



Infrastruktur-
og byudvikling
i Øresundsregionen



INFRASTRUKTUR- OCH BYUDVIKLING I ØRESUNDSREGIONEN

IBU ØRESUND

Projektledelse

Charlotte Lindström
Projektleder

Lennart Serder
Assisterende projektleder

Christine Olofsson
Assisterende projektleder

Tine Utzon-Frank
Delaktivitetsleder

Leif Gjering Hansen
Delaktivitetsleder

Henrik Sylvan
Delaktivitetsleder

Sten Hansen
Delaktivitetsleder

Moa Åhnberg
Projektsekretær

Peter Gustafsson
Projektsekretær

Tina Jakobsen
Projektsekretær

Sofia Bennet
Kommunikationsmedarbejder

Projektpartnere

Allerød Kommune
Ballerup Kommune
Eslövs kommun
Faxe Kommune
Fonden Femern Belt Development
Frederikssund Kommune
Helsingborgs stad
Helsingør Kommune
Holbæk Kommune
Hässleholms kommun
Kalundborg Kommune
Kristianstad kommun
Kävlinge kommun
Køge Kommune
Landskrona stad
Lunds kommun
Länsstyrelsen i Skåne län
Malmö stad
Næstved Kommune
Region Hovedstaden
Region Sjælland
Region Skåne
Staffanstorps kommun
Sydöstra Skånes Samarbetskommitté
Trafikverket
Vellinge kommun
Vestegnssamarbejdet
Vordingborg Kommune

Eksterne samarbejder, som har bidraget til medfinansiering af forskellige analyser

Markanvändning, tillgänglighet och flerkärnig ortstruktur – Strukturbild för Skåne, Region Skåne

Trafikverket

Øresundsbro Konsortiet

Öresundskomiteen

Oplag

2 000 eksemplarer

Redaktører

Christine Olofsson
Lennart Serder

Udgivet af

IBU-Øresund
Region Skåne (leadpartner)
Avdelningen för regional utveckling
December 2010

Layout

Infab

Tryk

Elanders Sverige AB

Infrastruktur- og byudvikling i Øresundsregionen

IBU-ØRESUND

Forord

EN POSITIV UDVIKLING med øget integration vil bevirke, at Øresundsregionen styrker sin internationale konkurrenceevne og rolle som vækstmotor for både Danmark og Sverige. Regionen har 3,7 millioner indbyggere og Nordeuropas største koncentration af veluddannet befolkning, men den danske og svenske side af Øresund er stadig to separate økonomier.

Broen over Øresund har betydet øget integration mellem den danske og svenske side af sundet. I dag tager danskere og svenskere over sundet som aldrig før for at arbejde, handle, besøge venner og opleve den anden side. God tilgængelighed i hele regionen og pålidelige forbindelser over Øresund er en forudsætning for fortsat god vækst.

Med projektet IBU-Øresund (infrastruktur- og byudvikling i Øresundsregionen) har de tre regioner i samarbejde med andre partnere gennemført en unik fælles ekspertundersøgelse med fokus på by- og infrastrukturudvikling i Øresundsregionen. Formålet er at synliggøre, hvilke fremtidige udfordringer regionen står over for, og hvilke muligheder en øget integration vil medføre.

Projektet består af fire delaktiviteter med forskelligt fokus på infrastruktur- og byudvikling. Denne rapport sammenfatter de resultater, man er nået frem til efter to et halvt års projektarbejde.

Ekspertter anviser i en række IBU-Øresund-analyser forskellige konkrete muligheder for at udvikle regionen. Med udgangspunkt i disse ekspertanalyser kommer projektet med forslag til, hvad der skal gennemføres for at fremme integrationen i Øresundsregionen, og bidrager dermed til en bedre udvikling og vækst til gavn for både Danmark og Sverige.

Mange af udfordringerne kan løses ved at øge samarbejdet mellem aktørerne på begge sider af Øresund og ved at koordinere forskellige tiltag. Parterne i IBU-Øresund er enige om, at det er nødvendigt med større indsigt i, hvordan man sammen kan udvikle Øresundsregionen.

Det er vores håb, at projektresultaterne bidrager til at skabe debat og dialog blandt beslutningstagere - både lokalt, regionalt og nationalt - i begge lande. Vi håber, at materialet bliver et værdifuldt videnunderlag for forskellige aktører i deres strategiarbejde og beslutninger.

Mange tak til alle, som på forskellig vis har bidraget til arbejdet med projektet IBU-Øresund.

Pia Kinhult
Regionstyrelsens ordførende
Region Skåne

Steen Bach Nielsen
Regionsrådsformand
Region Sjælland

Vibeke Storm Rasmussen
Regionsrådsformand
Region Hovedstaden

Indhold

KONKLUSIONER	9	UDVIKLING AF JERNBANESYSTEMET I ØRESUNDSREGIONEN	35
GRÆNSEOVERSKRIDENDE SAMARBEJDE I ØRESUNDSREGIONEN	11	Øresundsbroen	36
Udvikling og økonomisk vækst kræver handling	12	Femern Bælt-forbindelsen	37
IBU-Øresund	13	Helsingborg-Helsingør og Ring 5	40
En Øresundsregional udviklingsstrategi	14	Et grænseoverskridende regionalt persontogssystem	42
		Andre sportrafikløsninger	42
		Attraktive løsninger for gang- og cykeltrafik	43
		Tilpassede kollektive trafik-løsninger	43
ØRESUNDSREGIONEN I DAG	15	Højhastighedssystem mellem Skandinavien og kontinentet	44
Trafik og pendling	17		
Forskellene driver integrationen	18	KNUDEPUNKTER	47
Verdens grænseregioner	18	Københavns Lufthavn bliver nav for international passagertrafik	48
		Regionale knudepunkter	48
BYUDVIKLING I ØRESUNDSREGIONEN	21	Godsterminaler og logistikknudepunkter	51
Attraktive byområder en forudsætning for konkurrencekraften	22	Knudepunkternes udviklingspotentiale	52
Lokalisering i nærheden af en station	27	Stationsnær lokalisering	52
		Godsknudepunkterne bliver centre for logistik-virksomheder	53
ØRESUNDSREGIONENS INTERNATIONALE TILGÆNGELIGHED	29	Produktforarbejdning i logistikknudepunkterne	54
Globale trends, der påvirker infrastrukturen	30		
Passagertransport	31	UDFORDRINGER SOM KRÆVER LØSNINGER	55
Flys betydning for internationale personrejser	32	Øresundsregionen 2030	57
Godstransport	32	Der må handles nu	58
Grøn transportkorridor for gods	33		
		REFERENCER	59

Konklusioner

ØGET INTEGRATION er en forudsætning for, at Øresundsregionen kan udvikle sig til en internationalt konkurrencedygtig region. Sjælland og Skåne er afhængige af hinanden for at få et tilstrækkeligt stort befolkningsgrundlag og marked for at kunne stå sig i den globale konkurrence.

Udviklingen i Øresundsregionen er væsentlig for både Danmark og Sverige, da regionen står for 26 procent af landenes samlede bruttonationalprodukt. At knytte regionen tættere sammen er således også en mulighed for begge lande for at øge væksten og blive mere konkurrencedygtig.

Siden den faste forbindelse mellem København og Malmö åbnede i 2000, har regionen gennemgået en rivende udvikling. Der er opstået en omfattende arbejds pendling, og integrationen har taget fart.

