen i nærområderne i dag	7	5.2 Trafikspringets betydning	37
2.1 Nærområderne generelt	7	6 Konsekvenser potentiale og udfaldsrum	39
2.2 Valutakurs og købekraft	8	6.1 Forudsætning for udnyttelse på kommunalt niveau	39
2.3 Hotel og Restaurationer	10	6.1.1 Overnatningskapacitet	39
2.4 Detailhandel	11	6.1.2 Handelsliv	40
2.5 Museer og attraktioner	13	6.2 Destinationernes strategiske forudsætninger	40
3 Efterspørgsel og stedsbrand	13	7 Konklusion	42
3.1 Strategisk profil og branding	13	8 Bilagsliste	44
3.2 Segmenter	15		
3.3 Sæson og helårsturisme	16		
3.4 Omtale	17		
4 Tilgængelighed	21		
4.1 Tilgængeligheden i dag	21		
4.2 Ændring til fast forbindelse	22		
4.3 Ændring i transporttiden	23		
4.4 Lokalgeografiske forhold	24		
4.5 Relation til Øresundstrafik	24		
4.6 Andelen af fritidsrejsende	28		
4.7 Andel der bliver i nærområdet	29		
4.8 Fordeling af dags- kontra overnatningsturister	30		

Opsummering

Undersøgelsen her fokuserer på den del af Øresundsregionen, der ligger i umiddelbar nærhed af de to byer Helsingør og Helsingborg. På den danske side udgør målområdet de fem kommuner der er gået sammen i samarbejdet omkring Visit Nordsjælland. I Sverige udgøres målområdet af de 11 kommuner der indgår i fællesskabet Familjen Helsingborg, og som ligger nærmest den faste forbindelses landgangssted i Helsingborg kommune.

Med en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg kan forventes et øget antal fritidsrejsende på 2,34 millioner igennem nærområdet på hver af de to sider af Øresund.

Det er vores bud at andelen af fritidsrejsende vil starte højt i sammenligning med Øresundsbroen. Vi forventer at 40% eller mere af overfartstrafikken til en start vil være fritidsrelateret.

Det forventes ligeledes at andelen af endagsgæster vil være meget høj. Dermed vil 70% af gæsterne være endagsbesøgende.

En åbning af en fast forbindelse vil betyde et forøgelse af overnattende gæster i åbningsåret på 702.000 gæster. Kapaciteten i de to målområder er ikke på plads til at kunne modtage alle disse. Det er da også et forsigtigt skøn at nærolandet det første år kun vil opnå at holde på 5% af disse gæster.

Opholdslængden er i dag præget af længerevarende sommerhusophold. Dette billede vil ændre sig væsentligt idet vi forventer en stærk øgning i kortere ophold.

Der ligger derfor et endog meget stort potentiale gemt i at øge overnatningsturismen i de to områder ved at udvide med besøgende fra Øresundsnaoen.

Udover Helsingør vil især Gribskov og Fredensborg vil have godt udgangspunkt for at modtage flere overnattende.

Udover Helsingborg vil især kystkommunerne nord for samt Landskrona have det bedste udgangspunkt for flere overnattende.

Længerevarende ferier har højere sandsynlighed for at søge udenfor nærområdet end de kortere ophold.

Det andet meget store potentiale ligger gemt i en forbedring af detailhandelen.

Den kortere rejsetid alene vil forventeligt øge lokaltrafikken mellem Helsingør området inklusiv Hillerød og Helsingborg området inklusiv Hyllinge med minimum 124.000 gæster i åbningsåret. Men den faste forbindelse giver potentiale for ca. 1,5 million flere enddagsgæster.

En anden type mulighed, er kombinationsferien, hvor shopping kombineres med attraktioner eller events.

Billigrejser såsom Øresundsbroens clubrejser må forventes at øge sikkerheden for udnyttelse af potentialet ved den faste forbindelse.

På dansk side vil svenskerne typisk efterspørge shopping og kulturoplevelser.

På svensk side vil danskerne kombinere shopping med natur og familie.

Oplevelser og attraktioner er spredt over hele HH-området, så der er behov for at udvikle og formidle området samlet.

Især kombinationsferien er også relevant til at tiltrække udlandske gæster fra Københavnsområdet. Mange udlandske turister i København udviser stor parathed til at supplere deres Hovedstadsbesøg med kortere ture af denne karakter.

På svensk side vil man kunne fortsætte tendensen og øge antallet af udenlandske gæster, herunder især danskere og tyskere væsentligt.

Ikke mindst på dansk side vil man desuden især kunne opnå bedre belægning i skuldærsæson. Hermed menes at den faste forbindelse kan øge antallet af overnattende udenfor højsæsonen. Ikke mindst via promovning af kortturs produkter.

Det vil være vigtigt at arbejde med branding af området overfor svenskere for den fulde turismeeffekt af en fast forbindelse, og interview personer har over en bred kam efterlyst mere samarbejde på tværs af regionen.

Baggrund

Vejdirektoratet gennemfører i 2018-2020 i samarbejde med Trafik, Bygge og Boligstyrelsen og Trafikverket i Sverige en strategisk analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg (se også kommissoriet for den strategiske analyse).¹

Som en del af de overordnede trafikale analyser skal overnatningsstatistik og ændring i tilgængelighed til overnattende turister med en fast HH-forbindelse analyseres.

Denne analyse suppleres endvidere af en mere detaljeret analyse af forudsætninger og mulige konsekvenser for turismen i og omkring Helsingør og Helsingborg.

Som en del af den strategiske analyse leveres her en overordnet vurdering af turismen i forbindelsens næropland og betydningen af en fast forbindelse for turismen.

¹ <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/en-fast-forbindelse-mellem-helsingor-og-helsingborg/om-projektet>

1 Opgave og metode

Nærværende analyse består af flere delelementer

I første del (Kapitel 2) beskriver vi turismen i nærområdet i dag. Analysen er baseret på bl.a. survey-datasæt og registerdata inden for turisme og relaterede erhverv. Vi har indhentet såvel danske og svenske data og suppleret med et omfattende studie af tidligere analyser af Øresundsregionen,

I anden del (Kapitel 3) ser vi derefter nærmere på nuværende efterspørgsel & stedsbrand

Både Helsingør og Helsingborg (med hhv. 490.000 og 770.000 kommercielle overnatninger i 2018), men også Visit Nordsjælland og Familien Helsingborg, har i de seneste 5-10 år oplevet en betydelig vækst i antallet af kommercielle overnatninger. Det er samlet set et solidt og fremgangsrigt område rent turismemæssigt.

Vi beskriver i analysen så vidt muligt områdets efterspørgselsprofil for Helsingør, Helsingborg og omkringliggende kommuner. Vi afdækker også i oversigtsform destinationsstrategierne i Familien Helsingborg/ Helsingborg Kommune og VisitNordsjælland/ Helsingør Kommune.

Vi har været opmærksomme på, at destinationsstrategier formuleres og udfoldes både på det individuelle kommuneniveau (med Helsingborg og Helsingør i særlige positioner) og på det fælles niveau.

Tredje del (Kapitel 4) er tilgængelighedsanalysen.

I tilgængelighedsanalysen er rejsetid og -pris centrale begreber. Information herom har vi bl.a. fået fra det igangværende projekt vedrørende en fast HH-forbindelse.

Endvidere har vi søgt data og forskningsbaseret viden om de forskellige segmenters marginale mobilitet givet ændret rejsetid og -pris. Vi inddrager også evidens fra danske faste forbindelser; Storebælt og Øresund Ligesom erfaringerne fra Bornholm (pris og regularitet) inddrages.

Den fjerde del (Kapitel 0) beregner den teoretiske ændring i trafikmængden baseret på henholdsvis priselasticitet og trafikspringet ved en fast forbindelse. En del af denne analyse er også dokumenteret i bilag.

Derefter gennemgår vi forudsætninger for henholdsvis kommuner og Destinationer for at kunne vurdere potentialer og konsekvenser (Kapitel 0)

Igennem hele analysen har vi bragt resultaterne af det dataarbejde, vi har skitseret ovenfor, ud i den rigtige verden for at teste billedet af turismen i HH-området og HH-områdets forudsætninger for at opnå positive konsekvenser ved en fast HH-forbindelse. Den vigtigste metode i den forbindelse er personlige/telefoniske interviews med ressourcepersoner med særlig indsigt i problemstillingen.

Det har været erhvervsledere, som planlæggere, forskere og embedsmænd m.v. Som grundlag for interviews er udsendt en kort spørgeramme samt en sammenfatning på den udførte kortlægning. Metoden uddybes i Bilag 4.

Igennem de mange interviews er også fremkommet en del ønsker og idéer til indsatser. Disse har vi samlet i en oversigt til sidst i Bilag 7

Konklusionerne præsenteres samlet i Kapitel 0

2 Turismen i nærområderne i dag

2.1 Nærområderne generelt

I analysen ser vi på den forventede effekt for turismen på begge sider af sundet. På den danske side udgør målområdet de fem kommuner der er gået sammen i samarbejdet omkring Visit Nordsjælland. I Sverige udgøres målområdet af de 11 kommuner der indgår i fællesskabet Familien Helsingborg, og som ligger nærmest den faste forbindelses landgangssted i Helsingborg kommune.

Overordnet set har den svenske side af Øresundet de seneste år oplevet mest fremgang.

De enkelte områders attraktivitet, er bl.a. afhængig af muligheden for at finde beskæftigelse i nærheden samt af adgangen til kultur- og naturtilbud.

Sverige har i hele perioden især haft en hurtigere udvikling i befolkningstal og beskæftigelse.



Figur 1 Kortoversigt over analysens målområder

	Danske side	Svenske side
Hovedby	Helsingør	Helsingborg
Destinations-samarbejde	Visit Nordsjælland	Familjen Helsingborg
Antal kommuner	5	11
Areal	848 km ²	2.356 km ²
Indbyggere	227.000	337.000
Kommuner	Helsingør, Fredensborg, Gribskov, Halsnæs og Hillerød	Helsingborg, Åstorp, Bjuv, Ångelholm, Höganäs, Svalöv, Landskrona, Perstorp, Båstad, Klippan og Örkelljunga.
Befolknings-tilvækst	3%	7%
Stigning i antal beskæftigede	5,4%	12,8%
Stigning i aflønning per beskæftiget	10,1%	13,0%
Stigning ejendomspriser	16,0%	30,7%

Tabel 1 Hurtigt overblik målområders nøgletal

I perioden 2010 til 2018, har den svenske beskæftigelse udviklet sig langt mere gunstig end i Danmark. Som det fremgår af Tabel 1 er beskæftigelsen i det svenske målområde steget med 12,8%.

Her er stigningen hovedsageligt fordelt på kommunerne Helsingborg, Landskrona og Ångelholm.

Et overordnet og godt mål for en kommunes attraktivitet er udviklingen i ejendomspriser.

Ejendomspriserne er ikke opgjort med samme enhed og efter samme metode, på hver side af sundet, hvorfor man skal være varsom med direkte sammenligninger. Vores analyse viser dog,

(se Tabel 1) at prisudviklingen på ejendomme forløber noget hurtigere på den svenske side af sundet.

Indenfor det svenske målområde er Helsingborg og Båstad de to mest attraktive områder (de højeste priser pr. hus). Relativt set, så er de ejendomme i Båstad og Landskrona der har præsteret de største relative stigninger i periode 2010 til 2018.

I Danmark ses de højeste ejendomspriser i målområdet i Helsingør og Fredensborg og det er også disse to kommuner der har haft de højeste stigninger i ejendomspriserne.

2.2 Valutakurs og købekraft

Af betydning for turismen er imidlertid også købekraften i nabolandet på den anden side af Øresund.

Analyser viser en tydelig påvirkning af turismen ud fra udviklingen i valutakurser. I en undersøgelse blandt BroPass turister over Øresundsbroen nævnes valutakurs af en tredjedel af både svenskere og danskere som af afgørende betydning for turen over Øresundsbroen. (IUM, 2019)

Fra et højdepunkt i 2014 er kursen på svenske kroner faldet indtil 2019. Relativt set er der således tale om et fald i kursværdien på svenske kroner på 18,3%.

Som det fremgår af Tabel 2, så var der i den første dele af perioden (fra 2000 til 2009) desuden en hastigere udvikling i de danske lønninger. Men det modsatte har været tilfældet i den sidste del af perioden (fra 2010 til 2016), hvor de svenske lønninger har udviklet sig hurtigere.

I perioden 2010 til 2016 er aflønningen pr beskæftiget øget med 10% i Danmark, hvor væksten i Sverige har været på 13%.

Selv under hensyntagen til valutakurser har Sverige altså oplevet en styrket købekraft i forhold til Danmark. Dette står i kontrast med den negative udvikling i antallet af ferierende svenskere i Danmark. Det er ofte i den offentlige debat søgtes at forklare den vigende interesse for Danmark blandt svenskere med netop valutakursændringer. Selvom historien understøtter en sådan sammenhæng ser vi altså her, at sagen er mere kompliceret end som så.

<i>Aflønning af ansatte betalt, løbende priser, købekrafts-korrigeret, mio.</i>	DKK	Aflønning Totalt		Aflønning Pr. beskæftigede	
	Land	Danmark	Sverige	Danmark	Sverige
2000	662.277	1.013.605	240.391	235.667	
2010	953.668	1.346.303	342.062	299.311	
2016	1.083.176	1.656.985	376.626	338.367	
Fra 2000 til 2009	Absolut	283.400	331.646	90.961	66.297
	Relativ	42,80%	32,70%	37,80%	28,10%
Fra 2010 til 2016	Absolut	129.508	310.682	34.564	39.055
	Relativ	13,60%	23,10%	10,10%	13,00%

Tabel 2: Udvikling i aflønning af ansatte i alt og pr. beskæftigede, opgjort i DKK
Kilde: Øresundsstatistik, www.orestat.se, Tabel OEBRP6D og OEBRP2D

Ikke desto mindre er tendensen i Øresundsregionen, som tidligere nævnt, at færre svenskere besøger Danmark, mens antallet af danske overnatninger i Skåne stadig øges. Og denne tendens har kunne iagttages helt tilbage til det første 10-år efter broens åbning.

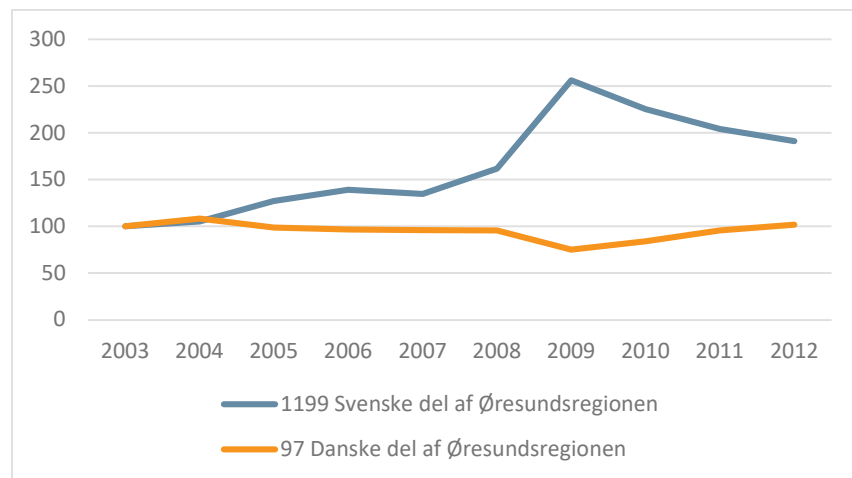
Som det fremgår af Figur 2 Danske overnatninger i den svenske del af Øresundsregionen (blå) og svenske overnatninger i den danske del af Øresundregionen (gul) i de 10 første år efter åbning af Øresundforbindelsen (indekseret) Kilde:

ØresundsdatabaseFigur 2 har den svenske del af Øresund oplevet

en fordobling i antallet af danske overnatninger fra 2003-2012. I den samme periode har udviklingen af svenske overnatninger i den danske del af Øresundsregionen ligget under eller på index100.

Det må på denne baggrund fastslås at potentialet for svensk turisme i Nordsjælland i dag er underudnyttet. Dette skal holdes i mente, når man anslår effekten på turismen af en fast forbindelse.

En fast forbindelse kan kun skabe potentialet for en øgning. De infrastrukturelle forbindelser skal følges op af markedsmæssige indsatser.

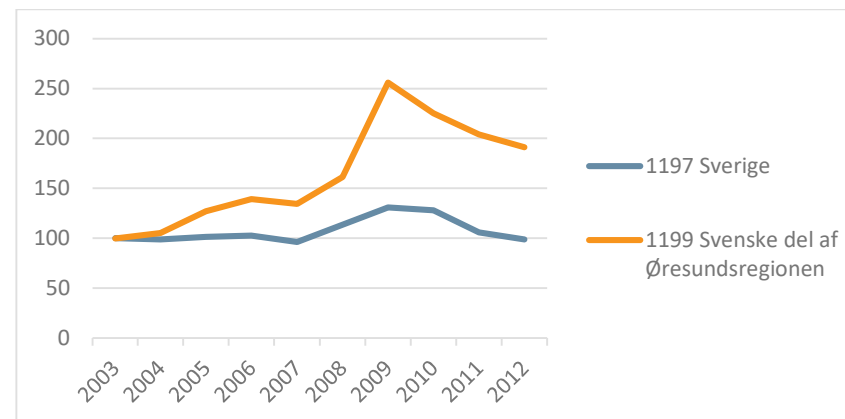


Figur 2 Danske overnatninger i den svenske del af Øresundsregionen (blå) og svenske overnatninger i den danske del af Øresundregionen (gul) i de 10 første år efter åbning af Øresundforbindelsen (indekseret) Kilde: Øresundsdata-basen

I 2019 blev der registreret 296.000 danske overnatninger i Skåne, en stigning svarende til 8,5 procent, fra det foregående rekordår 2018. (Nytt rekord: Antalet danska turister i Skåne fortsätter att öka , 2020)

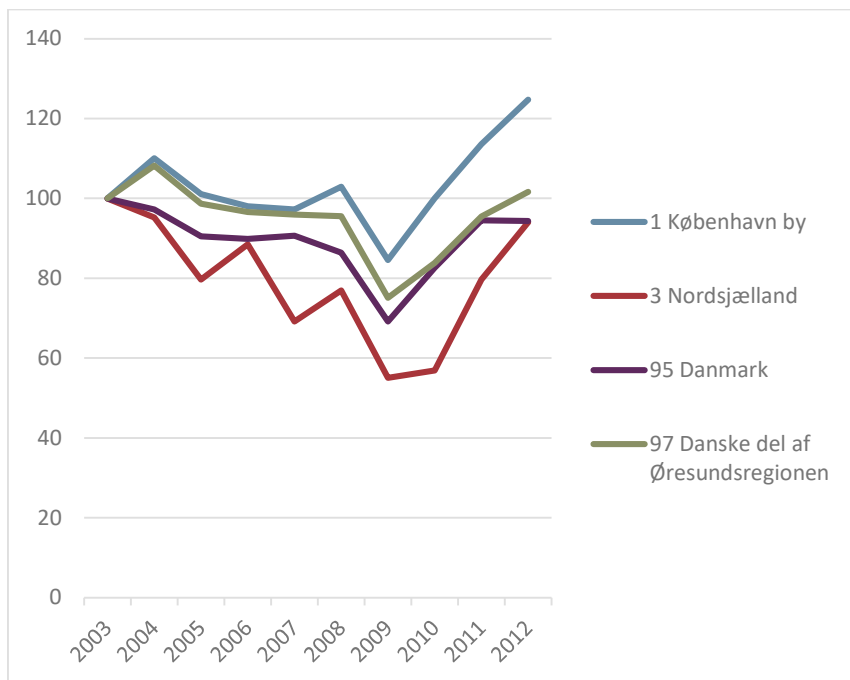
Skåne (den svenske del af Øresundsregionen) har, som det fremgår af Figur 3, haft en langt højere udvikling af danske feriegæster end Sverige har haft som helhed.

I statistikken er gæsternes oprindelse desværre kun tilgængelig på lens-niveau. Vi kan derfor ikke se udviklingen af danske overnattende gæster specifikt for Skåne NV.



Figur 3 Danske overnatninger på varierende geografiske regioner i Sverige Kilde: Øresundsstatistik

Som det fremgår af Figur 4, dækker den manglende vækst i den danske del af Øresund (som vi så i Figur 2) over store forskelle indenfor den danske region. Således har København oplevet en vækst i antallet af svenske overnatninger på over 20 pct., mens Nordsjælland med Helsingør fremstår som den store taber. Igennem en længere årrække efter broens åbning mistede Nordsjælland svenske overnatninger. De har på det allerseneste genvundet en del, men er fortsat 5% under udgangspunktet.



Figur 4 Svenske overnatninger på varierende geografiske regioner i DK Kilde: Øresundsstatistik

Af den indexererede graf i Figur 4 ses at udviklingen i antallet af svenske turister i den danske del af Øresund i kølvandet på etableringen af en Øresundsbro i langt overvejende grad er kommet København By til gode. Øresundsregionen har oplevet en mere positiv udvikling end Danmark generelt. Men Nordsjælland har været undtagelsen.

På trods af denne udvikling er Sverige dog fortsat det største udenlandske marked i det danske målområde. Nordsjælland er desuden betydeligt mere afhængig af det svenske marked end Region Hovedstaden. En interview person formulerede det som at Sverige er hovedmarked for Helsingør/ Nordsjælland. Sammen med gæster fra Hovedstadsområdet.

(Se desuden afsnit 4.5 Relation til Øresundstrafik nedenfor på side 24 for mere om den geografiske udvikling i turismen)

2.3 Hotel og Restaurationer

Som det fremgår nedenfor af Tabel 3 er turismen i de fem danske kommuner trods tilbagegang i svenske besøgende relativt stærkere økonomisk og indtager en vigtigere rolle i det samlede arbejdsmarked end det er tilfældet på den svenske side af Øresund.

2018	Danske målområde	Svenske målområde
Registrerede antal overnatninger	1.462.912	1.757.000
Overnatning per 1000 indbygger	6.445	5.214
% Udlandske gæster	30,9%	19%
% Gæster fra naboregion (dansk/svensk)	5,6% (S andel overnattende og enddags)	4,5% (DK andel af overnattende)
Antal beskæftigede i hotel & restaurationsbranche 2018		4.897 (14,5 per 1000 indb)
Beskæftigelsesvækst Hotel & restauration 2010-2018		19,1%

Tabel 3 Turismens nøgletal for de to målområder

Beskæftigelsen i hotel og restaurationsbranchen er steget væsentligt i det danske målområde i perioden 2010-2018, hvor der var en vækst i beskæftigede på 51,2%. Antalsmæssigt er beskæftigelsen især steget i Helsingør og Hillerød.

I samme periode er den svenske beskæftigelse inden for hotel og restaurationsbranchen steget med blot 19,1%.

Antalsmæssigt er beskæftigelsen især steget i Helsingborg og Landskrona kommune. Relativt set har beskæftigelse inden for hotel- og restaurationsbranchen dog størst betydning for Båstad hvor 8% af de beskæftigede arbejder inden for branchen.

Det vidner om at betydningen af især by-turisme er stigende, mens kyst- og natur turisme historisk har været af stor betydning for de tyndere befolkede områder. Den faste forbindelse har som vi så i tidligere afsnit en forventeligt større umiddelbar effekt på de helt nære geografiske områder Helsingborg og Helsingør.

Skal områder som Båstad have glæde af danske gæster via den faste forbindelse kræver det en markedsfølsom indsats.

Værelses-kapacitetsudnyttelse i Helsingør er naturligvis lavere end i København, men den er også lavere end andre sammenlignelige byer uden for København, som Køge og Roskilde. Udnyttelsen er dog løftet i de senere år, muligvis i sammenhæng med renovering og fornyelse af Hotel Marienlyst. Der er ikke bygget nye hoteller under højkonjunkturen 2010-18.

Den lave kapacitetsudnyttelse afspejler både dårlig kvalitet og en stærk tradition for endagsturisme.

Blandt kommentarerne i interviewrunden var at Helsingør mangler et kvalitetshotel, hvis internationale gæster – fx amerikanere – skal tiltrækkes. Marienlyst har løftet sig, men det er ikke et luksushotel på internationalt niveau. Heller ikke i Helsingborg, syntes man, der findes et rigtigt internationalt hotel.

I Båstad så man muligheden i en Fast HH-forbindelse som noget der kan åbne nye markeder og segmenter: Sydnorge, Midtsverige (Göteborg, Stockholm), Danmark og Tyskland (Sydsverige og Hovedstadsregionen er eksisterende kernemarkeder). Foruden ferie (feriehus), short- break (hotel) og endags-ture bearbejdes danske/ svensk møder i Sverige/ Danmark i højere grad

	2017	2018	2019
København	79	77	75
Roskilde	66	64	67
Køge	61	60	65
Østsjælland	59	58	61
Helsingør	49	53	55
Nordsjælland	48	51	50
Gribskov	38	36	35

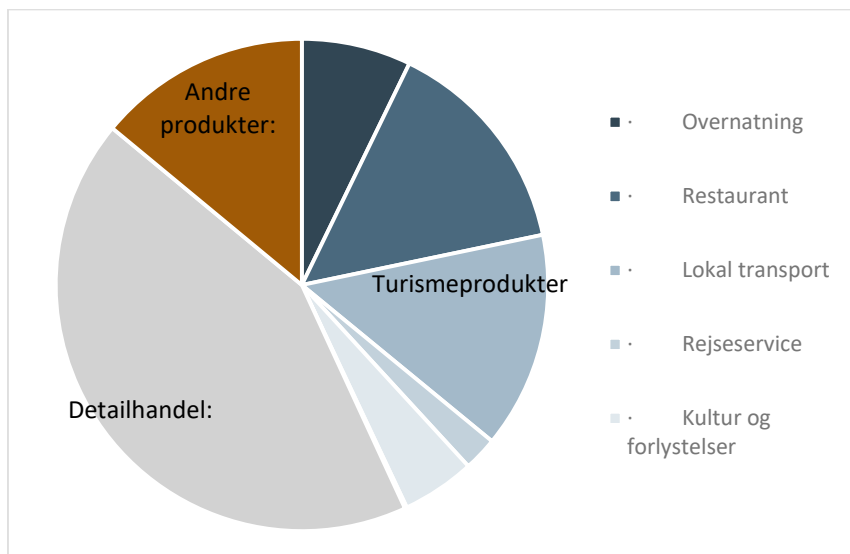
Tabel 4 Kapacitetsudnyttelse, hotel-værelser, pct Kilde: VisitDenmark

2.4 Detailhandel

Det er værd at bemærke, at ud af det samlede turismeforbrug i 2017 på 5.697 mio. kr. i det danske målområde var forbruget i detailhandlen lige så omfattende som det samlede forbrug af samtlige direkte turismerelaterede produkter såsom overnatning, restaurant, lokal transport og attraktioner tilsammen. 43% af turisternes forbrug er foretaget inden for forskellige former for detailhandel.

Dette afspejler, at der er mange (handlende) endagsturister i det danske målområde.

Interviewpersoner har påpeget at det er vigtigt at genopfinde værditilbuddet løbende, fx med kombinationsbilletter med færgebillet og fx attraktion, begivenhed, aktivitet fx vinsmagning, rabat på mad/drikke m.v. Grænsehandel spiller stadig en vigtig rolle, selvom det er blevet mindre, man kan spare.



Figur 5 Turismeforbrugets fordeling i det danske målområde Kilde: VisitDenmark, 2019

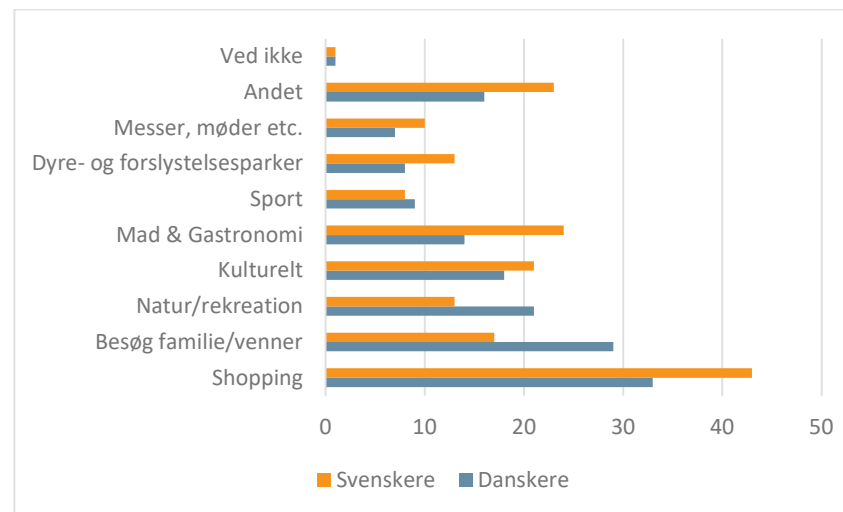
En lignende opgørelse findes desværre ikke for det svenske målområde.

Betydningen af detailhandel som en del af turismen understøttes af en undersøgelse fra september 2019 af personer, som ejer et bropas til fritidsbrug over Øresundsbroen, udpeger at 43% af den svenske befolkning krydser broen, fordi de ønsker at shoppe.

Også for danskerne ligger shopping højt som formål (33%).

God shopping angives af 41% af danskere og 35% af svenskere som værende af størst betydning for turen.

Blandt dem som har haft "shopping" som formål er dagligvarer og tøj er blandt de største kategorier for begge nationaliteter.



Figur 6 Bropasshaveres rejseformål fordelt på nationalitet. Kilde: (IUM, 2019)

En svensk erhvervsmand udtalte, at der i dag er der to målgrupper af danskere, der shopper i Helsingborg: Den ene gruppe er dem, der er på vej til/fra hytten længere oppe i Sverige, og som shopper på vejen ud og/hjem. Den anden er yngre familier ofte i bil, der bruger en fridag på at shoppe og være sammen på en udflugt til Helsingborg.

Det blev efterlyst af flere at der gøres en indsats for at lancere den nye forbindelse.

Det skal være en bred proces, hvor både detailhandelen (tiltrække kunder) og det brede erhvervsliv (skaffe medarbejdere) inddrages. Forbindelsen burde iflg. en adspurgt lanceres i erhvervslivet, så virksomhederne kan være aktive i at støtte og forklare, de fordele, der er ved en fast forbindelse. Og promovere og medskabe projektet både før og efter åbningen. Der skal være et netværk for erhvervslivet, der kan støtte og blive inddraget i arbejdet. Start det op ved et kick off snarest muligt

2.5 Museer og attraktioner

Danskere har i højere grad end svenskere et formål om at besøge naturen eller venner og familie (Se Figur 6 Bropasshaveres rejseformål fordelt på nationalitet.).

Söderåsen Skäralidravinen, Nationalparken Röstånga och Skärelid og Söderåsen er sådanne naturområder hvor især Söderåsen har mange besøgende. I 2013 havde disse områder ca. 1,25 mio gæster.

Herudover er de største kommercielle attraktioner i det svenske målområde Dunkers Kulturhus, Helsingborgfestivalen, Fredriksdals Friluftsmuseum, Sofiero Slotte og Angelholms Hembygdspark.

I 2013 var der i alt ca. 1,6 mio. besøgende på disse attraktioner.

De største kommercielle attraktioner i det danske målområde er kunstmuseet Louisiana, Kronborg Slot, Fredensborg Slot samt Danmarks tekniske museum. Disse fire attraktioner havde i 2018 god 1,4 mio. besøgende, med Louisiana som den absolut største (ca. 756.000 besøgende).

Helsingør/ Nordsjælland blev i et interview beskrevet som værende i en stærk position som endags-/ udflugtsmål primært for indbyggere i Hovedstadsregionen

En svensk interviewperson udtalte at HH-området har et godt omdømme, tradition for turisme, gode produkter (Louisiana og meget andet), kysten er attraktiv på begge sider.

Forudsætningerne for ny turismemæssig vækst er tilstede. Andre potentialer ligger i shopping, med stærk appel til både danske og svenske, og med stor styrke og utrolig god kvalitet i Helsingborg.

En anden udpegede forskellen i efterspørgselen. For svenskerne handler det meget om "turen"; dagsudflugten, besøget på Louisiana eller overnatningen i feriehus. For danskerne handler det

meget om shopping og dagsudflugt. Dét forudser turismeaktører i Nordsjælland og Skåne at der komme mere af, hvis der etableres en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

3 Efterspørgsel og stedsbrand

3.1 Strategisk profil og branding

Der er mange paralleller mellem den svenske og danske side af HH-området. En traditionel industriby under forvandling, dedikeret til kunst og kultur og med fokus på bosætning og kreativitet (Helsingør) hhv. bosætning, uddannelse, entreprenørskab og nye væksterhverv (Helsingborg).

Et attraktivt opland med kyst og natur, samt tradition for "badeby-turisme", landligere, velstand, sundhed og kulturel dannelse.

	Helsingborg	NØ-Skåne	Helsingør	Nordsjælland uden Helsingør
Ide	Entreprenant universitetsby Vidensbaserede væksterhverv	Lade op/ nyde livet/ social opstigning	Kulturby med fokus på kulturhistorie og moderne kultur; tiltrække veluddannede	Lade op/ nyde livet/ social opstigning
Kernelokalitet	Nyt by- og havnemiljø	Badebyer som Båstad, Mölle; naturområder	Kulturhavnen	Nationalpark , slotte, Hornbæk o.a. badebyer
Position	Fra down- til up-market (gammel industriby)	Fastholde up-market (historisk position)	Fra down- til up-market (gammel industriby)	Fastholde up-market (historisk position)
Signatur- produkter	Shopping Gastronomi Hotel Kultur	Lokale fødevarer Aktiv natur Kunst/galleri Kyst/strand Sommerhus Badebyer	Kulturhistorie og moderne kultur (Museer, Kulturværft, Musik) Hotel	Lokale fødevarer Aktiv natur Kunst/galleri Kyst/strand Sommerhus Badebyer
Vigtigste segment	Endagsgæster Short breaks Ferie/ forbi-kørende Events (Sweden Open) Møder	Endagsgæster Landliggere Ferie Møder/ fester Events	Endagsgæster Short breaks Ferie Events Møder/ fester	Endagsgæster Landliggere Ferie/ forbi-kørende Møder/ fester Events

Tabel 5 Strategisk profil – HH-området Kilde: Konsulenterne på baggrund af diverse kilder.

Hidtil er det ikke lykkedes at ryste området sammen til "én destination", men der er bred enighed om at det er et vigtigt perspektiv og en vej til at opnå "kritisk masse" set fra gæsternes side.

I et regionalt perspektiv er HH-området (Helsingør og Helsingborg) de nordlige centre i den større region med København og Malmø som de sydlige hjørneste i en destination for hele Sjælland og Skåne. Fremtidens Destination Greater Copenhagen, der virker, og skaber vækst og dynamik i hele regionen.

På nuværende tidspunkt er den samlede HH+ destination fragmenteret og opdelt i fire områder. Der er ikke stærke relationer og samarbejdsflader mellem de forskellige delområder. Der er behov for at lære hinanden bedre at kende, skabe fælles kommercielle succeser, kommunikere bedre og udvikle et egentligt lederskab for destinationen (formelt eller uformelt). Et sådant lederskab findes ikke i dag

3.2 Segmenter

Det er ikke muligt indenfor denne opgaves fokus, at bringe en udtømmende redegørelse om turismens fordeling på segmenter i HH-området. Men nedenfor er indsat et par opgørelser.