Øresundsregionen er et væsentligt transitområde for transport mellem Skandinavien og det europæiske kontinent. For at sikre og forbedre tilgængeligheden til, fra og gennem regionen bør både eksisterende og kommende flaskehalse derfor elimineres ved hjælp af udbygning af infrastrukturen, især jernbanesystemet. Det er også væsentligt at styrke Københavns Lufthavns rolle som internationalt knudepunkt og at udnytte de muligheder, som vil opstå i kølvandet på en fast forbindelse over Femern Bælt. Øget økonomisk vækst kræver ikke blot god tilgængelighed, men også et godt miljø. Transportområdet skal derfor også udvikles på en klimasmart måde.

Det er nødvendigt at styrke samarbejdet på tværs af landegrænsen og at koordinere planlægningen af fremtidige infrastruktursatsninger og byudvikling, for at Øresundsregionen bliver en attraktiv, bæredygtig og konkurrencedygtig region.

Nedenstående konklusioner er resultatet af de omfattende analyser, som er blevet gennemført i projektet IBU-Øresunds regi:

- Analyserne viser, at den nuværende trafikudvikling vil skabe problemer for Øresundsregionens internationale og regionale tilgængelighed. En fast forbindelse over Femern Bælt er en forudsætning for at forbedre den internationale vej- og jernbanetilgængelighed, men den bør suppleres med yderligere investeringer i specielt jernbanenettet.
- Øresundsregionens gode internationale tilgængelighed i forhold til de omkringliggende regioner skyldes især Københavns Lufthavn. Det er derfor væsentligt at styrke infrastrukturen og etablere hurtige togforbindelser til og fra Københavns Lufthavn, så lufthavnen også fremover kan være et væsentligt internationalt knudepunkt i Nordeuropa. Lufthavnen bør derfor knyttes til det europæiske jernbanenet for højhastighedstog.
- Det er nødvendigt med godstransportknudepunkter for kobling til det internationale transportsystem og for at kunne skifte mellem forskellige transportformer. Tilgængeligheden til multimodale knudepunkter er større på den svenske side end på den danske. Køge, Høje Taastrup og Håssleholm samt havnene i Helsingborg, Malmö og Trelleborg er i dag knudepunkter, der kan udvikles.
- Analyserne viser, at det er væsentligt med strategier, som sikrer, at offentlige investeringer i at udvikle attraktive byer, sker der, hvor de kan generere privat kapital, som bidrager til en fortsat udvikling.
- Det er nødvendigt at udvikle et hurtigt, grænseoverskridende øresundstog, som omfatter hele regionen. Det ville øge tilgængeligheden og integrationen på en bæredygtig og attraktiv måde.

- Det er væsentligt at udvikle attraktive stationsknodepunkter med mange funktioner og aktiviteter, som fremmer tryghed og livskvalitet. Sådanne knodepunkter er også væsentlige for at øge andelen af rejser med kollektive transportmidler.
- Øget integration i Øresundsregionen lægger pres på infrastrukturen. En fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg kan skabe nye muligheder for øget integration og vækst i hele Øresundsregionen. Forbindelsen vil først og fremmest aflaste Øresundsbroen, hvad angår godstrafik med jernbane og vil dernæst øge pålideligheden i transportsystemet over Øresund. Dermed vil forbindelsen bidrage til at øge andelen af godstransporter, der foregår på jernbanen i stedet for på landevejen, hvilket vil mindske CO₂-udledningen fra andre transportformer.
- Analyserne viser, at en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør sammen med en motorvej og

jernbane i Ring 5 er samfundsmæssigt rentabelt. Der er allerede i dag et stort trafikunderlag, og beregningerne viser, at forbindelsen ville være betalt af brugerne på 30 år. Man kan også regne med et overskud, som ville være med til at finansiere tilslutningsanlæggene.

- Med stigende transittrafik gennem Øresundsregionen vokser behovet for en effektiv grøn transportkorridor mellem Øresund og Femern. Ved at tilbyde attraktive transportløsninger, som tager hensyn til miljøet, og ved at udnytte multimodale transportknodepunkter kan transportkøberne påvirkes til at få et nyt syn på deres logistikløsninger.
- Erfaringerne fra IBU-Øresund viser, at der er et behov for tværgående øresundsregionale analyser dels for at få et overblik over udviklingen af person- og godstransporter i regionen, dels for at kunne identificere de flaskehalse, som kan opstå.

Grænseoverskridende samarbejde i Øresundsregionen



For 10 år siden blev Øresundsbroen indviet – en afgørende faktor for det grænseoverskridende arbejde i Øresundsregionen. Øresund udgjorde tidligere en barriere for et øget samarbejde mellem Danmark og Sverige, men med Øresundsbroen blev barrieren til en mulighed for integration og øget samvirke.

Grænseoverskridende samarbejde i Øresundsregionen

MED ÅBNINGEN AF ØRESUNDSBROEN har integrationen mellem den danske og svenske side af sundet taget fart. At krydse sundet for at arbejde, studere, handle, besøge venner eller mere sig er blevet en naturlig del af hverdagen for mange øresundsborgere.

Sjælland og Skåne har hver for sig for få indbyggere til at kunne konkurrere med andre storregioner i verden. Øresundsregionen har i alt 3,7 millioner indbyggere, hvilket bevirker, at Sjælland og Skåne tilsammen har forbedret deres position i den internationale konkurrence om indbyggere, organisationer, virksomheder og turister. Et større befolkningsunderlag og adgang til et større marked giver bedre forudsætninger for erhvervsliv, detailhandel, forskning, uddannelse og arbejds- og boligmarked samt for kulturoplevelser og rekreation.¹

I dag er den danske og svenske side af Øresund dog hovedsagelig to helt separate økonomier. Integrationen udgør en mulighed for at styrke de to landes konkurrenceevne og for at øge den økonomiske vækst. Da Øresundsregionen står for 26 procent af Danmarks og Sveriges samlede bruttonationalprodukt, er en positiv udvikling i regionen med øget integration og samarbejde af stor betydning for begge lande.²

UDVIKLING OG ØKONOMISK VÆKST KRÆVER HANDLING

Øresundsregionens gode tilgængelighed er en styrke, men den bygger for en stor del på tilgængeligheden med fly til og fra Københavns Lufthavn. Lufthavnen er imidlertid under stort pres, hvilket gør tilgængeligheden sårbar. En af Øresundsregionens store udfordringer i fremtiden bliver

også at håndtere det stigende pres på Øresundsbroen, hvor et voksende antal pendlere og stærkt stigende godstrafikvolumener vil skabe kapacitetsproblemer.

Trafikstrømmene forventes at tage yderligere til, når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2020, og Øresundsregionen bindes sammen med det europæiske kontinent. Forbindelsen styrker regionens tilgængelighed, men det kræver yderligere investeringer i jernbanenettet for at undgå flaskehalse.

Hvis der ikke foretages de nødvendige investeringer i infrastrukturen, vil der opstå en uholdbar trafiksituation med trængsel og flaskehalse, hvilket fører til færre investeringer i regionen, mindsket adgang til kompetent arbejdskraft og dalende vækst.

Der er desuden et stort behov for at udvikle regionens byer, da attraktive områder, hvor folk vil bo og leve, er afgørende for en regions fremtidige udviklingsmuligheder.

Mennesket og dets aktiviteter er grundlaget for hele samfundet og regionens udvikling. Selv de mest globale aktiviteter har deres udgangspunkt i enkelte individers handlinger på lokalt plan. Det er mennesker, regionen konkurrerer om, og som giver regionen konkurrencefordele. Det er dem, regionen må arbejde for at tiltrække ved at tilbyde livskvalitet.