Segment	Undersegment	Vækstpotentialer for HH-området
Endagsbesøg	Typisk rejse uden overnatning Shopping, kultur, events, besøge venner/familie.	Primært byer (begge) Shopping, kultur og tradition Vækst: Ja! Fester og familie-begivenheder Aktiv natur Events (musik, sport)...
Leisure/ ferie	Feriehus Feriecenter Short break Outdoor Special interest Event Folk der kører forbi (nordkap o.a.) ...	Hele området Vækst: Ja! Book selv Genoplade/ slappe af Være sammen Lokale fødevarer Aktiv natur (kyst) Fester og familie-begivenheder Generationsskifte blandt landligere (mindre konservative/ mere bæredygtighed, flere udlejninger)
Erhvervs-turisme	Møder Konferencer Seminarer Kongresser Udstillinger Belønningsrejser Teambuilding Julefrokost Sommerfest ...	Primært byer og men også de to oplande Båstad, Tisvilde fx sætter på danske møder Arbejdsro - tage væk sammen Gastronomi Vækst: Måske Hård konkurrence Malmö og København (nye hoteller) Mondent alternativ til storbyen
Ind forretning	Folk der rejser selv	Vækst: Ja! Vækstregion Internationale koncerner Universiteter og institutioner Længere ophold (lejligheder) Kombinere internationale fly (efteruddannelse, rekrutteringer fx)

Figur 7 Segmentoversigt samlet via strategiegennemgang og interviews

3.3 Sæson og helårsturisme

En måde at beskrive sæsonudsving på er at angive forholdet mellem antallet af overnatninger i mindste måned ift største måned.

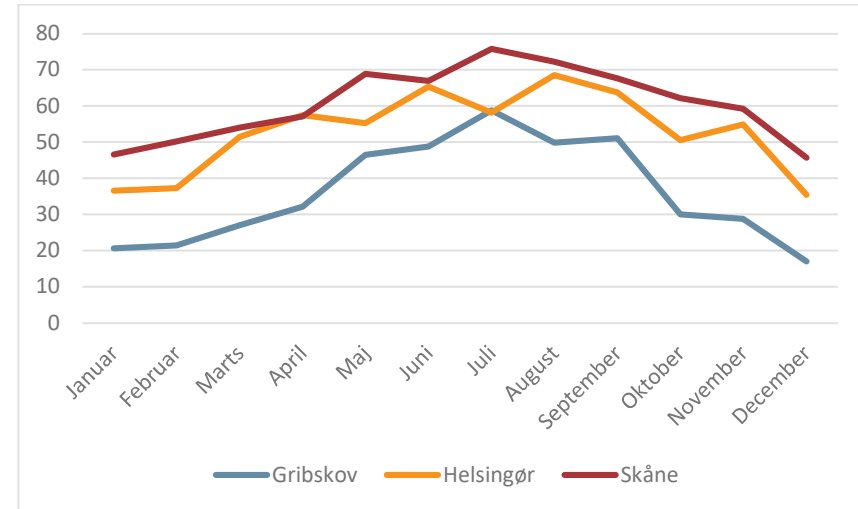
Da vi ikke har overnatningstal fordelt på måned for kommunerne i det svenske målområde, angives her forholdstallet for Skåne som helhed. Tallene tager udgangspunkt i overnatningstal for 2018.

Fredensborg	Gribskov	Halsnæs	Helsingør	Hillerød	Skåne
6%	12%	13%	22%	26%	22%

Figur 8 Mindste måneds overnatninger ift største måned

Det samme sæsonudsving er synligt i kapacitetsudnyttelsestal. Her er Kun Skåne, Helsingør og Gribskov medtaget, da datasættet for øvrige kommuner er diskretioneret eller for usikkert til at kunne angives.

Helsingør har, som Skåne, en mere jævn belægning over året end det er tilfældet i Gribskov.



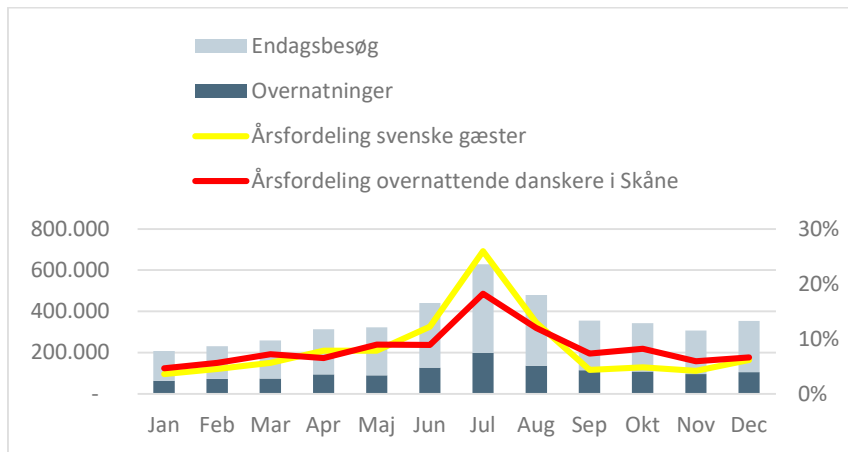
Figur 9 Hotel kapacitetsudnyttelse månedvis 2018 Skåne, Gribskov og Helsingør

Udfra Telenors besøgsantal analyse kan vi se at sæsonudsvinget for endagsbesøgende i Helsingør tilsvarende udsving i overnatning (Helsingør Kommune, 2019).

Det bør bemærkes i Figur 10 (nedenfor) at kurven for svenske gæster i Helsingør omfatter såvel endagssgæster som overnattende gæster.

I grafen er indsat kurven for sæsonudsvinget i danske overnattende i Skåne. Disse tal stammer fra SCB og er medtaget for sammenligningens skyld. Desværre har vi ikke en tilsvarende mobiltelefonmåling fra Helsingborg. Datasættet for danske overnattende i Skåne er derfor ikke direkte sammenlignelige, men

kan dog indikere dels at et lignende sæsonudsving på den svenske side.



Figur 10 Fordeling af endags og overnattende gæster i Helsingør i absolutte tal. Årsfordeling af Svenske gæster i Helsingør samt danske overnattende i Skåne i %

Der er rigelig kapacitet til en forøgelse af turisme aktiviteter udenfor højsæsonen.

3.4 Omtale

Vi har i de tidligere afsnit tegnet det brede billede af udbudssiden i HH-området turisme. I dette afsnit skærer vi ind til benet og identificerer de fyrtårn, der tegner de fire delområders profil.

Det sker på baggrund af internationalt førende rejsebøger ("moderne" Lonely Planet og det mere "klassiske" Via Michelin), samt TripAdvisor, hvor det er gæster, der giver produkterne karakter. Præsentationen er på ingen måde udtømmende, men præsenteres her for at karakterisere (og demed repræsentere) forskellene på turisme produktet i hhv Helsingør og Helsingborg.

Hovedobservationerne er som følger:

- I HH-området er der i alt uddelt 16 Michelin-stjerner til 9 til den danske side og 8 til den svenske. Helsingborg og Helsingør har 3 stjerner hver.
- TripAdvisor formidler også kvalitets-aktiviteter udbredt overalt i HH-området.
- I Lonely Planet omtales for Helsingborg også Helsingør-Helsingborg oplevelser som færgeturen, Passage-festivalen (teater i begge byer i august) samt en rundtur i begge byer/lande (forskellige produkter)
- TripAdvisor
- Inden for gastronomi og hotel, står Helsingborg stærkest (Michelin og TripAdvisor). Udbuddet af kvalitets-hoteller i Helsingør er meget begrænset med en lav value-for money ift. Helsingborg (TripAdvisor)
- Der er i begge by-oplande et udbud af mindre badehoteller (Bretagne i Hornbæk fx)

Hvor det i kapitel 2, Turismen i nærområderne i dag, fremgik at den danske side har en anseelig vækst og modenhed i sammenligning med den svenske side, så er netop Helsingborg i særlig grad stærk indenfor høj-værdi turisme produkter.

Den danske side har en lavere value-for money. Der er her ikke tale om at det en nødvendigvis er bedre end det andet. De to profiler kalder på forskellige segmenter.

De to byer kan have gevinst af at udvikle multi-segment strategier, der både kan varetage prisbevidste shopping turister og attraktionshungrende udlænding fra København og Malmø.

Der er iflg. flere interview personer behov for produktudvikling, hvis Helsingør/ Nordsjælland skal løfte sin position i Sverige.

Pointen er, at der er relevant indhold i hele HH-nærområdet. For at opnå kritisk masse er det derfor relevant, at pakke/formidle området som en mere eller mindre sammenhængende destination, der ydermere kan indgå som den nordlige del af et stærkt turistetilbud i Greater Copenhagen området.

	Helsingborg	Helsingør
Lonely Planet –top-atraktioner	Arts & Antiques Fair Helsingør-Helsingborg Ferries Helsingborg Stadsteater Passage-festival Frederiksdal Museer Hamlet og Sweden Tour – two countries in one Day	Kronborg Slot M/S Museet for Søfart Helsingør bymuseum Sankt Marie Kirke og Karmeliterklosteret Skibsklarergaarden
Michelin oplevelser	Fredriksro Museum og Have 1-stjernet Sofiero 1-stjernet Kärnan 1-stjernet Sankta Maria Kyrka <i>I alt 3 stjerner</i>	Kronborg 3-stjernet Carmeliter klosteret Den Gamle By Flynderupgård Museum Danmarks Tekniske Museum Marienlyst Slot Sct Olafs Kirke <i>I alt 3 stjerner</i>
Lonely Planet – top-restauranter	Ebbas Fik, Via 95, Merry Widow, Koppi, Olsons, Skafferri, Holy Greens, Globetrotter	Rådmand Davids Hus, La Dolce Vita Cafe Hyacint, Spisehuset Kulturværftet
Michelin gastronomi	Restaurant Köksbaren Scandic Nabo Matbar Barrica Mat och Vinbar 2 mere) (alle anbefalet)	Sletten (anbefalet)
Lonely Planet – top-hoteller	Lister et stort antal i og uden for Helsingborg Herunder: V Hotel Helsingborg, The Vault Hotel, Scandic Metropol, Radisson Blu Metropol, Hotel Comfort Helsingborg, Helsingborgs Hostel, Good Moring + Helsingborg, City Hotel Helsingborg	Strandhotel Marienlyst Danhostel Helsingør Madam Sprunck Helsingør Camping (Momentum ikke listet)

	Helsingborg	Helsingør
Trustpilot top-10 (value for money)	#1 Radisson Blu Metropol HOTEL (764 anmeldelser, trustscore 4,5) #2 The Vault Hotel (141 anmeldelser, trustscore 4,5) #3 Elite Hotel Molberg (737 anmeldelser, trustscore 4,5) #4 Hotel Helsingborg BW Premier Collection (557 anmeldelser, trustscore 4,5) #5 Elite Hotel Marina Plaza (1079 anmeldelser, trustscore 4,5) #6 Best Western Hotel Duxiana (380 anmeldelser, trustscore 4,5) #7 Clarion Grand Hotel (1.052 anmeldelser, trustscore 4,0) #8 Comfort Hotel Helsingborg (729 anmeldelser, trustscore 4,0) #9 Hotel Linea (169 anmeldelser, trustscore 4,0) #10 Hotel Tornet (76 anmeldelser, trustscore 4,0)	#1 Hotel Hamlet (43, trustscore 3,0) #2 Hotel Slep2Night (106 anmeldelser, trustscore 3,5) #3 Hotel Scandia (129 anmeldelser, trustscore 3,0) #4 Marienlyst Strandhotel (870 anmeldelser, trustscore 4,0) #5 Hotel Konventum (186 anmeldelser, trustscore 4,0)
Trustpilot aktiviteter Min 100 anmeldelser	Sofiero (623 anmeldelser, trustscore 4,5) Kärnan (515 anmeldelser, trustscore 4,0) Rådhuset (124 anmeldelser, trustscore 4,5) Kullagatan (164 anmeldelser, trustscore 4,0) Frederiksdal Open-Air and Botanical Garden (188 anmeldelser, trustscore 4,5) (124 anmeldelser, trustscore 4,5) Church of St. Mary (102 anmeldelser, trustscore 4,5) Tropkariet (448 anmeldelser, trustscore 4,5)	Kronborg (3.011 76 anmeldelser, trustscore 4,5) M/S Museet for Søfart (617 anmeldelser, trustscore 4,5) Helsingør Havn (254 anmeldelser, trustscore 4,0) Kulturværftet (122 anmeldelser, trustscore 4,0) Danmarks Tekniske Museum (129 anmeldelser, trustscore 4,0)

Figur 11 Opsamling omtale Helsingør & Helsingborg

	NØ-Skåne	Nordsjælland uden Helsingør
Michelin oplevelser	Hovs Haller, Båstad 2-stjernet Kullaberg Natur Reservat, Kullen 1-stjernet Brunnby Kirke, Kullen 1-stjernet Krappørbæk, Kullen <i>I alt 4 stjerner</i>	Louisiana 3-stjernet Frederiksborg Slot 3-stjernet Fredensborg Slot <i>I alt 6 stjerner</i>
Lonely Planet – top-hoteller	Båstad vandrerhjem, Studio Holyday Home Båstad StayCay	
Trustpilot aktiviteter	Söderåsens National Park (138 anmeldelser; trustscore 4,5)	Fredensborg Slot (181 anmeldelser, trustscore 4,5)
Min 100 anmeldelser	Hovs Haller (137 anmeldelser; trustscore 4,5) Kullen Fyr (122 anmeldelser, trustscore 4,0)	Hotel Bretagne (100 anmeldelser, trustscore 4,5)

Figur 12 Opsamling omtale øvrige målområde

4 Tilgængelighed

4.1 Tilgængeligheden i dag

Turistundersøgelsen 2017 fra VisitDenmark giver os indicier om at de svenskere, der overnatter i VisitNordsjællands område, fortrinsvist benytter Helsingborg-Helsingør-overfarten.

Blandt alle de 697 adspurgte overnattende svenskere i Danmark, der deltog i VisitDenmarks survey var 77 (11%) ankommet via HH-forbindelsen.

Blandt den mindre gruppe svenskere i den samme survey, der overnattede i Nordsjælland (15) var 100% ankommet via HH-overfarten. (TØBBE, 2017).

Overnattende svenskere til Nordsjælland desuden i vidt omfang er i bil eller autocamper. (Se Tabel 6)

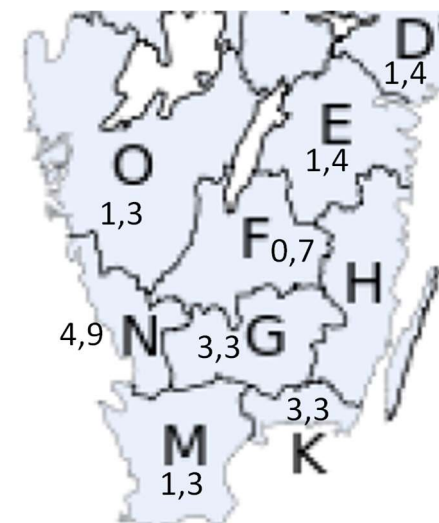
Destination	Bil	Mobile home	Andre transportformer	Total
Visit Nordsjælland	12	3	0	15
Øvrige	41	7	14	62
I alt, Svenskere HH	53	10	14	77
Andel svenskere der bliver i Visit Nordsjælland	22,6%	30%	0%	19,5%
Fordelingen af svenske gæster på transportform i VisitNordsjælland	80%	20%	0%	100%
Øvrige	66%	11%	23%	100%
I alt, Svenskere HH	69%	13%	18%	100%

Tabel 6 Transportform blandt de (overnattende) svenskere, som har benyttet HH-overfarten Kilde: Baseret på Turistundersøgelsen 2017 fra VisitDenmark.

Set i forhold til folketal i forskellige len (amter) i Sverige, så kommer der forholdsvis mange overnattende turister fra de len, som ligger nærmest HH-forbindelsen. Dette gælder i særdeleshed fra Halland, men i den aktuelle stikprøve kommer der også relativt mange fra Kronoberg og Blekinge, jf. Figur 13.

Län	Kode	Rel.position
1 Halland	N	4,9
2 Kronoberg	G	3,3
3 Blekinge	K	3,3
4 Östergötland	E	1,4
5 Södermanland	D	1,4
6 Västra Götaland	O	1,3
7 Skåne	M	1,3

Ikke specielt HH:	Kode	Rel.position
Jönköpings län	F	0,7
Kalmar län	H	0,5



Figur 13: Relativt mange svenske turister fra de nærmeste len har benyttet HH-overfarten Kilde: Baseret på Turistundersøgelsen 2017 samt folketal fra Sveriges Statistik

Relativ position er her defineret som andel af overnattende svenske turister pr. len, som har benyttet HH-forbindelsen divideret med andelen af den svenske befolkning pr. len.

Den overraskende lave relative position for Skåne må søges i en ujævn statistisk fordeling over lenet. Man kan formode at der i det folkerige Malmø er færre rejsende til Nordsjælland end der er fra det nordlige Skåne.

Desværre tillader svensk statistik os igen kun at trække oplysninger om overnatning af danskere på lensniveau.

4.2 Ændring til fast forbindelse

En fast forbindelse tilbyder konstant trafik mellem de to regioner, hvor gæster før skulle underordne sig en vis frekvens. Der er ikke behov for at skifte, ikke behov for at vente, og den samlede rejsetid er kortere. Tilstedeværelsen af en konstant fast forbindelse har erfaringsvist i andre egne givet et meget stort trafikspring.

Øresundsbroens åbning medførte i sin tid samlet set, at trafikmængden (antal motorkøretøjer) der blev overført mellem de to lande, voksede med hhv. 165% i det første kalenderår efter og 182% i det andet kalenderår efter broens åbning.

Begge stigninger er målt i forhold til den samlede trafikmængde i det sidste kalenderår inden broens åbning. Den direkte færgeforbindelse mellem København/Dragør og Sverige blev indstillet i forbindelse med åbning af broen. Øvrige færgeforbindelser mellem Sjælland og Sverige havde i de første to hele kalenderår en nedgang i antal overførte motorkøretøjer på hhv. 21% og 18%

Mellem Sjælland og Fyn blev den direkte færgeforbindelse indstillet umiddelbart efter åbning af broen. Øvrige færgeforbindelser mellem Sjælland og Jylland havde i de første to hele kalenderår en nedgang i antal overførte motorkøretøjer på hhv. 28% og 35%. Samlet set voksede den samlede trafikmængde (antal motorkøretøjer) der blev overført mellem de to landsdele dog med hhv. 175% i det første kalenderår efter broens åbning og 187% i det andet kalenderår efter åbning, målt i forhold til trafikmængden i det sidste kalenderår inden broens åbning.

I Bilag 3 findes en specifikation af ændringer i trafikmængder på Storebælt og Øresund i forbindelse med åbning af de faste forbindelser.

Der er til dato fremstillet en del prognoser for en fast HH forbindelse med bl.a. den svenske model SAMPERS, EU modellens transtools, og i den strategiske analyse med både SAMPERS og den danske Landstrafikmodel.

I den strategiske analyse er Landstrafikmodellen valgt som hovedmodel og dermed grundlag for konklusioner om hvor meget trafik der forventes at køre på en fast HH forbindelsen. Et konsortium bestående af MOE Tetraplan, Rambøll og Incentive arbejder med trafikberegninger inden for den strategiske analyse – og MOE Tetraplans notat (version C) 2020 er den strategiske analyses bedste bud på trafik i åbningsåret (2035) på en fast HH forbindelse – i analysens hovedscenarier.

Beregningerne gennemført med Landstrafikmodellen, lægger op til en vækst i trafikbelastningen i 2035 med en fast forbindelse i form af vej+bane med en stigning fra 5.770 køretøjer per hverdagsdøgn til 14.240 køretøjer, svarende til et trafikspring på 147%. (MOE Tetraplan, 2020)

(MOE Tetraplan, 2020)	Køretøjer	Kollektivt rejsende
Basis i alt	5.770	8.170
Eksisterende	5.770	8.170
Nye Rejsende	2.990	5.010
Overflyttet fra Øresundsbroen	5.480	4.670
Projekt i alt	14.240	17.850
Trafiktilvækst (Projekt – basis)	8.470	9.680
Trafiktilvækst uden Øresundbroandel	2.990	5.010
Ændring i %	147%	118%
Ændring i % uden Øresundbrotrafik	52%	61%

Tabel 7 Trafik via den faste forbindelse i åbningsåret 2035 (køretøjer/rejsende pr. hverdagsdøgn) (MOE Tetraplan, 2020)

Vigtig for denne turismeanalyse er fordelingen af køretøjer på turformål.

(MOE Tetraplan, 2020)	Basis	Projekt ialt	Overført fra Øresund
Alle Køretøjer	5.770	14.240	5.480
Lastbiler	1.660	3.170	720
Erhverv & Varebiler	1.270	3.790	1.640
Bolig-Arbejde	1.650	2.360	60
Øvrige herunder fritidsrejse	1.200 21%	4.920 35%	3.060

Tabel 8 Fordelingen af køretøjer på turformål (MOE Tetraplan, 2020)

Fordelingen af de kollektivt rejsende varierer er fremstillet i oversigtsform Tabel 9 nedenfor.

(MOE Tetraplan, 2020)	Basis	Projekt i alt	Overført fra Øresund
I alt	8.170	17.850	4.670
Bolig-Arbejde + Erhverv	4.190	10.640	2.420
Øvrige herunder Fritidsrejse	3.970 (49%)	7.210 (40%)	2.260

Tabel 9 turformål kollektivt rejsende (MOE Tetraplan, 2020)

Formålet øvrige omfatter fritidsrejsende og uddannelsesrejsende. Uddannelsesrejsende udgør sædvanligvis 1-2%.

MOE Tetraplan analysen rummer tre scenarier. Vi har valgt udelukkende at sammenligne med det scenario der hedder 2035 Vej+Bane.

Vi vil i afsnit 4.5 Relation til Øresundstrafik på side 24 og frem gennemgå vores forventning til betydningen af konkurrencen mellem en Øresundsbro og en fast HH-forbindelse i forhold til turiststrømmene i Nordsjælland.

Vi vil i afsnit 4.6 Andelen af fritidsrejsende på siden 28 nedenfor, redegøre for, at vi som MOE Tetraplan har en forventning om en meget høj andel af fritidsrejsende.

4.3 Ændring i transporttiden

Ifølge prospektet for en fast HH-forbindelse vil HH-forbindelsen gøre det hurtigere at rejse mellem Danmark og Sverige:

"Bilister sparer i gennemsnit 43 minutter, mens togpassagerer vil opnå rejsetidsbesparelser på 31 minutter pr. tur. Der frigives på den måde spildtid til en værdi af 28 mia. danske kroner".

For bilisterne inkluderer tallene transporttid til og fra motorvejsnettet på begge sider af sundet, ventetid og check-in, overfart og udkørsel.

For togpassagererne er inkluderet holde- og skiftetid i Helsingør og Helsingborg, ventetid og overfart. Ifølge den officielle sejlplan for HH-Ferries er den gennemsnitlige overfartstid med færge ca. 20 minutter. En tidsbesparelse på 43 minutter er således inklusiv en forventet reduktion i ventetid. Af tidsbesparelsen på 43 minutter, kan ca. 1/4 tilskrives kortere transporttid og 3/4 reduceret ventetid.

Færge Fast
 forbindelse Tidsbesparelse

Vej	52	10	43
Bane	40	9	31

Tabel 10 Tidsforbrug (minutter) for hhv. banetrafik og vejtrafik via færge eller tunnel Kilde: "Prospekt, Fast forbindelse Helsingør Helsingborg"

4.4 Lokalgeografiske forhold

I en turismemæssig sammenhæng er udfordringen grundlæggende, at det bliver nemmere og hurtigere at køre uden om Helsingør og Helsingborg. Ja faktisk består en stor del af tidsbesparelsen af sparet tid i trafikken i de to hovedbyer på hver side af sundet.



Figur 14 Forventet linjeføring for hhv. biler (rød) og tog (blå)

4.5 Relation til Øresundstrafik

I den korte årrække umiddelbart efter åbning af Øresundsbroen oplevede Helsingør-Helsingborg færgerne en lille passagernedgang, som stabiliserede sig i årene indtil finanskrisen i 2008.

Vi må på den baggrund antage at der ved åbningen af en evt. fast H-H forbindelse vil være en tilsvarende mindre overførsel af trafik fra Øresundsbroen til H-H forbindelsen.

Det store trafikspring for Øresundsbroen kan dog ikke forklares ved at trafikanter fra Helsingør/Helsingborg og nærområde i væsentlig grad skulle have valgt denne rute i deres Øresundsrejse, idet den nordlige færgetrafik netop i høj grad sås bevaret.

Vi kan med understøttelse af beregningerne under afsnittet omkring priselasticitet snarere tage udgangspunkt i at et trafikspring imellem Helsingør og Helsingborg i høj grad vil udgøres af trafikanter fra den nordlige del af Øresundsområdet.

MOE Tetraplan prognosen foreslår at den samlede trafik over Øresund med en fast HH-forbindelse vil stige fra 37.220 antal køretøjer per hverdagsdøgn til 40.210 ved en bane+vej forbindelse. Dette svarer til et samlet øgning af trafikken over Øresund på 8%.

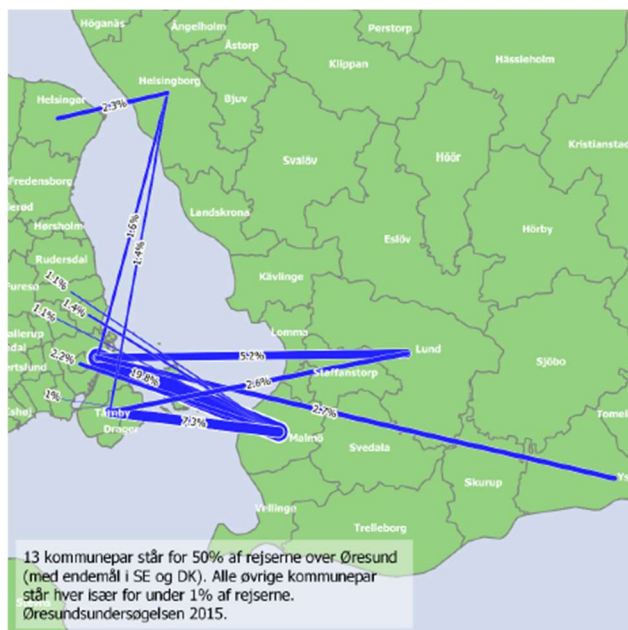
Samme notat fremstiller dermed at de 14.240 nye køretøjer over en vej+bane HH-forbindelse vil resultere i 5.480 færre daglige køretøjer over Øresundsbroen og 5.770 færre køretøjer med Helsingør-Helsingborg færgen. (Se ovenfor).

Vi ved at Øresundsbroen ikke har ført til en øget turisme i Nordsjælland.

En interviewperson beskrev, at der siden åbningen af Øresund i 2000 har været billedet af, at Stor-Malmö har haft den højeste vækst i antal hotelovernatninger fra danske gæster mens Nordsjælland har haft den laveste vækst i antal svenske gæster. København og det øvrige Skåne har haft højere vækst end Helsingør, men lavere vækst end Malmö. Nordsjællands vækst i regionen halter således.

Malmø har ifølge dette udsagn haft mere dynamik ud af udviklingen i København end Helsingør/Nordsjælland. Det må dog argumenteres at åbningen af Øresundsbroen har givet større konkurrence om både danske og svenske besøgende. Og det kan synes at København og den sydlige del af Skåne har opnået størst gevinst.

Vi kan samtidig se at kun 2-3% af trafikken over Øresund i dag sker mellem kommunerne Helsingør og Helsingborg. (Rambøll, 2019)



Figur 15 Andel af rejser mellem forskellige kommuner i Øresundsregionen. Alle rejser. Kilde: (Rambøll, 2019)

Fritidstrafikken, der i fremtiden hentes fra Øresundsbroen må altså forventes at udgøres af trafikanter der har en start- eller endekommune i det nordlige Sverige og er forbundet med en

tilsvarende start eller ende-kommune i Københavnsområdet, det øvrige Danmark eller lande syd for grænsen.

Det kan naturligvis ikke afvises at fritidstrafik mellem til eksempel en nordlig svenske kommune og en sydsjællandsk kommune, der tidligere gik via Øresundsbroen og nu lægges ad en fast HH-forbindelse kan afføde en øgning i kortere ophold i det Nordsjællandske. Tværtimod kan det fald i overnatning der opstod i kølvandet på Øresundsbroen måske netop antyde noget sådan.

Det ligger udenfor denne analyses omfang at gennemføre en nøjere kritisk gennemgang af de to udførte trafikprognoser.

Den øgede trafikmængde, der kan tænkes at påvirke turisme i nærområdet omkring Helsingør og Helsingborg findes både i den reelle tilstrømning af nye rejsende over Øresund, men også i en omdirigering af fritidsrejsende fra Øresundsbroen over HH-forbindelsen.

Vi må samtidig også forvente at en fast offentlig forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg vil kunne øge udvekslingen af internationale gæster mellem de to områder.

Dette understøttes til dels af en undersøgelse over internationale gæsters mobilitets mønster i Greater Copenhagen Area foretaget af Kairos Futures i November 2018.

Her har man udarbejdet et såkaldt matematisk kort hvor lokationer, der typisk indgår i samme rejse er visualiseret i nærheden af hinanden. Byer placeres ikke efter geografisk placering men efter omfanget af trafik mellem de to lokationer. Se udsnit af kortet

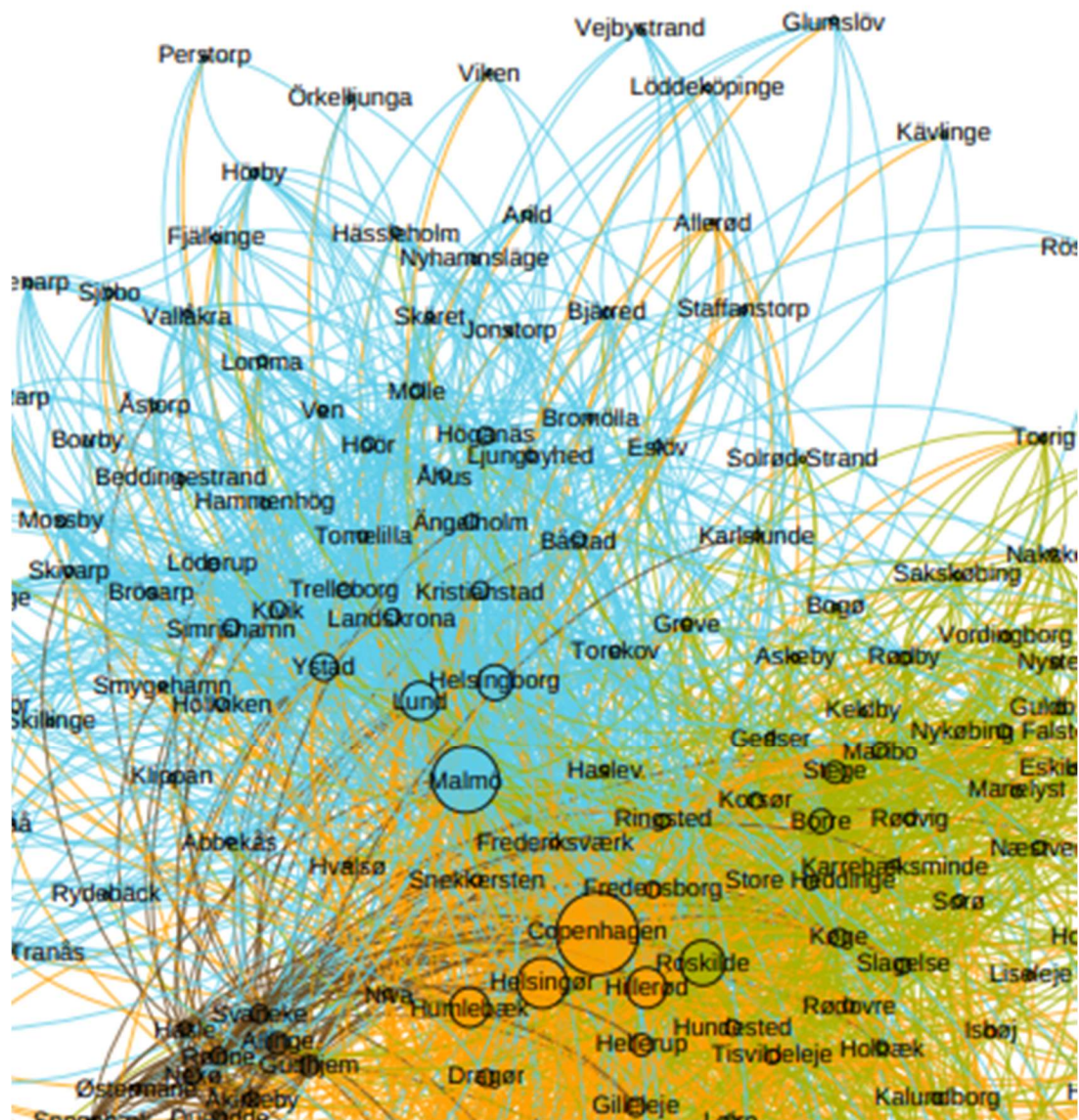
390.252 anmeldelser af seværdigheder, hoteller og restauranter i Storkøbenhavn område blev indsamlet fra online anmeldelsessider. Reviews udgivet af folk fra Danmark og Sverige blev fjernet fra

data. Anmeldelser, der blev indsendt kort efter hinanden af den samme korrekturlæser, blev identificeret som hørende til den samme tur. 13.572 indgående ture blev identificeret på denne måde. Retningen for hver tur blev vurderet ud fra rækkefølgen af placeringer, som en rejsende har skrevet anmeldelser fra. Placeringen af en anmeldt attraktion/ hotel / restaurant blev bestemt af dens adresse, der er angivet på vurderingsstedet.

For eksempel er anmeldelser fra Malmø Lufthavn klassificeret som 'Malmö'.

Nøgleresultaterne fra denne analyse opsummeres sådan

"København har stærke forbindelser med Malmö, Lund, Helsingborg og Ystad. Andet end disse synes de danske og svenske destinationer ikke at være tæt integreret. Dette illustreres af at steder i Skåne danner deres egen klynge" Kilde: Kairos Future, December 2019 (i oversættelse)



Figur 16 Matematisk kort (i udsnit) udarbejdet af Kairos Future 2018

Bemærk at byerne i det svenske målrområde ligger ganske spredt og i relativ stor afstand til byerne i det danske målrområde. Båstad, Änglaholm og Landskrona er udover Helsingborg de byer i det svenske målrområde, der er relativt tættest på de danske byer.

Bemærk også Fredesborg, Helsingør og Hillerød i indbyrdes nærhed.

I samme analyse opgøres de væsentligste by-til-by forbindelser i rangordning efter betydning. Helsingør, Helsingborg og Hillerød nævnes alle men ikke som direkte forbindelser over Øresund.