Hvis byerne i Øresundsregionen fortsat skal kunne udvikle sig og være attraktive, er det nødvendigt med en langsigtet, holdbar strategisk planlægning med fokus på bæredygtig byudvikling, hvor den fysiske planlægning sætter mennesket i centrum. Det bidrager sammen med god tilgængelighed til en dynamisk region, som er attraktiv, konkurrencedygtig og bæredygtig.

¹ OECD Territorial Reviews: Copenhagen, Denmark 2010

² Tendens Øresund 2010



Det er ikke kun regionaltog, men også fjern tog, der benytter Øresundsbroen til passagertrafik mellem Danmark og Sverige. Her et X2000-tog på vej over Øresundsbroen i retning mod København. Foto: Stefan Nilsson/SJ.

IBU-ØRESUND

Projektet IBU-Øresund er en unik grænseskridende satsning med fokus på planlægningsspørgsmålene, både hvad angår byområde- og infrastrukturudvikling. Der er aldrig tidligere blevet gennemført et lignende projekt af denne størrelse, som overordnet synliggør de fælles planlægningsbehov i Øresundsregionen.

Det er væsentligt at udvikle et fælles syn blandt de forskellige aktører på, hvilke investeringer og prioriteringer den optimale udvikling kræver. Det er også væsentligt at kunne handle proaktivt sammen, før der opstår problemer, der begrænser vækst.

IBU-Øresund er et samarbejde mellem 28 forskellige organisationer på begge sider af Øresund - regioner, kommuner og myndigheder. Samarbejdet bygger på erkendelsen af, at der er behov for fælles planlægning på tværs af landegrænsen.

Formålet med projektet er at skabe en ny videnbase til gavn for både øresundsregionale og nationale aktører i Danmark og Sverige. Materialet påpeger de fremtidige udfordringer inden for planlægningsområdet, som regionen står over for, og hvilke muligheder der er for at agere i forhold til disse udfordringer. Det er også tanken, at de konkrete analyser skal danne basis for en kvalificeret diskussion om fremtidens investeringer i Øresundsregionen.

IBU-Øresund omfatter fire delaktiviteter, som har forskelligt fokus på infrastruktur- eller byudvikling i Øresundsregionen.

FAKTA – IBU-Øresund

Delaktivitet 1 – Øresundsregionens byudvikling og infrastruktur tager udgangspunkt i menneskers behov i den regionale planlægning. Tilgængeligheden til hele regionen og dens forskellige miljøer og sammenhænge er af central betydning. Delaktiviteten påviser det potentiale, Øresundsregionens mange afvekslende områder har at byde på i form af livskvalitet og valgfrihed for dem, der lever og har deres virke i regionen, samt mulighederne for at forbinde disse steder med et regionalt togsystem.

Delaktivitet 2 – Øresundsregionen som internationalt transportknudepunkt har hovedsagelig fokus på Øresundsregionens internationale tilgængelighed. I denne delaktivitet har man også set på mulighederne for at komme til og fra regionen på forskellig vis, uanset om det drejer sig om person- eller godstransport. Desuden har man analyseret betydningen af regionens mange knudepunkter, såsom lufthavne, havne, stationer og godsterminaler – det samme gælder mulighederne for udviklingen af mere effektiv logistik og en grøn transportkorridor gennem Øresundsregionen.

Delaktivitet 3 – Femern-Øresund-korridoren viser betydningen og mulighederne ved en Femern Bælt-forbindelse og udviklingen af en transportkorridor fra Femern over Sjælland til Helsingør og Helsingborg. Heri indgår også undersøgelser af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, yderligere en ringvej vest om København samt muligheden for at koble Øresundsregionen på det europæiske højhastighedstognet.

Delaktivitet 4 – Trafikanalyser i Øresundsregionen fokuserer på at skabe en regional oversigt over, hvordan trafikken i Øresundsregionen vil komme til at se ud i fremtiden. Der er i dette arbejde udviklet og brugt forskellige trafikmodeller, da den nuværende infrastrukturplanlægning ikke tager hensyn til, at Øresundsregionen er en grænseoverskridende region mellem to lande.



I dag skal man tage med færgen mellem Helsingør og Helsingborg for at komme over på den anden side af sundet. En fast forbindelse mellem de to byer er blevet analyseret i regi af IBU-Øresund. Foto: Lars Anshelm.

Der er for hver delaktivitet udarbejdet en rapport, som indgående belyser de mest spændende resultater af aktiviteterne og de udfordringer, som regionen står over for. Denne endelige rapport er baseret på analyserne af delaktiviteterne og sammenfatter dem til en helhed.

Grænseoverskridende undersøgelser som disse, der er gennemført i IBU-projektet, er nødvendige, hvis regionen fortsat skal udvikles som en helhed og ikke blot som dele af to forskellige lande.

EN ØRESUNDSREGIONAL UDVIKLINGSSTRATEGI

Arbejdet med IBU-Øresund er tæt forbundet med den øresundsregionale udviklingsstrategi (ØRUS). Det er en strategi, som er udviklet af Øresundskomiteen³ sammen med andre aktører i Øresundsregionen, som har fundet det nødvendigt med en fælles vision og strategi for regionen.

Vision:

”I 2020 skal Øresundsregionen være Europas mest attraktive og klimasmarte region for borgere, erhvervsliv og besøgende takket være en effektiv udnyttelse af integrationen og den grænseregionale dynamik”.

Kilde: ØRUS 2010

³ Øresundskomiteen blev oprettet i 1993 som en væsentlig politisk platform for arbejdet med at integrere den skånske og sjællandske del af Øresundsregionen. Komiteens medlemmer er: Region Skåne, Malmö stad, Lunds kommun, Landskrona stad, Helsingborgs stad, Region Hovedstaden (inklusive Bornholms Regionskommune), Region Sjælland, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune samt kommunekontaktrådene i Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Målet er, at Øresundsregionen i 2010 skal være et forbillede for andre europæiske grænseområder med et fælles arbejdsmarked, hvor barrierer, der tidligere gjorde det vanskeligt at bo og arbejde på hver sin side af Øresund, er fjernet⁴. Udviklingsstrategien skal være vejledende i de fremtidige beslutninger og aktiviteter i regionen.

IBU-Øresund har med sine analyser bidraget med viden til udviklingsstrategien, først og fremmest om emnerne ”tilgængelighed og mobilitet”. Resultaterne af projektet synliggør mulige løsninger på nogle af de udfordringer, som strategien påpeger, og indgår i det fremtidige arbejde med at udvikle Øresundsregionen.

I dag skal man tage med færgen mellem Helsingør og Helsingborg for at komme over på den anden side af sundet. En fast forbindelse mellem de to byer er blevet analyseret i regi af IBU-Øresund.

Den endelige rapport bygger på IBU-Øresunds fire delaktivitetsrapporter og deres respektive analyser. Læs mere i delaktivitetsrapporterne:

- Øresundsregionens byutveckling och infrastruktur, Delaktivitet 1 IBU-Øresund
- Øresundsregionen som international transportknudepunkt, Delaktivitet 2 IBU-Øresund
- Korridoren Femern-Øresund, Delaktivitet 3 IBU-Øresund.
- Trafikanalyser i Øresundsregionen, Delaktivitet 4 IBU-Øresund

⁴ ØRUS 2010

Øresundsregionen i dag



Forskellen mellem den danske og svenske side i Øresundsregionen er en af de faktorer, der fremmer integrationen. Både enkeltpersoner og de to landsdele har draget fordel af det øgede samarbejde, og turen over sundet er blevet en naturlig del af mange menneskers hverdag.