1.	København - Malmö
2.	København - Helsingør
3.	København - Roskilde
4.	København - Humlebæk
5.	København - Hillerød
6.	København - Lund
7.	Lund - Malmö
8.	København - Helsingborg
9.	København - Hellerup
10.	Helsingør - Roskilde
11.	Helsingborg - Malmö
12.	Helsingør - Hillerød

Tabel 11 Rangorden direkte forbindelse mellem byer i Greater Copenhagen (KAIROS FUTURE, 2019)

Bemærk at Helsingør-Helsingborg forbindelsen ikke er trafikalt betydende nok til at optræde på denne vægtede liste.

En svensk interviewperson udtalte at der i dag ikke er meget samarbejde. Båstad har f.eks. ikke samarbejdet med Nordsjælland. Helsingborg og Helsingør har heller ikke meget praktisk samarbejde.

Det bakkes op fra danske interviewdeltagere. Der tales om at det ikke er nok med en fysisk forbindelse. Det kræver ressourcer.

Uddannelse og innovation kan også tænkes ind i det. Og arkitektur. Man skal vise, at man vil noget. Det anses som vigtigt.

Det blev fremhøvet at HH-forbindelsen har stor betydning i fremtidens regionale turismemodell, hvor Helsingør-Helsingborg og København-Malmö bliver hjørnesten i en 4-by-struktur med en fælles fortælling, som produkter og oplevelser i og udenfor 4-kantet kan linke til.

Der var bred enighed om at hvis den nye regionale struktur skal lykkes, så skal der skabes relationer mellem turismefolk i hele regionen. Flere folk skal mødes og lave stærkere netværk om konkrete deals. Det omfatter både at arbejde mere sammen lokalt, men også regionalt.

4.6 Andelen af fritidsrejsende

Ifølge oplysninger fra Øresundsbroen er andelen af fritidsrejsende i personbilstrafikken mellem Malmø og København steget fra 23% i 2009 til 31% i 2017.

Fritids- og miniferietrafikken (op til tre overnatninger) er steget med 54 procent fra 2001 til 2007, mens ferietrafikken (over tre overnatninger) i samme periode kun er steget med 10 procent.

Den høje vækst i fritids- og miniferietrafikken skyldes både den generelt stigende velstand, som bevirker, at flere tager på forlængede weekender og endagsture, men også at Øresundsregionens borgere med åbningen af Øresundsbron har fået et langt større udbud af fritidsoplevelser. Det kommer blandt andet til udtryk ved, at mange danskere nu tager til Sverige på endagsture for at spille golf eller stå på ski, mens sydsvenskerne udnytter Københavns kulturudbud

I en Øresundsundersøgelse 2015 blev det imidlertid påpeget at rejseformålet for hhv Øresundsbroen og Helsingør-Helsingborg er fordelt ulige.

	Øresundsbroen	Helsingør-Helsingborg
Shopping	3%	14%
Kultur/fornøjelse	9%	14%
Familie/venner	12%	17%
Ferierejse	14%	17%
Fritidsrejsende i alt	38%	62%
Arbejde	31%	11%
Uddannelse	6%	1%
Forretning	18%	14%
CPH lufthavn	2%	1%
Andet	5%	10%
Ukendt	0%	1%

Tabel 12 Formålsfordelingen af ture over Øresund, totalt og opdelt i Nord og Syd (Kilde: Øresundsundersøgelsen 2015)

Den højere andel af erhvervsrejsende på Øresundsbroen har at gøre med den faste forbindelse, der tilskynder pendleradfærd. Man kan derfor over tid forvente at tallene for de to forbindelser tilnærmer sig. Det er dog sandsynligt at andelen af ferie- og fritidsrejsende til en start vil være relativ høj.

Vi antager i vores kalkuler at helt op til 40% kan være fritidsrejsende.

4.7 Andel der bliver i nærområdet

Fordelingen mellem rejsende fra Danmark og Sverige er forskellig for de enkelte rejseformål.

- Ni ud af ti pendlere er bosat i Sverige
- Syv ud af ti fritids og erhvervsrejsende er svenskere.

- I ferietrafikken, er andelen af danskere størst, nemlig 45 procent mod 35 procent svenskere.

Dette fremgår af Øresundsbroens oplysninger baseret på tal fra 2017. (Værd at vide om Øresundsbroen 2018)

“Den rene regionale trafik over broen mellem den danske og svenske del af Øresundsregionen udgør 73 procent af den samlede personbiltrafik. Den internationale trafik over Øresundsbron, der hverken har udgangspunkt eller ender i Øresundsregionen, udgør kun 7 procent af personbiltrafikken på broen, mens de resterende 20 procent enten starter eller slutter i regionen.”Kilde: Værd at vide om Øresundsbroen 2018

Vi må antage at endagsbesøgende har en væsentlig højere søgen til det umiddelbare lokalområde af simple hensyn til transporttiden.

En undersøgelse af Brobiss-kort indehavere giver os et særligt indblik i bevægelserne hos ferie-fritidsrejsende over Øresundsbroen.

Det viser sig her, at alderen har en stor betydning for, hvilke områder folk besøger.

I henhold til Øresundsbroens undersøgelser er 18-34 årige i langt højere grad tilbøjelige til at søge mod Malmø eller København centrum, hvorimod 65+ i langt højere grad søger uden for de to byer. For aldersgrupperne 35-49 og 50-64 fordeler valgene sig nogenlunde ligeligt.

Baseret på turistundersøgelsen fra 2017 er det dog kun 22,6% af overnattende svenske H-H færgerejsende, der bliver i det Nordsjællandske nærområde. (se række 4 i Tabel 6 Transportform

blandt de (overnattende) svenskere, som har benyttet HH-overfarten Kilde: Baseret på Turistundersøgelsen 2017 fra VisitDenmark. Tabel 6 side 21

Dette tal er behæftet med en meget stor usikkerhed på grund af det begrænsede datamateriale. Som det fremgår er antallet af overnattende Svenskere vigende. I vores beregninger tyder tallet på at være så lavt som 5%. (Se yderligere afsnit 4.9 side 30).

4.8 Fordeling af dags- kontra overnatningsturister

Endagsturismen har relativ stor betydning for det samlede turismeforbrug i målområdet og samtidig er endagsturismen, den turismeform der er estimeret med den største usikkerhed.

Øresundsbron(2013 og 2019) har gennemført to undersøgelser af de fritidsrejsende. I den første undersøgelse udgjorde de endagsrejsende over 50% og i den sidste undersøgelse udgjorde de endagsrejsende 37%

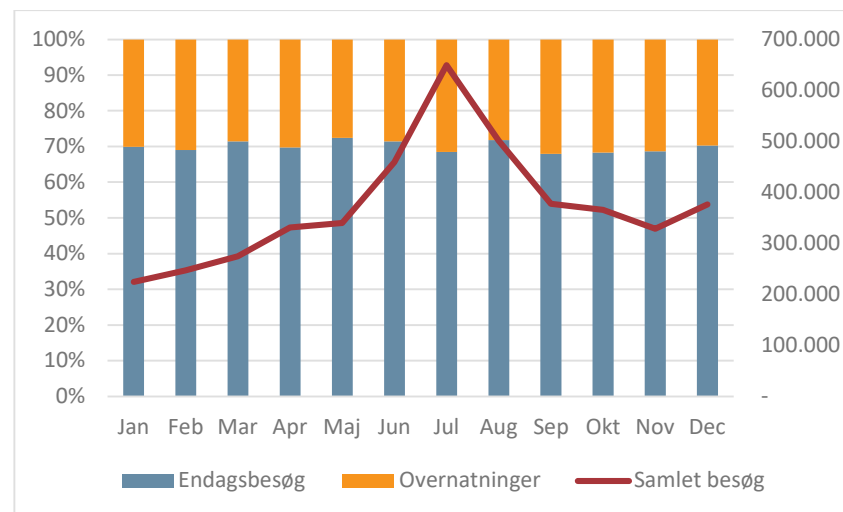
I en særskilt undersøgelse for indehavere af bropass i september 2019 angav 61% af danskere og svenskere at have haft en eller flere overnatninger i forbindelse med deres tur.

I en undersøgelse i fremlagt i maj 2002 på Ålborg Universitet var 65% af rejserne omvendt endagsture, mens de interviewede i kun ca. 12% af rejserne er væk hjemmefra i mere end 3 dage. I Øresundsanalysen september 2019 angav 38% at overnatte mere en 3 nætter. (COWI, 2002)

Helsingør kommune har i samarbejde med teleselskabet Telenor gennemført en analysen baseret på mobildata fra sendemaster og besøgende defineret som personer der ikke bor eller arbejder i Helsingør.

Undersøgelsen understøtter de tidlige analyser fra Ålborg Universitet. Det er som udgangspunkt forventet at et meget højt

antal af rejsende vil være endagsturister, men over tid vil disse ture forlænges. Dermed vil andelen af kortere ophold med enkelte overnatninger øges, og den relative andel af endagsbesøgende vil falde.



Figur 17 Fordeling gæster i Helsingør på endags og overnatning 2019 Kurve beskriver samlet antal besøgende

4.9 Beregnede nøgletal for ferierejsende over Øresund

I gennemsnit krydsede 25.480 køretøjer Øresund på et årsdøgn i 2017. Trafikken over Øresundsbroen udgør 20.632 køretøjer, mens 4.860 køretøjer krydsede ved færgerne Helsingør-Helsingborg. Af disse var 24% lastbiler (1.330) mens 3.640 var person- og varebiler. (Rambøll, 2019)

I gennemsnit krydsede 91.740 personer Øresund per dag i 2017. På Øresundsbroen krydsede 71.770 personer, mens 19.970 personer krydsede ved færgerne Helsingør-Helsingborg. Af disse

var 9.300 i bil (inkl. lastbiler). De resterende rejste (10.670) som landgangspassagerer, i bus eller med tog. (Rambøll, 2019)

Vi vil i denne sammenhæng sidestille denne sidste gruppe med offentligt rejsende

Passagerantallet fordelt på transportmiddel før og efter indsættelsen af en fast forbindelse naturligvis vil forandre sig væsentligt. En del landgangspassagerer vil benytte togforbindelse, andre vil benytte busser.

Det bedst egnede nøgletal for et estimat af antallet af årlige passagerer, der krydser HH-forbindelsen vil derfor være et forholdstal baseret på samlede årlige passagerer per køretøjer per hverdagsdøgn uanset køretøjstype.

For at sikre at forholdet mellem gods og passagerfragt ikke skævvrider dette nøgletal, kontrolleres med det forholdsmæssige antal af lastbiler.

Iflg. Danmarks Statistik SKIB32/8005 krydsede 7,309 mill. Personer H-H overfarten totalt i 2017. Hvilket nøje tilsvare et gennemsnit af 19.970 personer over 365 dage.

Gruppen af "offentligt rejsende" udgjorde 10.670 pr. dag. Svarende til 3,9 mill årlige passagerer. Lastbiltrafikken udgør med 1.170 lastbiler i snit per dag svarende til et årligt antal passagerer på ca. 450.000.

De 3.640 køretøjer (- lastbiler) fragter dermed ca. 3 mill årligt. Svarende til 2,2 personer per køretøj.

	Daglige Køretøjer (- lastbiler)	Daglige Offentligt rejsende passagerer	Årlige passagerer (1000)
2017	3.640	10.670	7.309
2035 Basis (MOE Tetraplan, 2020)	4.110 (9.042 personer)	8.170	6.282
2035 Projekt (MOE Tetraplan, 2020)	14.242 (31.332 personer)	17.850	17.951

Tabel 13 CRT udregning Årlig Basis

I basisåret tager vi derfor udgangspunktet i 6,3 mio. passagerer der benytter overfarten. Dette antal øges med indsættelsen af en fast HH-forbindelse til 18 mio. (Se **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**).

*Dermed vil den øgede trafik udgøre 11,7 mio.
Svarende til et trafikspring på 185%.*

En væsentlig andel af disse forventes at stamme fra Øresundsbroens eksisterende trafikanter. Den afviger også afhængigt af andelen af kollektive trafikanter.

Da vi i vores analyse ser særligt på nærområdet omkring Helsingør og Helsingborg er det rimeligt i forhold til turismepotentialet, at medtage den totale øgning inklusiv det antal, der stammer fra Øresundsbroen.

I det følgende afsnit tager vi udgangspunktet i idealsituationen, hvor antallet af trafikanter fordeles ligeligt mellem de to regioner. I

virkelighedens verden vil valutakurser, shopping-muligheder, beskæftigelsesmuligheder og oplevelsesudbud påvirke i hvor høj grad trafikken fordeles ligeligt geografisk set. (Se også side 29 afsnit 4.7 Andel der bliver i nærområdet ovenfor).

Formålet med afsnittet er at få en anslået fordeling af fritidsrejsende endags, og overnatningsgæster blandt trafikanterne over Øresund.

Da vi generelt har bedre adgang til detaljerede data på den danske side, tager vi udgangspunkt i denne for at fastlægge nødvendige nøgle fordelingstal.

Segment, angivet i 1000 personer		Note
Samlet antal passagerer (2017)	7.300	
Fra Sverige til Danmark	3.650	Antallet af passagerer der bor i hhv. Danmark og Sverige antages her ideelt set at være fordelt lige
40% af passagerer er fritidsrejsende	1.460	Se afsnit Andelen af fritidsrejsende side 28
70% af de fritidsrejsende er endagsrejsende	1.022	Se resultater fra Telenor undersøgelse afsnittet Fordeling af dags- kontra overnatningsturister side 30, særligt Figur 10
Rest ferierejsende	438	
Forbliver i målområder		
<ul style="list-style-type: none"> 90 % af endagsgæster 	919	Se afsnit 4.7 Andel der bliver i nærområdet side 29 ovenfor Samt nedenfor under kontrol diskussionen i dette afsnit.
<ul style="list-style-type: none"> 22,6% af ferierejsende 	99	Se afsnit 4.7 Andel der bliver i nærområdet side 29 ovenfor Samt nedenfor

(overnattende turister)		under kontrol diskussionen i dette afsnit.
<ul style="list-style-type: none"> Heraf 75% fra SE-nærområde 	706	75% af (919+22)
<ul style="list-style-type: none"> Heraf 25% fra SE-fjernområde 	235	25% af (919+22)

Tabel 14 Kontrol Nutid (2017)

Kontrol Endagsrejsende: Antal registrerede svenske gæster i Helsingør er i Telenor undersøgelsen opgjort til 850.000 gæster. Transitpassagerer til fx færge eller tog figurerer ikke i statistikken.

900.000 endagsrejsende i det danske målområde svarer dermed til at blot 5,0% af de endagsrejsende fordeler sig til byer som Fredensborg, Hillerød, Gilleleje m.v. Hvilket er troværdigt nok om end til den lave side.

Kontrol Overnattende ferierejsende: Antal registrerede kommercielle svenske overnatninger i målområdet er ca. 70.000. Vi kender af gode grunde ikke antallet af uregistrerede overnatninger. Men baseret på Visit Danmarks estimerede tal var det samlede antal Svenske overnatninger i 2017 blot 82.000 inkl. overnatninger hos venner & familie m.v.

Hvor kommercielle overnatninger i Nordsjælland som helhed har en gennemsnitlig længde på 5,13 nætter, viser en analyse af AirBnB's data for 2019, at den gennemsnitlige svenske Airbnbgæst opholdte sig ca. 2,6 overnatninger i Danmark. Det giver et forventet samlet antal overnattende svenske feriegæster på knap 20.000 gæster i 2017.

22.000 overnattende svenskere svarer til at blot 5% af overnattende færggæster bliver i målområdet.

Dette er meget lavt, men stemmer overens med at andelen af svenske gæster i Nordsjælland falder mere end andelen af svenske gæster i København og Danmark samlet set. Som nævnt i tidligere afsnit er andelen behæftet med en væsentlig usikkerhed pga det spinkle datagrundlag.

Vi vil derfor i det følgende nedjustere andelen af overnattende gæster der forbliver i nærområdet til 5%

5 Ændring i trafikmængde

5.1 Priselasticitet

Rejseomkostningerne reduceres i udgangspunktet hovedsageligt som følge af den reducerede rejsetid over sundet. Alle andre rejseomkostninger er i denne analyse holdt uændrede.

For at få et indtryk af reaktionen på en reduktion i transporttid for de forskellige grupper af turister, skal vi have et mål for de forskellige gruppers reaktion på en prisændring – den såkaldte priselasticitet. På basis af erfaringer fra andre transportstudier, vil vi forsøge at fastlægge denne elasticitet i det følgende

Værdiansættelse af tidsbesparelse

“For at medregne tidsgevinster er det nødvendigt at anvende en omregningsfaktor fra tid til kroner. Det sker ved, at tidslementerne får tildelt en tidsværdi i kroner per persontime. Tidsgevinsterne skal derfor opgøres i persontimer... For rejseformålene pendling og fritidskørsel svarer værdien af den almindelige rejsetid til den afdækkede betalingsvilje for at spare én times rejsetid for den enkelte rejsende. Med andre ord den værdi som den rejsende oplever, at deres rejsetid er værd.” Kilde: Transportministeriet, 2015. Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet.

Desto længere væk fra turisten kommer, desto mindre betydning har en reduktion omkostningerne ved passage af sundet. Den **relative** reduktion i rejseomkostningerne vil med andre ord være størst for de korttidsrejsende.

Hastighed bil:	70	km/t
	afstand km	tid (timebrøk)
Fra HH	0	0,00
Fra nærområde	30	0,43
Fra oplandet	60	0,86
Fra Fjernområde	120	1,71

Tabel 15: Afstand fra HH og tid Kilde: CRT beregning

Tilsvarende er det de turister der benytter de billigste ferieformer (typisk camping og vandrehjem) der vil opleve den største **relative** reduktion i de samlede ferieomkostninger og som derfor vil reagere mest positiv på en prisreduktion.

Estimering af transportomkostningerne ved forskellige transportformer

Vi benytter Transportministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomiske Analyser (TERESA) på transportområdet til estimering af transportomkostningerne ved forskellige transportformer. (TERESA Transportøkonomiske enhedspriser 1.91, 2019)

Værdiansættelse af transporttiden afhænger i denne model af transportformen.

- Tid til pendling og tid til ferietransport værdisættes lavere end tid til erhvervsformål.
- Tid til vejtid værdisættes også lavere end ventetid.

Kr. per køretøjstime	Bolig-arbejde	Erhverv	Andet (Fritid)
Bilister			
Køretid	100	420	142
Forsinkelsestid	150	631	213

Tabel 16 Værdisættelse af køretøjstid, kr/time Kilde: Transportøkonomiske enhedspriser 1.91

I relation til en fast HH-forbindelse fordeles, som nævnt i afsnit 4.3 Ændring i transporttiden ovenfor, ca 25% af den sparede tid køretid og ca 75% udgøres af sparet ventetid.

Værdien af den sparede tid ansættes derfor en fritidsrejsende til **195 kr./time**

$$(142 \text{ kr./t} * 0,25 + 213 \text{ kr./time} * 0,75)$$

Ifølge Transportministeriet regnearksmodel udgør de gennemsnitlige driftsudgifter 2,98 kr./km ved personbiltransport (mellemlassebil ved et årligt forbrug på 20.000 km). Denne udgift indgår derfor ved beregning af de samlede transportomkostninger

Priselasticitet

I 2013-2014 gennemførte DTU og CRT en analyse af trafikken til og fra Bornholm med fokus på personfærgetrafikkens *forventede*

følsomhed over for prisændringer på færgeforbindelsen (CRT, 2014). – Landstrafikmodellen (LTM) og CRT's regionaløkonomiske model (SAM-K/LINE®) blev benyttet til at beregne forventet ændring i passagertallet.

Den teoretiske priselasticitet er ved flere senere lejlighed blevet efterprøvet

Prisreduktion	DTU/CRT Bornholm	Realiseret Bornholm	DTU Storebælt	Realiseret Storebælt
- 10%	- 0,8	-0,65		
- 20%	- 0,7		- 0,88	-0,55
- 30%	- 0,6			
- 40%	- 0,5			
- 50%	- 0,42	- 0,40		

Tabel 17 Priselasticiteter Kilde: CRT, 2019; CRT, 2013 og DTU, 2016

I den forbindelse bør det også fremhæves, at der i praksis vil være et vist tidselement i de beregnede effekter. Der kan således ikke forventes fuld mængdeeffekt i umiddelbar forbindelse med at der gennemføres en prisændring.

Med hensyn til elasticitet skal det bemærkes at der for både erhvervs- og fritidsformål kalkuleres med en lavere elasticitet ved 2+ dage. Dette hænger sammen med prisnedsættelsen på brobilletten har mindre betydning desto større de samlede rejseomkostninger er.

Prisændring	Elasticitet	Mængdeændring	Marginalændring ved 10% reduktion af pris

-10%	-0,8	8,00%	8,00%
-20%	-0,7	14,00%	6,00%
-30%	-0,6	18,00%	4,00%
-40%	-0,5	20,00%	2,00%
-50%	-0,42	21,00%	1,00%

Tabel 18: Benyttede priselasticiteter Kilde: Tilpasset efter CRT, 2019

80% af de ferierejsende svenske turister kommer fra nærområdet. Her forventes en reduktion i rejseomkostningerne på 20 - 25% at medføre en stigning i antal rejsende på 15 - 16% (Se kolonne 3-5 i Tabel 19 nedenfor)

Biltrafik (enkeltbillet)		Fra HH	Fra nær- område	Fra opland	Fra Fjern- område
Transport- omkostninger (kr)	Færges	344	397	449	553
	Fast	259	311	364	468
Ændring	Absolut	-85	-85	-85	-85
	Relativ	-24,8%	-21,5%	-19,0%	-15,4%
Afløst ændring	Elasticitet	-0,65	-0,7	-0,7	-0,75
	Mængde	16,10%	15,10%	13,30%	11,60%

Tabel 19 Ændring i passagemængde på baggrund af rejsetidsrelaterede lavere rejseomkostninger Kilde: CRT-beregning

Forventede effekter for turisme i nærområdet

Som nævnt vil den forkortede rejsetid primært være af stor betydning for endagsrejsende, og særligt fra nærområdet.

Basis2035 gennemsnit ser vi i **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.** : 7,333 Millioner ventes i udgangspunktet at rejse over HH-forbindelse i 2035.

Segment, angivet i 1000 personer		Note
Samlet antal passagerer (Basis2035)	6.300	
Fra Sverige til Danmark	3.150	Antallet af passagerer der bor i hhv. Danmark og Sverige antages her ideelt set at være fordelt lige
40% af passagerer er fritidsrejsende	1.250	Se afsnit Andelen af fritidsrejsende side 28
70% af de fritidsrejsende er endagsrejsende	882	Se resultater fra Telenor undersøgelse afsnittet Fordeling af dags- kontra overnatningsturister side 30, særligt Figur 10
90 % af endagsgæster orbli i målområder	794	

Tabel 20 Beregnet fordeling Basis 2035 (CRT)

En fast forbindelse vil alene ved nedgang i rejsetid betyde at rejsende fra

- Helsingør/Helsingborg vil stige med 16,1
- Nærområdet (<30 km) vil stige med 15,1%
- Øvrige opland (<60km) vil stige med 13,3 %

Da størstedelen af endagsturister i høj grad rejser til og fra nærområdet omkring Helsingør og Helsingborg vil vi kunne forvente en stigning i årlige endagsgæster i Nærområdet på begge sider af Øresund. på ca. **124.000**

$$794.000 * (16,1 + 15,1) / 2 / 100 = 123.864$$

5.2 Trafikspringets betydning

Som nævnt tidligere er det dog ikke kun den lavere pris der påvirker antallet af turister. Tilstedværelsen af en fast forbindelse vil i sig selv skabe et væsentligt trafikspring.

Spørgsmålet er imidlertid hvilke trafikgrupper der i særlig grad vil være påvirket af dette trafikspring?

Segment, angivet i 1000 personer		Note
Øget antal ved trafikspring	11.700	
Fra Sverige til Danmark	5.850	Antallet af passagerer der bor i hhv. Danmark og Sverige antages her ideelt set at være fordelt lige
40% af passagerer er fritidsrejsende	2.340	Se afsnit Andelen af fritidsrejsende side 28
70% af de fritidsrejsende er endagsrejsende	1.638	Se resultater fra Telenor undersøgelse afsnittet Fordeling af dags- kontra overnatningsturister side 30, særligt Figur 10
Rest ferierejsende Forbliver i målområder	702	
<ul style="list-style-type: none"> 90 % af endagsgæster 	1.474	Se afsnit 4.7 Andel der bliver i nærområdet side 29 ovenfor Samt nedenfor under kontrol diskussionen i dette afsnit.
<ul style="list-style-type: none"> 5%-22,6% af ferierejsende 	35-159	Se afsnit 4.7 Andel der bliver i nærområdet side 29 ovenfor Samt nedenfor

(overnattende turister)		under kontrol diskussionen i dette afsnit.

Tabel 21: Forventede ændring i forskellige segmenter af ferierejsende

Antallet af endagsturister antages altså at kunne stige med op til 1,5 mill pr år i målområderne på begge sider af Øresund.

Dette skal dog ses i relation til at målområdernes samlede befolkningstal er på 564.000.

Et så stort antal ekstra endagsturister taler for at også rejsende fra metropoler som Malmø, København, Roskilde, Lund m.v. ser Helsingør/Helsingborg som et udflugtsmål i sig selv. Dermed vil fritidstrafikken over Helsingør/Helsingborg i et vist omfang komme i direkte konkurrence med Øresundsbroen.

Over tid er det derfor også sandsynligt at den absolutte mængde af endagsgæster blandt de fritidsrejsende stabiliserer sig. Man vil, som med Øresundsbroen, i stedet kunne forvente en stigning i antallet af ture med 1-3 overnatninger. Trafikspringet vil stadig være til troende blot vil den relative andel af endagsrejsende ift i dag være lavere.

Det absolutte antal af fritidsrejser over H-H forbindelsen vil dog til stadighed afhænge af turismeproduktet i målområderne

Antallet af overnattende svenske turister i det nære målområdet antages i åbningsåret at stige med blot 35.000 pr år.

Her er der som nævnt ovenfor dog et enormt potentiale for at øge andelen der forbliver i området. Hælder man til en andel af overnattende på lige over 20% som det nævnes i afsnittet vil antallet af gæster øges på begge sider af Øresund med 159.000

gæster svarende til en flerdobling af antallet af overnattende gæster fra Øresunds nabolandet i dag.

6 Konsekvenser potentiale og udfaldsrum

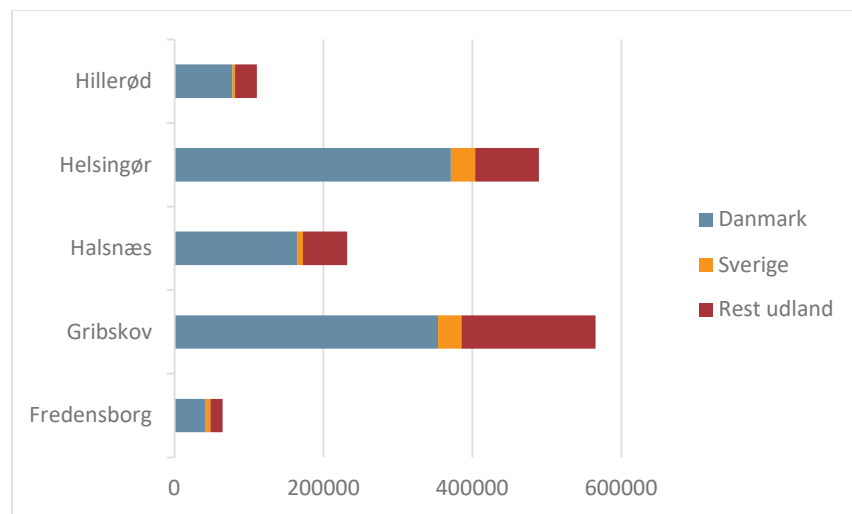
6.1 Forudsætning for udnyttelse på kommunalt niveau

6.1.1 Overnatningskapacitet

Overnatningskapaciteten varierer væsentligt fra kommune til kommune.

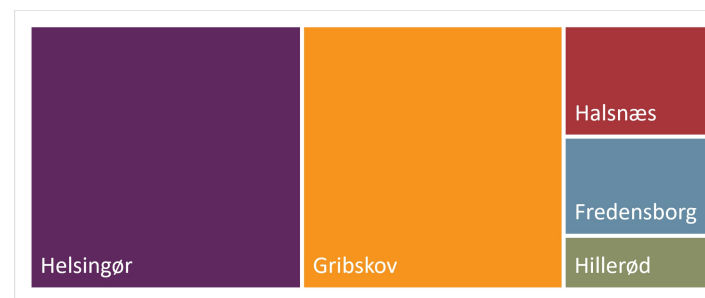
Gribskov, Helsingør og Halsnæs står på den danske side for langt den største del af de samlede udenlandske overnatninger, derfor også de svenske.

Hertil kommer 69.354 AirBnB overnatninger der ikke medtages i de officielle statistikker. 43% af disse ligger i Helsingør, 23% i Gribskov resten fordelt ligeligt i de øvrige 3 kommuner i målområdet.



Figur 18 Overnatning efter nationalitet per kommune

Svenske overnatninger har dog relativt størst betydning for Fredensborg og Helsingør.



Figur 19 Svenske overnatninger fordelt på kommune

Fredensborg har kun 4% af nærområdets samlede overnatninger, men netop Svenske overnatninger udgjorde i 2018 10,2 % af Fredensborgs samlede antal overnatninger. For Helsingør var 6,7% af alle overnatninger svenske i 2018

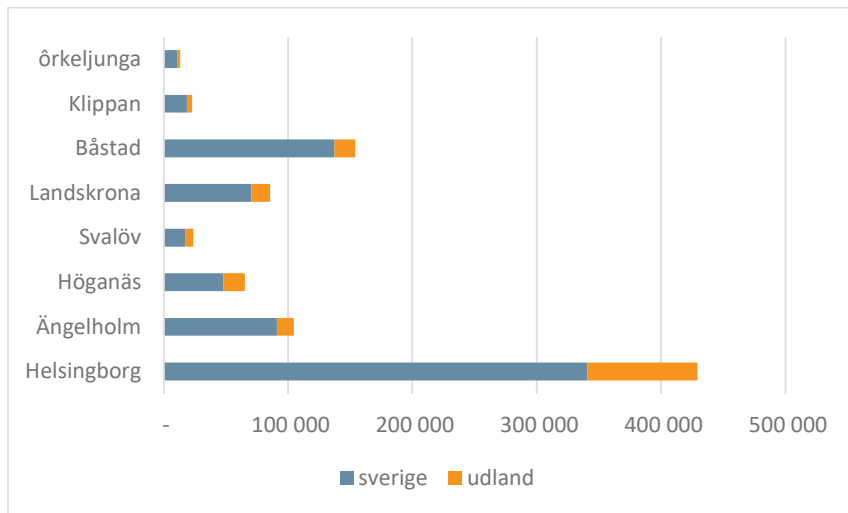
Lavest betydning har de svenske gæster for Halsnæs og Hillerød. Begge steder udgjorde svenskere i 2018 blot 3% af de samlede overnatninger.

Betydningen af de svenske overnatninger stemmer overens med kommunens geografiske nærhed til Øresund. Det understreger at betydningen af en fast forbindelse ikke kan forventes at være ligeligt fordelt blandt kommunerne i målområdet.

På dansk side har især Helsingør, Gribskov og sekundært Fredensborg bedst forudsætning for udnyttelsen af et øget antal overnattende svenske turister.

På svensk side er Helsingborg langt den mest dominerende i antallet af overnattende gæster med mere end 400.000 årlige gæster. Båstad har ca 150.000, Ängelholm lige over 100.000. Landskrona 70.000 og Höganäs har 50.000. Disse kommuner er

også dem med de fleste udlandske overnatninger. Vi har desværre ikke tal for danske overnatninger på kommunakt niveau i Sverige.



Figur 20 Overnattende gæster 2018 fordelt på kommune

6.1.2 Handelsliv

Hvad angår endagsturisme og korte ophold er shopping den absolut væsentligste drivende faktor.

På den danske side står Hillerød og Helsingør stærkest. Gribskov har i deres turismestrategi dog også blik for detalhandlen som en væsentlig brik i turismestrategien. Og det er afgørende på grund af den fysiske nærhed til den faste forbindelse.

Ifølge Helsingborg Familjens hjemmeside er handel en af de vigtigste økonomiske sektorer i regionen med ca. 20.481 beskæftigede. I Helsingborg og Åstorp er handel helt klart den dominerende branche.

I 2014 tegnede handel i Helsingborg sig for cirka 11.600 job, hvilket er 17 procent af al beskæftigelse i byen. Det er 1,5 gange andelen i det samlede Sverige.

I Åstorp er andelen af beskæftigede i handelen 17,5 procent, og den skiller sig især ud inden for detailhandel sammenlignet med andre kommuner. Alene handelsområdet i Hyllinge beskæftiger cirka 650 ansatte ud af i alt 5.861 ansatte i Åstorp Kommune.

Kommuner med den største andel af ansatte i detailhandlen tæller Helsingborg, Ångelholm, Åstorp og Landskrona. Kilde: SCB

6.2 Destinationernes strategiske forudsætninger

Der er en tydelig parallelitet i turismen i HH-området med to middelalderbyer forbundet af fortidens kongelige skatteopkrævning af forbisejlede skibe, en parallel fortid som industribyer og nu post-industrielle byer præget af immateriel produktion i form af oplevelser, viden m.v.

Byerne er også de nordlige hjørneste i Greater Copenhagen (Malmö og København er de sydlige), samt et vigtigt link i storregionen fra Oslo og Göteborg til København og Hamborg.

Bag de to byer ligger nogle af landenes mest attraktive og traditionsrige baglande med stærke traditioner for oplevelse, rekreation, natur m.v.

Tilsammen er der tale om et område med store turismemæssige værdier og potentialer. Naturmæssigt, kulturelt og historisk. Området har tiltrukket kongehuset, de velstående og senest den kulturelle elite.

Inden for de seneste 10 år er der sket en betydelig professionalisering af turismearbejdet. Både på virksomhedsniveau og i den offentlige support-struktur.

Det har betydet ny vækst, som dog på den danske side halter lidt efter andre turistområder i Danmark. I områdets svenske del har der i højere grad været vækst og fremgang.

Helsingborg er generelt præget af en stærk erhvervsprofil og lokalisering af dele af Lunds Universitet. Helsingør hænger lidt fast i et svagt erhvervsliv og et lavt uddannelsesniveau. Kultur skal skabe ny vækst, turisme og tilflytning. Resultaterne lader venter på sig. Helsingborg er større og vokser hurtigere end Helsingør.

Både Nordsjælland og området nord for Helsingborg har mange privat ejede feriehuse, som primært benyttes af ejerne selv (landligere). Der er også badehoteller, camping m.v.) gode restauranter, shopping m.v. Og et godt, traditionsbestemt omdømme med tråde helt tilbage fra turismens begyndelse.

Samspelet mellem det traditionelle (som området er præget af) og det moderne (som også er kommet til området) er ét af områdets kendetegn. Der kommer flere yngre/moderne storbygæster ind i området, men der er også et bredt udvalg af mere traditionsbundne tilbud.

Hovedmarkederne er som tidligere vist lokale gæster (Göteborg, Stockholm, København, Hovedstadsregionen). Suppleret af et stigende antal tyske gæster samt internationale gæster der kommer via Kastrup.