Øresundsregionen i dag

ØRESUNDSREGIONEN har 3,7 millioner indbyggere og er Skandinaviens tættest befolkede område. Befolkningskoncentrationen er tydeligst i de centrale dele af regionen, hvor København og Malmö ligger. Det sydvestlige Sjælland og resten af Skåne er, bortset fra den skånske vestkyst og de større byer, relativt tyndt befolket.

Man kan i vid udstrækning koble befolkningstætheden i Øresundsregionens sammen med eksisterende jernbanestrækninger.

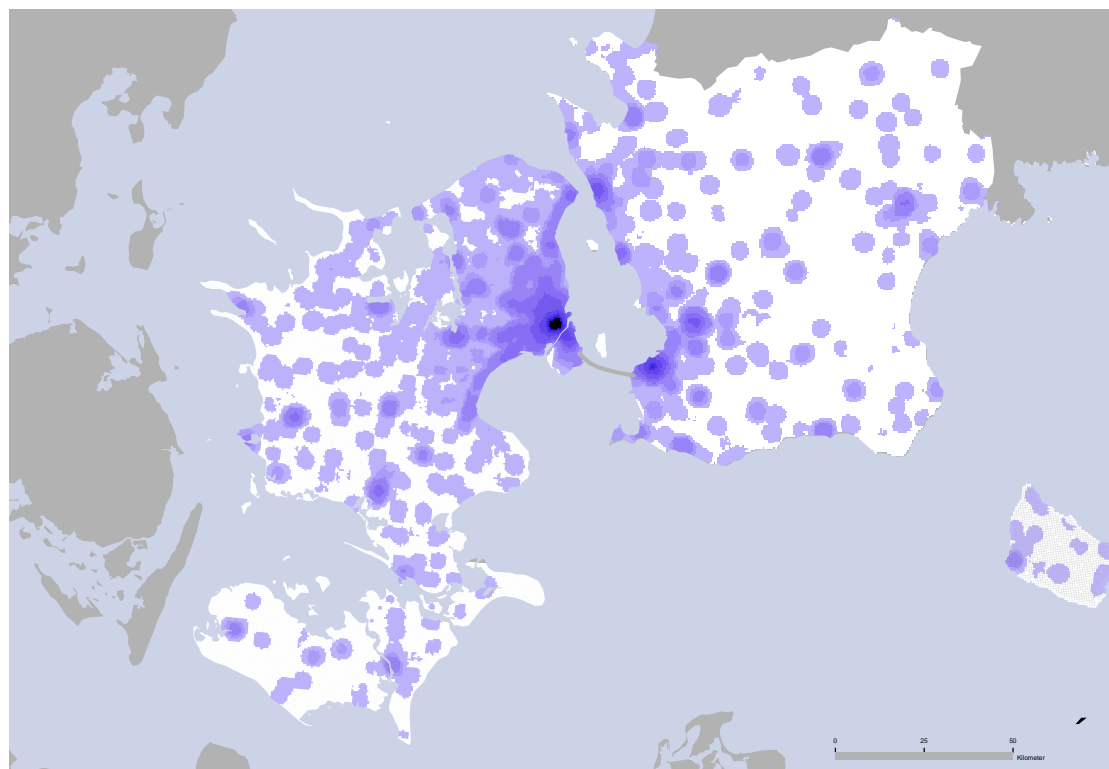
I 2030 forventes Øresundsregionens indbyggerantal at være steget til cirka 4 millioner. Stigningen forventes at være stærkest i de kommende 10 år⁵. Det er en nødvendig

stigning, da et større befolkningsunderlag betyder bedre konkurrencesituation.

Regionens demografi forventes at ændre sig markant de kommende 20 år. Andelen af ældre forventes at stige kraftigt, når de, der er født i 1940'erne, går på pension. På den danske side af Øresund forventes den arbejdsdygtige befolkning i alderen 20–64 år således at falde med omkring 40.000 personer, mens denne alderskategori i Skåne forventes at vokse med 90.000 personer. Det betyder, at der fremover vil mangle kvalificeret arbejdskraft på den danske side⁶.

5 Tendens Øresund 2010

6 Tendens Øresund 2010



Kortet viser Øresundsregionens befolkningsmønster; jo mørkere farve, desto større befolkningskoncentration. Som det fremgår af mønsteret, ligger de tættest befolkede steder langs jernbanen.



Forskningsanlæggene Max IV og ESS vil få betydning for hele Øresundsregionen. Anlæggene skal ligge i Lund, mens der bliver etableret et data-center i København. Figuren viser, hvordan det kan se ud, når anlæggene står klar i Lund. Illustration: White Arkitekter.

Med en voksende befolkning og – på den danske side – en dalende andel af indbyggere i den arbejdsdygtige alder bliver det endnu væsentligere at betragte regionen som et potentielt sammenhængende arbejdsmarked.

Set med internationale briller er Øresundsregionens arbejdskraft veluddannet. Hver tredje indbygger i alderen 25–64 år har en højere uddannelse eller en universitetsuddannelse⁷. Regionen er karakteriseret ved et stort antal universiteter og studerende inden for et relativt begrænset område. Der er mere end 10 universiteter og højere læreanstalter i regionen, og derudover er der en række særlig erhvervsskoler på den danske side.

Mulighederne for forskning og uddannelse er således mange, og de vil i fremtiden blive yderligere styrket af etableringen af materialeforskningsanlæggene Max IV og European Spallation Source (ESS) i Lund. De betyder, at regionen får et europæisk forskningscenter i verdensklasse. Anlæggene vil tiltrække internationale topforskere, og effekten af disse etableringer forventes at komme hele regionen til gode. Der bliver blandt andet etableret et ESS data-center i København, hvor data fra anlæggene skal bearbejdes og analyseres⁸.

TRAFIK OG PENDLING

Trafikken over Øresund er steget væsentligt efter åbningen af Øresundsbroen. Personrejserne er steget fra cirka 53.000 ture om dagen, før broen blev indviet, til cirka 100.000 rejser om dagen i 2009. Det er en udvikling, som forventes at fortsætte, idet prognoser viser, at antallet af personrejser forventes at stige til 200.000 om dagen i 2030⁹.



Københavns Hovedbanegård er fuld af mennesker i myldretiden. Her passerer pendlere på vej til Skåne og pendlere, som kommer fra Skåne for at arbejde i København. Foto: René Strandbygaard/DSB.

Også pendlingen over sundet er steget. Før den faste forbindelse var der færre end 3.000 personer, der pendlede over Øresund hver dag. I 2009 var der 20.000 daglige pendlere over Øresund, heraf benyttede 18.000 Øresundsbroen. 97 procent af pendlerne var bosat i Sverige og arbejdede i Danmark¹⁰. Med en fast forbindelse i den nordlige del af Øresund forventes pendlerandelen at stige med 40–60 procent, da en sådan forbindelse har et helt andet pendleropland end Øresundsbroen.

⁷ Tendens Øresund 2010

⁸ ESS i Lund – effekter på regional udvikling, 2009

⁹ Pendlerstatistikken stammer fra "Därför reser vi över Öresund 2010" og "Vårt att veta om Öresundsbron" 2008

¹⁰ Tendens Øresund 2010



Operaen i København lokker svenskere over på den anden side af sundet. Men det er ikke kun forestillingerne, der lokker. Den spektakulære bygning er et udflugtsmål i sig selv. Foto: Lars Anshelm.

Pendlingen er et af de områder, der helt klart har nydt godt af forskellene mellem Danmark og Sverige, frem for alt pendlingen fra Skåne til Sjælland, fordi der er individuelle fordele ved at arbejde på den ene side af sundet og bo på den anden.

FORSKELLENE DRIVER INTEGRATIONEN

Øresundsregionens styrke er den geografiske beliggenhed tæt på kontinentet med god tilgængelighed. En af drivkræfterne i en grænseregion er forskellene og afvekslingen mellem de dele, der skal integreres. Det giver gevinst i form af øget samarbejde på tværs af grænsen og medfører et større og mere varieret udbud af tjenester, varer, ydelser og oplevelser.

Den funktionelle integration bliver ekstra tydelig for den enkelte, når den manifesterer sig i form af adgang til et større arbejdsmarked, en udbygget infrastruktur med grænseoverskridende transportmuligheder, større udbud, hvad angår shopping, dagligvarer og kultur, og i visse tilfælde adgang til sygepleje på tværs af grænsen.

Det kan også handle om forskellige priser på varer og tjenesteydelser, skatte- og lønniveau, jobmuligheder inden for ens kompetenceområder, socialsikringsbidrag, boligomkostninger og erhvervslejudgifter, som gør, at mennesker oplever integration som en fordel.

Forskellen mellem de to landsdele i Øresundsregionen er meget tydelige inden for visse områder, og det har da også været en af drivkræfterne bag integrationen. De seneste år har lønniveauet generelt været højere i Danmark end i Sverige, og det aflæses tydeligt i antallet af pendlere, som tager fra Skåne til Danmark hver dag. Boligpriserne i og

omkring København er desuden steget voldsomt, hvilket har betydet, at en del danskere har valgt at flytte til Skåne, men har beholdt deres job i Danmark. 10 år efter åbningen af Øresundsbroen er andelen af danskere i Malmö steget fra 0,9 procent til 4,1 procent. Lave bilpriser og leveomkostninger er andre forskelle, der fremmer integrationen¹¹.

”Et afgørende og unikt værktøj for regionens udvikling er muligheden for at udnytte den grænseoverskridende dynamik ved at drage nytte af de forskellige metoder, vekslende erfaringer, nye samarbejder og uventede synergier.”

Kilde: ØRUS 2010

VERDENS GRÆNSEREGIONER

Der er grænseoverskridende byregioner i hele verden, både i Europa, Asien og Amerika. I visse regioner er integrationen nået langt, det gælder for eksempel Greater Luxembourg, som omfatter Luxembourg, Belgien, Frankrig og Tyskland, og flere grænseregioner langs den tysk-hollandske grænse. I andre grænseregioner kan man knap mærke integrationen. I Europa er det tydeligt, at samarbejdet i EU har påvirket samarbejdsvilkårene og forudsætningerne for udbytte på tværs af grænsen.

I og med at de to lande i Øresundsregionen er adskilt af et sund, indebærer det en større fysisk barriere for integrationen end i de fleste andre grænseregioner, som er delt af landegrænser. Det er derfor væsentligt at skabe høj tilgængelighed på tværs af sundet, for at mennesker krydser det, og regionen bliver yderligere integreret.

¹¹ 10 år Øresundsbron och regionen, 2010

Øresundsregionen er et relativt nyt grænseregionalt samarbejde, hvorfor integrationen her kun er marginal i sammenligning med flere andre regioner til trods for stor pendling over sundet siden åbningen af Øresundsbroen.

Mange mellemeuropæiske regioner har desuden langt flere jobpendlere end Øresundsregionen. I flere regioner støttes pendlingen af et udvidet grænseoverskridende tog-system, for eksempel Trinational Eurodistrict Basel, som er en grænseregion mellem Frankrig, Tyskland og Schweiz.

I grænseregionen Euregio Maas-Rhein (Belgien, Tyskland og Nederlandene) har man udarbejdet en fælles transportplan for at harmonisere de tre landes forskellige kollektive trafiksystemer med henblik på netop at lette jobpendling på tværs af grænserne.

Et fælles sprog har vist sig at være en faktor, som påvirker integration positivt. Et eksempel herpå er det grænseoverskridende samarbejde i Detroit-Windsor i henholdsvis USA og Canada, hvor det engelske sprog har vist sig at være en fordel. Selv om der ikke er et fælles sprog i Øresundsregionen, gør lighederne mellem det danske og svenske sprog, at det alligevel ofte er muligt at tale sit eget sprog på den anden side af sundet.

I Lille-Kortrijk-Tournai i Frankrig og Belgien har sproget været en barriere, som har påvirket samarbejdet. Man har dog accepteret sprogforskellene, og det grænseoverskridende samarbejde sker nu ved at bruge både fransk og flamsk.

Der er mange forskellige slags samarbejder, der fremmer integrationen. I Euregio Maas-Rhein er uddannelsessamarbejdet nået så langt, at der er etableret et selvstændigt, fælles grænseoverskridende universitet. Samarbejdet i Øresundsregionen er ikke nået så langt endnu, selv om man på uddannelsesområdet har indledt det såkaldte Øresundsuniversitet. Formålet er at udvide valgmulighederne for studerende i Øresundsregionen og styrke deres muligheder for at kombinere studier på begge sider af sundet.



Højskolen i Kristianstad er et af de ni universiteter og højskoler, der indgår i Øresundsuniversitetet. Foto: Jens Christian/Kristianstad Högskola.

Børn er Øresundsregionens fremtid, og de bliver om nogle år aktive i det grænseoverskridende arbejde. Øresundsregionen har et stort potentiale, men det gælder om at forvalte det på bedste vis for at udvikle regionen. Foto: Sophia Callmer/Sjöbo kommun.



Samarbejdet i flere grænseregioner har nået et nyt niveau, hvor en mere institutionaliseret struktur styrker samarbejdet. I for eksempel Euregio Maas-Rhein og i Lille-Kortrijk-Tournai er der en klar struktur for det grænseoverskridende samarbejde, som også bakkes op politisk. Samarbejdet i Lille-Kortrijk-Tournai er til og med nået så langt, at der er oprettet en beslutningsdygtig forsamling med egen retskapacitet. Det giver regionen mulighed for at træffe egne beslutninger, som normalt er blevet taget på nationalt niveau.

Der er i sammenligning med andre grænseregioner et stort uudnyttet potentiale i Øresundsregionen inden for en masse områder. Det bekræftes også af en OECD-analyse, som er gennemført i Danmark. Konklusionen af denne

analyse var, at det kræver mere samarbejde og koordinering mellem den danske og svenske side af Øresund, hvis regionen skal udvikles og integrationen øges.¹²

Læs mere herom i IBU-Øresunds materiale:

- 6 grænseregioner som kan inspirera Öresundsregionen
- Nulägesanalys
- Nätverksbaserad urban innovation – Öresundsregionen version 3.0
- Prognos för arbetspendling i Öresundsregionen med nya förbindelser Helsingborg – Helsingör
- Öresundsregionens kvaliteter och framgångsfaktorer

¹² OECD Territorial Reviews: Copenhagen, Denmark 2010

Byudvikling i Øresundsregionen



Øresundsregionens største aktiv er de mennesker, som bor, lever, arbejder og investerer i regionen. Det er dem, der giver regionen konkurrencefordele, og det er dem, regionen konkurrerer om. For at holde på dem og tiltrække nye mennesker og virksomheder er det væsentligt at sætte mennesker i centrum i den fysiske planlægning.

Byudvikling i Øresundsregionen

ØRESUNDSREGIONEN ER KARAKTERISERET ved en bystruktur med mange centre, og regionens udviklingspotentiale ligger i at styrke dette netværk af byer samt udnytte de muligheder, som denne form for bystruktur giver med sit udbud af forskellige boligformer, arbejdspladser og miljøer.