Området er blevet mere konkurrencedygtigt i de senere år og har på nogle områder oplevet fremgang. Dagsbesøgende spiller en stor rolle (som i Roskilde, Lund m.v.). Der er stagnation i antallet af hotelovernatninger. Feriehusområderne er blandt de førende i landene. Kvaliteten af restauranter og shopping er på den danske side præget af konkurrencen med København.

Der er således både betydelige potentialer, og kritiske udfordringer, som HH-området skal tackle frem mod åbningen af

en ny fast HH-forbindelse. Ellers løber væksten til København-Malmö eller nordpå.

Forudsætningerne for ny vækst i området er til stede. Men der er brug for et stærkere samarbejde med afsæt i en klar og gerne langsigtet masterplan (min 10 år).

Hvert af de fire delområder i HH-området har en særlig rolle:

Helsingborg	Er det økonomisk og erhvervsmæssigt stærkeste område. Skal se potentialet i styrket turisme ift. tiltrækning og fastholdelse af fremtidens arbejdskraft/studerende. Skal bla. Være et center for fremtidens shopping, restaurationsliv og erhvervsturisme og events (har store faciliteter).
Helsingør	Har udnævnt sig til kultur-center (Kulturhavn) og skal være førende her. Via eksisterende institutioner (og nye), kreative uddannelser og erhverv
Nordsjælland og NV-skåne	Skal være attraktive fritidsområder (mange aktive landligere; kommercielle gæster, erhvervsturisme, samspil med byerne m.v.)

Tabel 22 Delområdernes rollefordeling

7 Konklusion

Denne analyses beregninger viser, at der med det forventede trafikspring i forbindelse med en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg kan forventes et øget antal fritidsrejsende på 2,34 millioner på hver af de to sider af Øresund.

Springet kan forventes at sætte ind gradvist. Og vil i et vist omfang hentes fra den eksiterende turismestrøm over Øresundsbroen.

Fordelingen af hvor mange gæster der er endagsbesøgende og hvor mange der overnatter kan også forventes at ændre sig relativt igennem årene. På samme vis vil andelen af de rejsende over den ny faste forbindelse, der forbliver i de to målområder, også udvikle sig.

Vægtningen af svenske fritids- og ferierejsende til Danmark ift danske fritidsbesøgende til Sverige vil fluktuere, ganske som det er sket historisk.

Det er dog vores bud at andelen af fritidsrejsende vil starte højt i sammenligning med Øresundsbroen. Vi forventer at 40% eller mere af overfartstrafikken til en start vil være fritidsrelateret. Fritidsrejser vil udgøre en høj del af den faste trafik indledningsvis. Turismen i lokalområdet kan derfor opnå en relativt større effekt af H-H forbindelsen end den man så ved Øresundsbroen.

Vi forventer ligeledes at andelen af endagsgæster vil være meget høj. Vi forventer den som udgangspunkt vil følge fordelingen som den kendes fra Helsingør i dag. Dermed vil 70% af gæsterne være endagsbesøgende.

Det må konstateres at de to målområder i dag har en relativ lille og vigende andel af overnattende gæster fra deres naboer på den anden side af Øresund. Det er vores vurdering at

Øresundsbroen har haft en mindre men til dels negativ effekt netop på overnatningssiden i Nordsjælland og forventeligt tilsvarende nord for Helsingborg.

En åbning af en fast forbindelse vil betyde et trafikspring af overnattende gæster i åbningsåret på ca. 700.000 gæster. Kapaciteten i de to målområder er ikke på plads til at kunne modtage alle disse. Det er da også et forsigtigt skøn at næroplandet det første år kun vil opnå at holde på 5% af disse gæster, svarende til 35.000. Tallene fra tidligere VisitDenmark Surveys antyder dog at det er muligt for nærområdet at holde på en væsentlig højere andel.

Opholdslængden er i dag præget af længerevarende sommerhusophold. Dette billede vil ændre sig væsentligt idet vi forventer en stærk øgning i kortere ophold.

De to områder har stærke kvaliteter i form af kulturudbud og naturoplevelser. Helsingør og Hillerød oplever mange gæster fra København og Roskilde. Og Helsingborg og kystkommunerne nord der for har mange svenske overnatningsgæster. Der ligger derfor et endog meget stort potentiale gemt i at øge overnatningsturismen i de to områder ved at udvide med besøgende fra Øresundsnaoen. En fuld udnyttelse af dette potentiale udgør sandsynligvis det allerstørste økonomiske vækstområde for turismen i nærområdet i forbindelse med en fast H-H forbindelse.

Den regionale turismeudvikling efter åbningen af Øresundsforbindelsen viser med tydelighed, at effekten af en fast forbindelse kan spredes meget ujævnt.

Udover Helsingør vil især Gribskov og Fredensborg vil have godt udgangspunkt for at modtage flere overnattende.

Udover Helsingborg vil især kystkommunerne nord for samt Landskrona have det bedste udgangspunkt for flere overnattende.

Længerevarende ferier har højere sandsynlighed for at søge udenfor nærområdet end de kortere ophold.

Det andet meget store potentiale ligger gemt i en forbedring af detailhandelen. Endagsturisme er meget høj især i Helsingør (antagelsesvist ligeså i Helsingborg); primært med gæster fra lokalområdet og Hovedstadsområdet Heller ikke her er områderne i dag dog nået i mål med at få bedst muligt kobling mellem de besøgende og handelslivet.

Potentialet i endagshandel og kortferie med shopping som hovedformål er af to forskellige typer.

Den kortere rejsetid alene vil forventeligt øge lokaltrafikken mellem Helsingør området inklusiv Hillerød og Helsingborg området inklusiv Hyllinge med minimum 124.000 gæster i åbningsåret. Men den faste forbindelse giver potentiale for et trafikspring og dermed over 1,5 million flere enddagsgæster.

Dette åbner for den anden type mulighed, nemlig kombinationsferien, hvor shopping kombineres med attraktioner eller events.

Kulturevents på begge sider af sundet har før haft mærkbare effekter på besøgsraten og kan i højere grad fremover udnyttes som trædesten for flere miniferier i nabokommuner.

Den første type er især for det mere prisfølsomme segment. Billigrejser såsom Øresundsbroens clubrejser må forventes at øge sikkerheden for udnyttelse af potentialet ved den faste forbindelse.

Den anden type efterspørger flere højværdi oplevelser. På dansk side vil svenskerne typisk efterspørge shopping og

kulturoplevelser. På svensk side vil danskerne kombinere shopping med natur og familie.

Alle disse typer turistprodukter er i dag tilgængelig, men mulig at udvikle og markedsføre yderligere. Oplevelser og attraktioner er spredt over hele HH-området, så der er behov for at udvikle og formidle området samlet.

Især kombinationsferien er også relevant til at tiltrække udlandske gæster fra Københavnsområdet. Mange udlandske turister i København udviser stor parathed til at supplere deres Hovedstadsbesøg med kortere ture af denne karakter.

Da døgnforbruget hos udlandske gæster i udgangspunktet er højere end for nationale gæster, vil netop denne form for turisme også udgøre et potentiale skabt af en fast forbindelse.

På svensk side vil man kunne fortsætte tendensen og øge antallet af udenlandske gæster, herunder især danskere og tyskere væsentligt. Udenfor Helsingør og Helsingborg bør man have særlig opmærksomhed på seniorsegmentet. Ikke mindst på dansk side vil man desuden især kunne opnå bedre belægning i skuldærsæson.

HH-området lider i dag af dog af nogle klare mangler; særligt når det gælder kvalitetshoteller; især i Helsingør. Restauration og shopping er også en svaghed i Helsingør, blandt andet grundet konkurrencen fra København.

Helsingborg har en række gode produkter og gode forudsætninger for detail-turisme, men der mangler en udbygget turismestrategi, der kan binde oplevelsen sammen for at tiltrække særligt flere udlændinge og korttidsrejsende fra Greater Copenhagen området.

Det danske nærområde har haft en stigende tilgang af svenskere der overstiger landsgennemsnittet. Det vil være vigtigt at arbejde med branding af området overfor svenskere for den fulde turismeeffekt af den faste forbindelse.

8 Bilagsliste

Bilag 1 Figurliste	45
Bilag 2 Liste over tabeller	46
Bilag 3 Vurdering af realiseret trafikspring i forbindelse med to faste forbindelser	47
Bilag 4 Metodegennemgang	49
Bilag 5 Benyttede datakilder	51
Bilag 6 Bibliografi	52
Bilag 7 Idékatalog på baggrund af interviews	53

Bilag 1 Figurliste

Figur 1 Kortoversigt over analysens målområder	7
Figur 2 Danske overnatninger i den svenske del af Øresundsregionen (blå) og svenske overnatninger i den danske del af Øresundsregionen (gul) i de 10 første år efter åbning af Øresundforbindelsen (indekseret) Kilde: Øresundsdata-basen.....	9
Figur 3 Danske overnatninger på varierende geografiske regioner i Sverige Kilde: Øresundsstatistik	9
Figur 4 Svenske overnatninger på varierende geografiske regioner i DK Kilde: Øresundsstatistik.....	10
Figur 5 Turismeforbrugets fordeling i det danske målområde Kilde: VisitDenmark, 2019	12
Figur 6 Bropasshaveres rejseformål fordelt på nationalitet. Kilde: (IUM, 2019).....	12
Figur 7 Segmentoversigt samlet via strategiegennemgang og interviews	15
Figur 8 Mindste måneds overnatninger ift største måned	16
Figur 9 Hotel kapacitetsudnyttelse månedsvi 2018 Skåne, Gribskov og Helsingør.....	16
Figur 10 Fordeling af endags og overnattende gæster i Helsingør i absolutte tal. Årsfordeling af Svenske gæster i Helsingør samt danske overnattende i Skåne i %.....	17
Figur 11 Opsamling omtale Helsingør & Helsingborg	19
Figur 12 Opsamling omtale øvrige målområde	20
Figur 13: Relativt mange svenske turister fra de nærmeste len har benyttet HH-overfarten Kilde: Baseret på Turistundersøgelsen 2017 samt folketal fra Sveriges Statistik	21
Figur 14 Forventet linjeføring for hhv. biler (rød) og tog (blå)....	24
Figur 15 Andel af rejser mellem forskellige kommuner i Øresundsregionen. Alle rejser. Kilde: (Rambøll, 2019).....	25
Figur 16 Matematisk kort (i udsnit) udarbejdet af Kairos Future 2018.....	27

Figur 17 Fordeling gæster i Helsingør på endags og overnatning 2019 Kurve beskriver samlet antal besøgende	30
Figur 18 Overnatning efter nationalitet per kommune	39
Figur 19 Svenske overnatninger fordelt på kommune.....	39
Figur 20 Overnattende gæster 2018 fordelt på kommune	40
Figur 21: Udvikling i trafikmængde (antal motorkøretøjer), umiddelbart før og efter Storebæltsbroens åbning.....	47
Figur 22: Udvikling i trafikmængde (antal motorkøretøjer), umiddelbart før og efter Øresundsbroens åbning	48

Bilag 2 Liste over tabeller

Tabel 1 Hurtigt overblik målområdernes nøgletal	7
Tabel 2: Udvikling i aflønning af ansatte i alt og pr. beskæftigede, opgjort i DKK Kilde: Øresundsstatistik, www.orestat.se , Tabel OEBRP6D og OEBRP2D	8
Tabel 3 Turismens nøgletal for de to målområder	10
Tabel 4 Kapacitetsudnyttelse, hotel-værelser, pct Kilde: VisitDenmark	11
Tabel 5 Strategisk profil – HH-området Kilde: Konsulenterne på baggrund af diverse kilder.	14
Tabel 6 Transportform blandt de (overnattende) svenskere, som har benyttet HH-overfarten Kilde: Baseret på Turistundersøgelsen 2017 fra VisitDenmark.	21
Tabel 7 Trafik via den faste forbindelse i åbningsåret 2035 (køretøjer/rejsende pr. hverdagsdøgn) (MOE Tetraplan, 2020) ..	22
Tabel 8 Fordelingen af køretøjer på turformål (MOE Tetraplan, 2020).....	23
Tabel 9 turformål kollektivt rejsende (MOE Tetraplan, 2020).....	23
Tabel 10 Tidsforbrug (minutter) for hhv. banetrafik og vejtrafik via færge eller tunnel Kilde: "Prospekt, Fast forbindelse Helsingør Helsingborg"	24
Tabel 11 Rangorden direkte forbindelse mellem byer i Greater Copenhagen (KAIROS FUTURE, 2019)	28
Tabel 12 Formålsfordelingen af ture over Øresund, totalt og opdelt i Nord og Syd (Kilde: Øresundsundersøgelsen 2015).....	29
Tabel 13 CRT udregning Årlig Basis	31
Tabel 14 Kontrol Nutid (2017)	32
Tabel 15: Afstand fra HH og tid Kilde: CRT beregning	34
Tabel 16 Værdisættelse at køretøjstid, kr/time Kilde: Transportøkonomiske enhedspriser 1.91	35
Tabel 17 Priselasticiteter Kilde: CRT, 2019; CRT, 2013 og DTU, 2016.....	35

Tabel 18: Benyttede priselasticiteter Kilde: Tilpasset efter CRT, 2019	36
Tabel 19 Ændring i passagermængde på baggrund af rejsetidsrelaterede lavere rejseomkostninger Kilde: CRT-beregning	36
Tabel 20 Beregnet fordeling Basis 2035 (CRT).....	36
Tabel 21: Forventede ændring i forskellige segmenter af ferierejsende	37
Tabel 22 Delområdernes rollefordeling.....	41

Bilag 3 Vurdering af realiseret trafikspring i forbindelse med to faste forbindelser

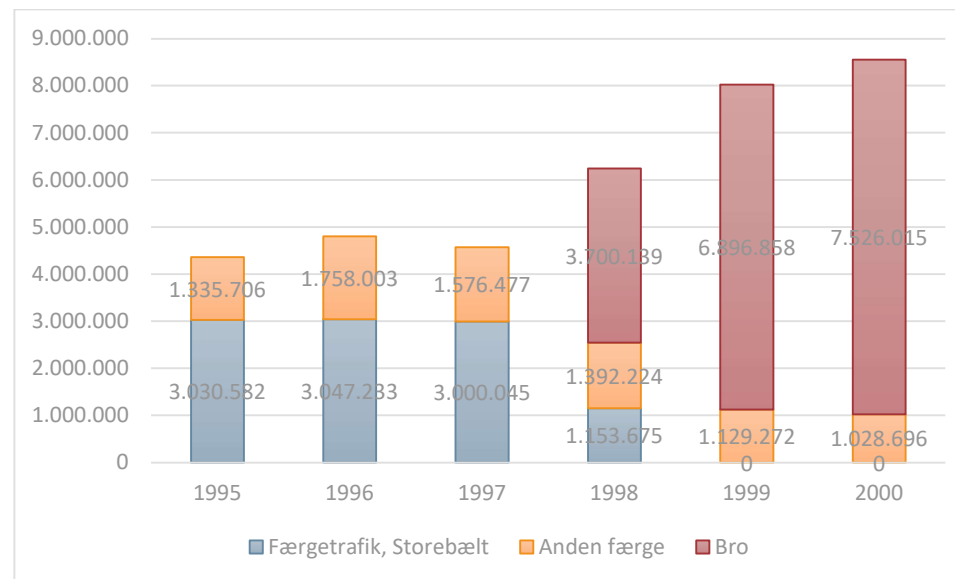
I nyere tid er der etableret to faste forbindelser der forbinder landsdele. I 1998 blev Storebæltsforbindelsen indviet og i 2000 var turen kommet til Øresundsforbindelsen. Man kan benytte erfaringer herfra til at vurdere om den estimerede stigning i trafikmængden efter etablering af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg virker realiserbar

Trafikudvikling, Storebælt

Den direkte færgeforbindelse mellem Sjælland og Fyn blev indstillet umiddelbart efter åbning af broen. Øvrige færgeforbindelser mellem Sjælland og Jylland havde i de første to hele kalenderår en nedgang i antal overførte motorkøretøjer på hhv. 28% og 35%. Samlet set så voksede den samlede trafikmængde (antal motorkøretøjer) der blev overført mellem de to landsdele med hhv. 175% i det første kalenderår efter broens åbning og 187% i det andet kalenderår efter åbning, målt i forhold til trafikmængden i det sidste kalenderår inden broens åbning.

Der er set på det samlede antal motorkøretøjer på alle forbindelser mellem Sjælland på den ene side og Fyn/Jylland på den anden side, før og efter broens åbning. Dette er gjort fordi en ny nemmere/hurtigere/billiger forbindelse i en vis udstrækning blot vil flytte trafik fra den ene forbindelse til den anden, og det er det reelle trafikspring vi ønsker at estimere.

Figur 21: Udvikling i trafikmængde (antal motorkøretøjer), umiddelbart før og efter Storebæltsbroens åbning.