Et varieret udbud af steder af forskellig størrelse og med forskellige egenskaber giver mennesker mulighed for at vælge bopæl alt efter de præferencer og krav, den enkelte har. Stederne fungerer også som servicecentrum for befolkningen, og flere af stederne har regionalt specialiserede roller, for eksempel som universitetsby, havneby eller handelscentrum¹³.

København og Malmö udgør tilsammen regionens centrum. Den attraktionskraft, disse to byer har i form af deres størrelse og udbud af arbejdspladser, boliger, kultur, fornøjelser og detailhandel, bidrager til vækst i hele Øresundsregionen. Regionens styrke er, at disse to byer suppleres af steder af forskellig størrelse og karakter, hvilket bidrager til, at mennesker og virksomheder kan vælge bopæl og lokalisering der, hvor vilkårene passer dem bedst.

Det, der sker på lokalt niveau, påvirker i høj grad den regionale udvikling. Det er derfor væsentligt at tænke regionalt, når der skal udarbejdes lokalplaner, for at skabe nye muligheder og for at se regionen som en enhed, der konkurrerer med andre regioner i verden, i stedet for indbyrdes.

ATTRAKTIVE BYOMRÅDER EN FORUDSÆTNING FOR KONKURRENCEKRAFTEN

Europæiske byer og regioner har med overgangen fra industrisamfund til service- og vidensamfund gennemgået store forandringer. Tendenser inden for byforskning viser ty-

deligt, at virksomheder flytter derhen, hvor menneskene er, det vil sige til kompetencer, hvor det tidligere var menneskene, der flyttede efter jobbene¹⁴. Det at kunne tilbyde attraktive miljøer, hvor folk vil bosætte sig og leve, er med andre ord afgørende for regionens udviklingsmuligheder.

Konkurrencen mellem områderne er vokset, hvad angår det at tilpasse sig befolkningens krav til for eksempel boligområder, tilgængelighed til arbejdsmarkedet, et vel fungerende familieliv, det kulturelle udbud og beliggenheden i forhold til natur og vand. Behovet for strategisk udvikling af attraktive byområder er derfor større end nogensinde. Det betyder, at der i den fysiske planlægning i endnu højere grad end tidligere skal sættes fokus på mennesket, og menneskets behov skal sættes i centrum for at skabe gode rammer for livskvalitet.

Ikke alle steder i Øresundsregionen kan tilgodese samtlige behov, men tilgængelighed til arbejdspladser, fornøjelser, handel og service er afgørende ved valg af bopæl. Det er nødvendigt med et effektivt kollektivt transportsystem for udviklingen af hele regionen.

Samtidig med at en større tilgængelighed har givet mennesker flere valgmuligheder, er det blevet mere og mere tydeligt, at mennesker vægter boligen højt. Når der skal vælges bopæl, er tilgængeligheden til arbejdsmarkedet meget væsentlig.

Sociale faktorer som livsstil, mangfoldighed, sociale netværk og forbrugsmønstre får imidlertid større og større betydning for den økonomiske udvikling. Det er derfor væsentligt også at inddrage de "bløde" værdier i planlægningen og ikke blot fokusere på de hårde faktorer for at tilgodese menneskers behov og krav.

Med den øgede globalisering følger større og større fokus på områdernes ressourceforbrug og klimabelastning.

¹³ Øresundsregionen 2025 – Scenarier for trafik- og byudvikling ÖRIB II, 2008

¹⁴ Image och Attraktionskraft i Skåne, 2010



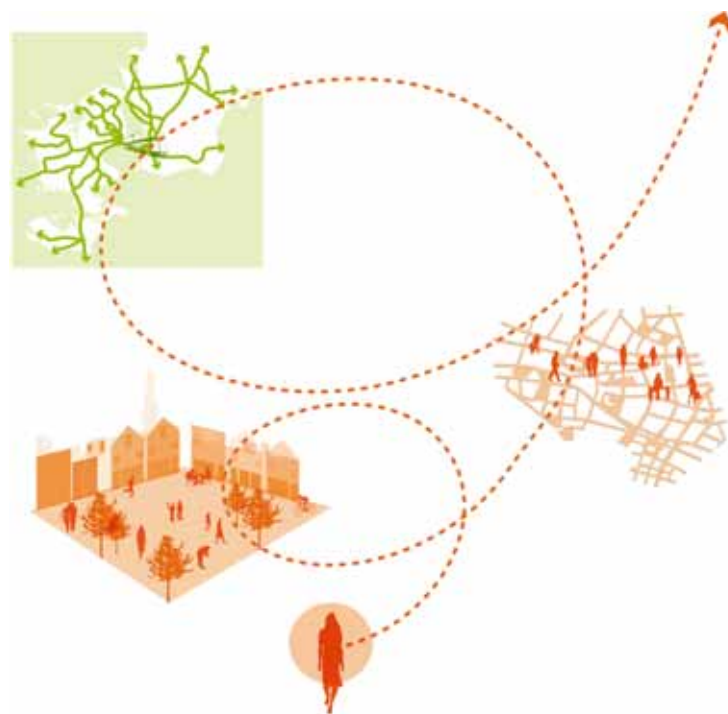
En af Øresundsregionens styrker er, at det er muligt at vælge den boligform, som passer den enkelte og familien bedst. Nogle mennesker foretrækker tæt beboede områder som København, mens andre hellere vil på landet i for eksempel Osterlen. Foto venstre: Københavns Kommune. Foto højre: Fredrik Ekblad/Ystads kommun.

Miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed er blevet væsentlige elementer i byplanlægningen, hvor tæthed er blevet en nøgelfaktor. Det handler ikke bare om fysisk tæthed, men også om social og oplevelsmæssig tæthed, som medfører flere møder og udbytte mellem forskellige kulturelle grupper. En større tæthed mindsker endvidere afstandene og energiforbruget. Globaliseringen har også afstedkommet en debat om stedernes roller og betingelser for at kunne begå sig i den voksende konkurrence.

I den store byggeperiode efter anden verdenskrig bestod udviklingen af byområder først og fremmest i at planlægge og bygge nye områder. De seneste 20 års fokus har således i stadig højere grad gået på at udvikle eksisterende byområder og i mindre grad på at planlægge nye store områder. Mere åbne og fleksible former for styring er taget i brug, og man er mere opmærksom på markedets logik og dynamik.

Strategi indtager en mere og mere central plads i debatten om, hvordan byer kan fornyes og tilpasses de aktuelle udfordringer, og strategisk tankegang er blevet en væsentlig dimension i styring af arealanvendelse. Oversigts- og detailplaner suppleres af overordnede strategier og målformuleringer – de bør også omfatte vurderinger af forskellige offentlige investeringer, og hvordan disse får størst mulig effekt på byfornyelsen og på private investeringer. Kommuner og offentlige aktører har nemlig mulighed for at dirigere private investeringer, så anvendelsen af jord og infrastruktur bliver så effektiv som muligt.

For at skabe en attraktiv og dynamisk region indgår det i den strategiske planlægning, at bymiljøet skal have kvali-



Spiralen viser forholdet mellem menneskene, pladsen, byerne og regionen. Planlægningen må tage udgangspunkt i de menneskelige behov. Områderne skal være kædet sammen i levende byer. Byerne skal bindes sammen indbyrdes for at skabe netværksdynamik og livskvalitet for dem, der bor og virker i regionen. Illustration: Gehl Architects urban quality consultants.