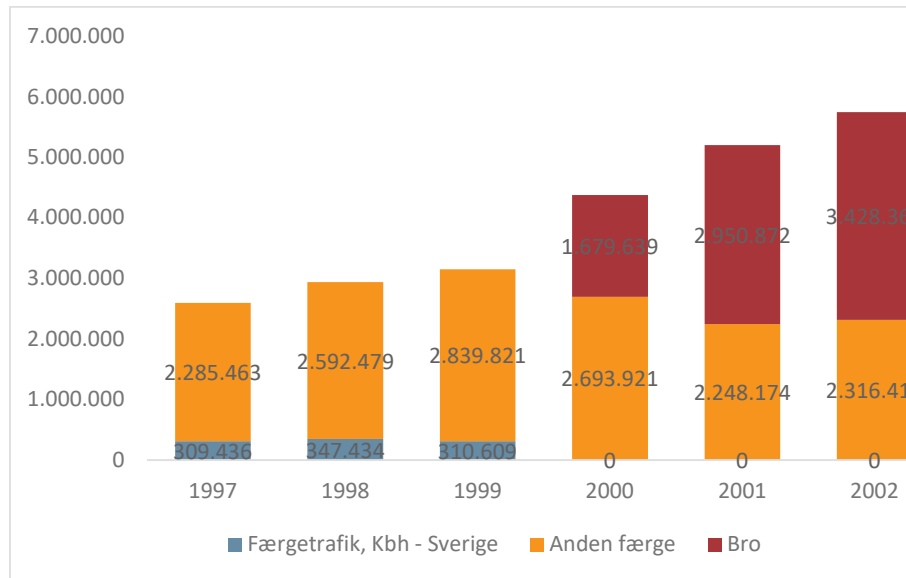


Kilde: Data for udvikling i biltrafik via færge DST.DK, Statistikbanken, Tabel SKIB32
Data for udvikling i biltrafik via bro:
<https://www.storebaelt.dk/omstorebaelt/trafiktal>

Trafikudvikling, Øresund

Den direkte færgeforbindelse mellem København/Dragør og Sverige blev indstillet i forbindelse med åbning af broen. Øvrige færgeforbindelser mellem Sjælland og Sverige havde i de første to hele kalenderår en nedgang i antal overførte motorkøretøjer på hhv. 21% og 18%. Samlet set så voksede den samlede trafikmængde (antal motorkøretøjer) der blev overført mellem de to landsdele med hhv. 165% i det første kalenderår efter broens åbning og 182% i det andet kalenderår efter broens åbning. Begge stigninger målt i forhold til den samlede trafikmængde i det sidste kalenderår inden broens åbning.

Figur 22: Udvikling i trafikmængde (antal motorkøretøjer), umiddelbart før og efter Øresundsbroens åbning



Kilde: Data for udvikling i biltrafik via færge DST.DK, Statistikbanken, Tabel SKIB31

Data for udvikling i bilvejtrafik:

<https://www.oresundsbron.com/da/traffic-stats>

Bilag 4 Metodegennemgang

Opgaven har i korthed været at identificere og beskrive de væsentlige forudsætninger og mulige konsekvenser for turismen i H-H-området ved en ny fast forbindelse. Det vil sige de mulige turisme-effekter i området ved at gå fra ligevægt 1 (uden fast forbindelse) til ligevægt 2 (med fast forbindelse).

Vigtige fokusområder i analysearbejdet

I vores udarbejdelse af denne analyse har vi identificeret en række opmærksomhedspunkter:

- Alt andet lige: Vi har lagt vægt på at belyse de direkte og umiddelbare effekter. Altså ikke noget med dynamiske fremtidseffekter eller mange små påvirkninger, men fokus på de få, store, vedvarende og sandsynlige forandringer ved den nye ligevægt.
- Mange data: Der er brug for en bred vifte af indikatorer, forståelse af hvordan disse interagerer og sikkerhed i fortolkningen af data. Vi har udover registerdata fra både det svenske statistikbureauer og Danmarks Statistik, Turismedata fra VisitDenmarks turismeundersøgelse i 2017, samt egne data fra de nationale turismeregnskaber, også anvendt data indsamlet af tidligere analyser. Der er her et omfattende og forskelligartet materiale. Det opgøres alle i liste over kilder og bibliografien.
- Ekspertter vurderer data: Sidst men ikke mindst vil vi ikke stole blankt på data, men inddrage relevante eksperters vurdering af data (fra såvel private som offentlige aktører).

Formålet med interviewundersøgelsen har været at vurdere, om det kvantitativt estimerede vækstpotentiale kan verificeres eller sandsynliggøres ud fra en bredere, mere kvalitativ synsvinkel.

Til det formål er der gennemført interviews blandt en bred skare af respondenter (se listen nederst).

I udvælgelsen af respondenter er der lagt vægt på en bred dækning; branchemæssigt (på de fem kerne-brancher i turismen; overnatning, bespisning, shopping, attraktioner og transport), geografisk (Danmark/ Sverige; i Helsingør/ Helsingborg og udenfor), sektormæssigt (offentlig og privat) samt kønsmæssigt.

Der er ikke opnået egentlig repræsentativitet i udvælgelsen, men en tilfredsstillende bredde i besvarelserne.

Der er endvidere lagt vægt på en vis minimums-kvalificering af de enkelte respondenter.

Først og fremmest har det været en prioritet, de enkelte respondenter har et førstehåndskendskab og direkte erfaring med at arbejde med turismeudvikling i og omkring Helsingør-Helsingborg. Det gælder enten i offentligt eller privat regi, og på et vist strategisk niveau.

Til gengæld er der stor spredning i respondenternes baggrund og erfaring; fra strategiudvikling og topledelse til mere operationel ledelse af en campingplads, et storcenter eller et hotel.

Det har været en bevidst prioritering, at en passende andel (50 pct.) af respondenterne er fra den private sektor. Denne gruppe har erfaringsmæssigt en markant mere konkret og virkelig oplevelse af situationen end de mere politisk-strategisk orienterede offentlige beslutningstagere. Det er også tilfældet i nærværende undersøgelse.

Sidst men ikke mindst har vi i udvælgelsen af respondenter lagt vægt på, at de lokale turismeorganisationer (primært VisitNordsjælland og Helsingborg Stad har sagt ok til de udvalgte

respondenter. Og så har praktiske forhold afholdt nogle fra at deltage.

Der er indsamlet en mangfoldighed af input via undersøgelsen, som må vurderes i en samlet helhed.

Der er en bred vifte af konkrete vurderinger og udsagn, som direkte kan omsættes til ideer/ handlinger/ initiativer. Men der er også et mere overordnet billede, hvor optimismen og vurderingen af potentialet, er mere optimistisk i Sverige, end i Danmark; baseret på en mere samlet vurdering af styrker og svagheder.

Grundet bredden i emnefeltet og gruppen af respondenter er interviews gennemført ud fra en ret åben og bred, men også temmelig omfattende spørgeguide.

Rammen var delt i tre afsnit, der successivt blev mere og mere lukket. Første afsnit vedrørte en overordnet vurdering af, om HH-forbindelse er "en god idé" (også ift. mulige alternative, men ikke nærmere specificerede hypotetiske anvendelser af de store investeringsmidler, og ift. forventede vækst. Spørgsmålet virkede godt og åbnede op for de store linjer i forventningen til fremtidens turismevekst.

Den næste del af spørgerammen, hvor respondenterne blev bedt om at vurdere, hvor den nye vækst sandsynligvis kan komme fra, fungerede også godt, men det er tydeligt at mange respondenter ser en fremtid med "mere af det samme".

Den sidste del af spørgerammen vedrører mere konkrete tiltag i både virksomheder og lokalsamfund, som kan styrke relevante kompetencer, kapaciteter og rammebetingelser. Her gik svarene i mange retninger afhængig af respondenternes position i turisme-systemet.

	Svensk	Dansk
Offentlig	<p>4</p> <p>Karin Bengtsson, VD Näring och turism Båstad Helena Wennerström, Försälnings- och Marknadschef, Helsingborgs Stad Johan Lundell, chef för Helsingborg Convention & Event Bureau Hanna Candell, VD Helsingborg Citysamverkan</p>	<p>6</p> <p>Jesper Bech Schmidt, turisme og eventkonsulent, Helsingør Kommune Jens Friis Jensen, lektor RUC Mikkel Aarø-Hansen, CEO Wonderful Copenhagen Mikael Fock, chef og kunstnerisk leder Kulturværftet Jan Olsen, CEO VisitDenmark VisitNordsjælland, projektchef Bettina Kampmann og VD Anette Sørensen</p>
Privat	<p>6</p> <p>Jesper Liljegren, restauratør Niklas Bronér, Centrumchef Väla Centrum Annika Birkfeldt, General Manager, Elite Hotel Marina Plaza Maria Samanc, destinationschef First Camp Råå Vallar- Helsingborg Per Tryding, vice VD, Sydsvenska Handelskammer Carla Zigante, Marknadschef Sofiero</p>	<p>4</p> <p>Bent Hadler, adm dir Hadler DMC Scandinavia Birgitte Nørgaard, adm dir Hoten Konventum Geir Jansen, informationsansvarlig Sundbusserne Tino Jønsson, driver ledernetværk i Helsingør</p>

Bilag 5 Benyttede datakilder

Danmark

- DST: Reg. overnatninger fordelt på overnatningsform, nationalitet og kommune
- VDK: Attraktionsbesøg, opgjort pr. attraktion
- VDK: Turismeundersøgelsen. Turisternes aktiviteter og motiver. Fordelt på overnatningsform, nationalitet,
- VDK: *Estimerede* overnatninger fordelt på overnatningsform, nationalitet og kommune
- CRT/VDK: Turismeforbrug fordelt på overnatningsform, nationalitet, branche og forbrugskomponent. Betydning for værdiskabelse beskæftigelse og skattebetalinger
- DST: Transportdata, antal passagerer og køretøjer på HH-forbindelsen
- CRT/SAM-K: Turismens arbejdsmarked. Brug af udenlandsk (hhv dansk og svensk) arbejdskraft, mellemkommunale bevægelser på arbejdsmarkedet
- CRT/SAM-K: Udtræk fra virksomhedsdatabase. Antal virksomheder, omsætning, beskæftigelse inden for turismerelaterede erhverv, herunder detailhandel. Evt. bud på sæsonbeskæftigelse (heltid/deltid)
- CVR: Mulighed for at trække supplerende oplysninger om turismerelaterede virksomheder (evt. oplysninger om deres eksakte placering?)

Link til databaser med relevant information

- <https://www.dst.dk/da/Statistik/international-statistik/statistikbureauerne>
- <https://www.nordicstatistics.org/>
- <https://www.scb.se/>

- <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/naringsverksamhet/inkvartering/inkvarteringsstatistik/>
- <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/djupdykning-i-statistik-om-sveriges-kommuner/>
- <http://www.orestat.se/sv/statistik> (ikke alle tabeller føres ajour)
- <https://tillvaxtverket.se/statistik.html>
- <https://hh-gruppen.org/>
- <https://data.oecd.org/searchresults/?q=tourism>
- <https://www.unwto.org/>
- <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main>

Bilag 6 Bibliografi

- Center for Regional- og Turismeforskning. (2014). *Price Elasticity on a Ferry Route Tourist Flows and their Impacts in an Island Economy*.
- COWI, J. G. (2002). *Trafikken over Øresund*. Aalborg Universitet.
- DTU Transport. (2015). *Transportvaneundersøgelsen, Faktaark om antal personer per køretøj*.
- DTU Transport. (2016). *Notat til Transportministeriet, Proselasticiteter på Storebælt*.
- Helsingør Kommune. (2019). Orientering: Konklusion på Tlenors besøgsanalyse 2019. *Referat Kultur- og Turismeudvalget*, (s. Bilag 10.01 Opsamling på besøgsanalysen 2019). Helsingør.
- Incentive. (2014). *Vurdering af de fire prismodeller. Notat til Folketingets Transportudvalg*.
- Incentive. (2015). *Samfundsøkonomisk analyse af en HH-forbindelse*. Helsingborg: Incentive.
- IUM. (2019). *Øresundstjek: Fritidsturene over broen /Øresundskollen: Fritidsturerne över bron*. Øresundsbron.
- KAIROS FUTURE. (2019). *Travel flows and motivations - Tracking Multi-Destination Travel in the Greater Copenhagen Area*. Stockholm.
- MOE Tetraplan. (2020). *HH-Trafikberegninger - Resultater for hovedscenarier 2035 Notat Nr. 4 C-Udkast*.
- Nielsen, A.-M. (2017). *Turismens økonomiske betydning i Kongernes Nordsjælland*. København: VisitDenmark.
- Ninette Pilegaard, M. F.-J. (2006). *TERESA (Transport- og Energimini-steriets Regnearksmodel til Samfundsøkonomisk Analyse) for transportprojekter*. Danmarks TransportForskning.
- Nytt rekord: Antalet danska turister i Skåne fortsätter att öka . (9. Marts 2020). *NEWS Øresund*, s. <https://www.newsøresund.se/nytt-rekord-antalet-danska-turister-i-skane-fortsatter-att-oka/>.
- Rambøll. (2019). *Kortlægning af trafikstrømme over Øresund Summary*.
- Regeringskansliet. (2017). *Delrapport från Sverigeförhandlingen: LÄGESRAPPORT AVSEENDE FAST FÖRBINDELSE HELSINGBORG - HELSINGÖR*.
- TERESA Transportøkonomiske enhedspriser 1.91*. (2019). Hentet fra <https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transpoertoekonomiske-enhedspriser>
- Transportministeriet. (2015). *Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet*. Transportministeriet.
- Wonderful Copenhagen. (2018). *CPH Card - A 2018 Survey*.
- Øresundsbro. (2013). *Trafikanalyse*. Hentet fra <https://www.oresundsbron.com/da/info/press/hoj-trafikvaekst-over-hele-oresund>
- Øresundsbron. (2008). *Værd at vide om Øresundsbron*. Øresundsbro konsortiet.
- Øresundsbron. (2015). *Øresundsbron og regionen 18 år*. Øresundsbro Konsortiet.

Bilag 7 Idékatalog på baggrund af interviews

Igennem de foretagne interviews fremkom en del idéer og initiativer, der her sammenfattes til at udvikle oplevelser og tiltrække gæster i kølvandet på en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Der er tale om opsamlinger af enkeltpersoners input. De fremlagte forslag er ikke yderligere kvalificeret.

Oplevelses-forbindelsen

Team HH: Erhvervsnetværk i samarbejde med kommuner (borgmestre), erhvervsliv og institutioner om at få gang i lokalt samarbejde om bosætning/ turisme/ attraktivitet (forbillede fx Erhvervsråd Herning/Ikast-Brande; med foreløbig arbejdstitel Team HH). Skal sikre at tiden ikke bare skrider år efter år, men at der for alvor tages fat i fællesskab. Er projektbaseret; undgå en masse bureaukratiske øvelser og forsinkelse. Det gælder handling! Er visionær og tænker stort. Bidrager/ leder blandt andet arbejdet med en masterplan for HH-området.

Masterplan for turisme og oplevelser i HH-området: For hele HH-området udarbejdes en masterplan for de næste 10 års udvikling af et samlet oplevelseslandskab. Den nye faste forbindelse er løftestang for dette arbejde. Forbilledet kan være arbejdet med en langsigtet masterplan for omdannelse af havnen i Sønderborg til et livligt by-område. Her samarbejder Sønderborg Kommune, Bitten og Mads Clausen Fonden, lokalt erhvervsliv m.v. om en langsigtet omdannelse af Sønderborg Havn og By. Udviklingsarbejdet blev udført af arkitekt Frank Gehry. Projektet var forankret i Sønderborg Havn. Måske kunne IKEA være en hovedkraft; alternativt Helsingør og Helsingborg Havn. Der er også behov for

en ny national strategi for svenskere i Danmark – WoCo og VDK skal spille ind. Bæredygtighed kunne være nyt USP.

Tvænationalt vækstmiljø for musik: Med statslig støtte (Danmark) til tvænationalt musikmiljø i HH (Kulturværftet og kommunen er initiativtager. Dette kan føde ind til eksisterende kanaler til musikformidling (dans på færgen, kulturinstitutioner på begge sider m.v.).

Færge frem for tunnel på den nordlige city-city forbindelse: Flere aktører mener, at HH differentierer sig på færgeforbindelser. De findes efterhånden ikke så mange steder. Derfor foreslår de, at færgen opretholdes (den sydlige forbindelse fastholdes som biltunnel). Opgaven bliver, at gøre færgedriften til en oplevelsesattraktion, dels at tiltrække besøgende fra biltunnelen. Her ligger en særskilt konceptudvikling, der gerne må indebære klare incitamenter til tunnel-operatøren, så besøg i HH bliver lettet/ tænkt sammen med turen forbi.

Kultur-færge mellem Helsingør og Helsingborg: Dele kontrakt i to; én for bil-tunnel (Snekkersten/Landskrona) og én for city-city persontransport (færge frem for tunnel). Særligt kontraktbestemte krav til en formidlings- og underholdningsfunktion til færge-konceptet; kombination af rejse og oplevelse (dans, spisning, specialture, kulturformidling, begivenheder, markeder/torvedage m.v.). Tæt koblet til eksisterende handels- og kulturliv i området.

Oplevelseskort/ henvisningssalg/ krydssalg: Der eksisterer både et Helsingør Gavekort, et Helsingborg Kort og et Copenhagen-kort. Skab en online-markedsplads for hele Nordsjælland og NV-Skåne. Samarbejde med WoCo og Skånes Turistråd. Byg gerne et system for hele Greater Cph. Sammen med transportørerne. Ok kommercielle formidlere/ medier. Formålet er at styrke gensalg/

krydssalg og på den måde skabe mere forretning på den enkelte gæst/ det enkelte arrangement.

Hoteludvikling; En særlig udviklingsfunktion lokalt/regionalt, som støtter hotel-udvikling og -investering: del af masterplan. Rigmænd allerede inddraget i flere projekter i Nordsjælland). DKNT arbejder også i dette felt. Kan også være svenske kæder i Nordsjælland.

Lokal turisme (detailhandel og events): Satse på nærmarked/landligere; udvikle program/indhold/kanal for shopping, bespisning, dagsudflugter m.v. Skal også formidle særlige tilbud, aktiviteter m.v. Aktuelt.

Erhvervsturisme: Fælles satsning på "møder i fred". Kom væk fra storby til natur og kultur og fald ned. Firmaer med aktiviteter i begge lande. Krydssalg og gensalg (anbefaling) på dk/ sv kunder. Helsingborg har konvention funktion. ViNo har nedlagt.