Det er væsentligt at inddrage de bløde værdier i den fysiske planlægning og at planlægge efter menneskers behov for at skabe livskvalitet. For nogle er livskvalitet at kunne cykle til stranden for at bade på en varm sommerdag. Foto: Fredrik Ekblad/Ystad kommun.

teter, som tager udgangspunkt i behovet for at skabe nærhed og samspil mellem mennesker og forskellige slags aktiviteter. Kvaliteterne skal være på alle niveauer: Regionalt, i byer, i byområder og i boligområder med henblik på at gøre byen tilgængelig for alle, for at støtte det sociale samspil og for at skabe et miljø, som byder på positive oplevelser.

For eksempel kan nogle strategier gå ud på at forny et område, der hidtil har haft én funktion, ved at omdanne det til noget helt andet med et mere positivt image, så området får nyt liv. Andre strategier er baseret på det eksisterende transportsystem og gør stoppesteder til naturlige mødesteder med forskellige funktioner og ydelser i et nyt byområde. Den kollektive transport binder området sammen med resten af byen, og den høje tilgængelighed fører til etablering af nye arbejdspladser, boliger, detailhandel og andre ydelser. Andre strategier går ud på at ansøge om at gennemføre store internationale begivenheder, der skaber yderligere opmærksomhed og investeringer, efter at begivenheden har fundet sted.

Det har vist sig, at for at få succes med fornyelsen af en by eller en bydel er det bedst at sætse på flere strategier samtidig. Uanset hvilken strategi der vælges, så bør strategierne dog være langsigtede og tage udgangspunkt i det pågældende steds muligheder. Dermed bliver det muligt at skabe nye attraktive byrum, og der kan opstå en ny områdeidentitet, som generelt gør byen mere interessant og attraktiv for mennesker.

Udviklingen af Västra Hamnen i Malmö et vellykket eksempel på strategisk byfornyelse i Øresundsregionen. Her har Malmö Stad skabt en helt ny bydel med blandet bebyggelse i et område, hvor der tidligere var tung industri. Västra Hamnen rummer i dag alt lige fra attraktive boliger

tæt på vandet, virksomheder, uddannelsesinstitutioner og service til parker og grønne områder – alt sammen baseret på bæredygtig byudvikling. Byfornyelsen er sket under hensyntagen til stedets historie, og gamle bygninger er i vid udstrækning blevet udnyttet til nye aktiviteter. Blandt andet er Sveriges Television flyttet ind i Kockums gamle maskinværksted, og Båghallarne, der tidligere var materiallager for Kockums ubådsproduktion, rummer i dag Skånes Dansteater, mens Kockums gamle ubådshal blandt andet huser Malmö Högskola og Mediegymnasiet i Malmö¹⁵.

H+ i Helsingborg er et langsigtet strategisk byfornyelseprojekt, som over de næste 20 år skal føre til en udvikling af de sydlige områder af det centrale Helsingborg. Tanken er at skabe et dynamisk sted med arbejdspladser, boliger, studier og fritid for dem, der lever og virker i Øresundsregionen, i nærheden af en togstation. Området skal planlægges ud fra menneskers behov, og det er meningen, at der skal være flere forskellige boligformer, virksomheder, service og aktiviteter. Ved at udvikle og styrke et område, som i dag er karakteriseret af havneindustri og tung infrastruktur, skal H+ føre til social, økonomisk og miljømæssig bæredygtighed¹⁶.

Også i Helsingør sætzes der strategisk på at forny dele af byen. Tanken her er at forvandle havnen og området omkring Kronborg fra værftsindustriområde til et moderne kulturcenter. En strækning fra havnen til Kronborg Slot skal udvikles til et nyt kultur- og fritidsområde, kaldet Kulturområde Helsingør. Det skal stå færdigt i 2012.

¹⁵ Malmö stad. Det Offentliga Rummet i Västra Hamnen – En studie av Allmänna platser, deras tillgänglighet och kvalitéer, 2010

¹⁶ FÖP H+, Samrådshandling fördjupning av översiktsplan för H+, 2010

Der er også andre langsigtede strategiske projekter i regionen med fokus på bæredygtig byfornyelse. I Lund er der byudviklingsprojektet Lund NE (northeast) Brunnshög; projektet, som er baseret på bæredygtig byplanlægning, går ud på at forbinde den eksisterende by med de nye store forskningsanlæg ESS og Max IV. En sådan satsning viser, hvad investeringer i eksempelvis forskningsfaciliteter, som er kommende flagskibe inden for materialeforskning, kan bidrage med til den by eller kommune, de placeres i.

Der er mange eksempler på, hvordan investeringer i offentlige byrum har øget private investeringer og har skabt en positiv udviklingsspiral. Det handler om at tænke strategisk i planlægningsfasen og gøre sig klart, hvilke offentlige investeringer der skal gennemføres, og hvordan man opnår størst mulige effekt. Det, der har størst positiv effekt på udvikling af byer, bymiljø og livskvalitet, er de tiltag, som medfører udvikling af stederne, så det bliver interessant for private investorer at bygge der.

Attraktive bymiljøer er en styrke i konkurrencen om veluddannet arbejdskraft, ligesom en beliggenhed i nærheden er vand, skov, sø og naturområder er. Et levende byliv er en arena, hvor mennesket kan få dækket sine sociale behov på mange forskellige måder. Hvis et sted skal være attraktivt, og hvis der skal opstå et byliv, er det ikke nok, at det byggede miljø opleves som attraktivt – der skal også være mennesker, der færdes i det byggede miljø, og der skal være et attraktivt fysisk netværk af både pladser og strækninger. Et steds rumlige kvalitet bliver væsentligere og væsentligere for at skabe levende og dermed socialt, økonomisk og økologisk bæredygtige byer.



Illustrationen viser et område centralt i Helsingør som i dag er præget af kulturinstitutioner. Det er det tidligere havneområde som var domineret af værftsindustri. Gennem bevidste planlægnings strategier for byomdannelse, er området nu et attraktivt kultur- og fritidsområde. Illustration: Blominfo/landskabsarkitekt Jeppe Aagaard Andersen.

En ny bydel er vokset frem i Västra Hamnen i Malmö med blandt andet attraktive boliger i forskellige stilarter for at tiltrække mennesker med forskellige behov og krav. Turning Torso er desuden blevet et vartegn for det "nye" Malmö. Foto: Johan Sjöholm.



FAKTA – Kvaliteter for et attraktivt miljø

Der er nogle kvaliteter, som er nødvendige for at skabe et attraktivt miljø. Kvaliteter, som både gør det fysiske miljø attraktivt, og som støtter de sociale, kulturelle og innovative netværk i byområderne og regionen ved at skabe levende byer, der opleves som attraktive og trygge, og som er bæredygtige.

Et væsentligt udgangspunkt i planlægningen af attraktive byområder er at skabe tilgængelighed for alle, at støtte det sociale samspil og at skabe et stimulerende og attraktivt miljø, som er værd at besøge. Kvaliteterne kan inddeles i tre kategorier.

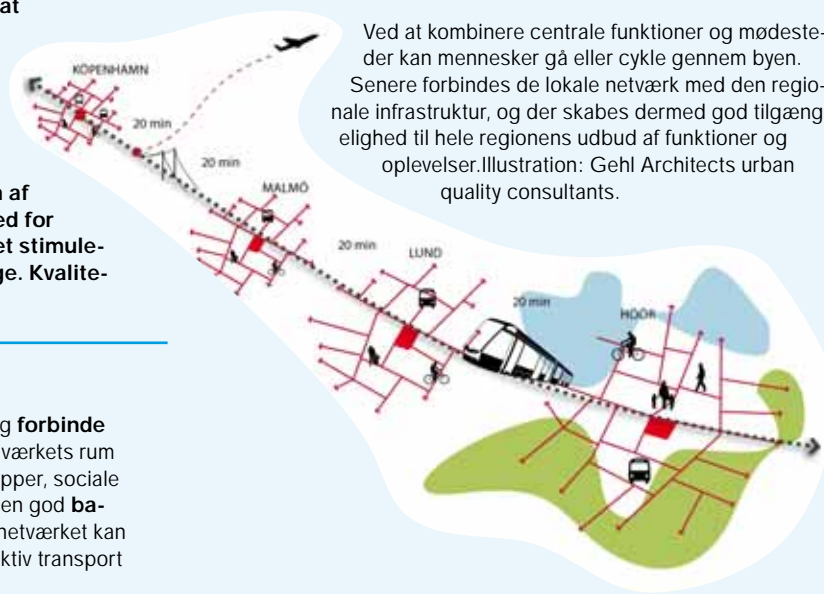
► Tilgængelighed

Et godt rumligt netværk skal skabe tilgængelighed og **forbinde** lokale og regionale destinationer med hinanden. Netværkets rum og pladser skal være **for alle** og byde alle aldersgrupper, sociale grupper og kulturer velkommen. Der skal også være en god **balance** mellem forskellige former for transport, for at netværket kan være levende og bæredygtigt. Gang-, cykel- og kollektiv transport skal prioriteres, være attraktiv og sikker.

► Socialt

En god koncentration af forskellige offentlige miljøer og byrum skal byde på såvel funktionel som social **mangfoldighed**. Det kan opnås med varieret arkitektur og forskellige oplevelser, aktiviteter og bebyggelse. Forskellige rum skal **samle** mennesker og aktiviteter for at skabe trykke og levende pladser, hvilket kræver, at pladser og offentlige miljøer har et tydeligt hierarki og læsbarhed.

Hvis rum skal stimulere møder og udbytte mellem mennesker og aktiviteter, skal der skabes **interaktion** mellem bygningernes funktioner og det offentlige rum. Det skabes med åbne facader med forskellige offentlige virksomheder og service i grundplan.



Ved at kombinere centrale funktioner og mødesteder kan mennesker gå eller cykle gennem byen. Senere forbindes de lokale netværk med den regionale infrastruktur, og der skabes dermed god tilgængelighed til hele regionens udbud af funktioner og oplevelser. Illustration: Gehl Architects urban quality consultants.



IBU delaktivitet 1 har udarbejdet skitser til, hvordan mødesteder med forskellige funktioner, som samler mennesker og stimulerer møder, kan se ud. Illustration: Aksel Kaalund.

► Sanseligt

Et godt rum skal byde på positive sanseoplevelser. Et **finmasket** miljø med menneskelige dimensioner, små rum og mange detaljer i øjenhøjde tiltaler de menneskelige sanser, gør det interessant at færdes der og besøget til en oplevelse. Et offentligt rum, som er godt defineret og **rumligt** afgrænset, bidrager til at skabe et trygt miljø og forudsætninger for gode sol- og vindforhold. En lokal forankring via en tydelig identitet og karakter, som fremhæver pladsens kvaliteter, skaber gode vilkår for et **herligt** og attraktivt miljø.

Læs mere om de ni kvalitetskriterier, som indgår i disse kategorier i delaktivitetsrapporten "Øresundsregionens byutveckling och infrastruktur" fra delaktivitet 1.



Skärålid i Söderåsens nationalpark har god tilgængelighed med kollektivtrafik, hvilket gør at nationalparkens naturoplevelser kan nås af mange flere mennesker. Foto: Johan Sjöholm.



Attraktive byområder er utroligt væsentlige for den regionale udvikling. I en levende by færdes og mødes mennesker i det offentlige rum, her i Simrishamn og Holbæk. Foto venstre: Claes Löwdahl/Simrishamns kommun. Foto højre: Region Sjælland.

Mennesket og dets aktiviteter danner basis for hele samfundet og den regionale udvikling. Selv de mest globale aktiviteter har deres udgangspunkt i det enkelte individs aktiviteter på lokalt niveau. Hvis Øresundsregionens byområder fortsat skal udvikles og være attraktive for mennesker, er det nødvendigt med langsigtet strategisk planlægning med fokus på bæredygtig byudvikling.

LOKALISERING I NÆRHEDEN AF EN STATION

En livskraftig og attraktiv områdestruktur med flere centre forudsætter god tilgængelighed mellem områderne, så menneskene får adgang til regionens udbud af funktioner og oplevelser. Det betyder, at Øresundsregionens områder skal bindes sammen af et bæredygtigt kollektivt transportsystem bestående af en kombination af tog og busser, og at trafikknudepunkterne bliver naturlige og levende mødesteder.

For at fremme en bæredygtig udvikling bør nyt byggeri til boliger, service og arbejdspladser helst lokaliseres omkring tætte bymiljøer ved stationer og den kollektive transports større trafikknudepunkter.

At bygge tæt i nærheden af togstationer giver også mulighed for at skabe nye spændende mødesteder, som bidrager til en levende og attraktiv by.

Ved at udbygge og bygge nyt omkring togstationer er det muligt at udvikle de steder, som trafikeres af regional togtrafik, til centrum for et mindre opland. Hvis det skal kunne lade sig gøre, er det nødvendigt at blande funktionerne i disse områder, således at de kommer til at bestå af en blanding af både boliger, arbejdspladser og forskellig slags service, detailhandel og erhverv i nærheden af statio-

nen, så mennesker kan foretage deres daglige ærinder på vej til og fra arbejde. Et levende og multifunktionelt centrum omkring stationen, som forbindes med den eksisterende bykerne, giver et levende miljø.

Med udbygning af nærområderne omkring en station får befolkningen hurtigere og lettere adgang til hele Øresundsregionen takket være den kollektive trafik. Sammen med investeringer på lokalt niveau i busser, pendlerparkeeringspladser, gang- og cykelstier binder det regionen sammen. Tæt bebyggelse og blandede funktioner ved den kollektive trafiks stationer fremmer desuden ressourceeffektiviteten og skaber aktivitet i flere timer i døgnet, hvilket giver trivsel og tryghed.

Planlægning og byggeri af boliger og arbejdspladser i områder omkring stationer giver Øresundsregionens indbyggere større mulighed for på en mere miljøvenlig måde at pendle inden for et større arbejdsmarkedsområde. Det betyder også bedre arealudnyttelse i nærområdet, så man eksempelvis ikke udnytter værdifuld landbrugsjord. Erfaringen fra København viser, at brugen af biler kan reduceres med 10–20 kilometer i døgnet per beskæftigede, hvis arbejdspladsen ligger i nærheden af en station¹⁷. Det betyder, at placering af boliger og arbejdspladser i nærheden af en station medfører, at flere mennesker benytter den kollektive trafik i stedet for at køre i egen bil, og det reducerer tilmed CO₂-udledningen og samfundets klimapåvirkning.

I Region Hovedstadens tættest bebyggede områder forventes reduktionen af CO₂-udledning at blive 8 procent, i forstæderne 6 procent og i yderområderne blot 1 procent i

¹⁷ Øresundsregionen 2025 – Scenarier for trafik- og byudvikling ÖRB IL, 2008



Undersøgelser viser, at byområder med adgang til kollektiv trafik har den største reduktion af CO₂-udledning. Her er to stationsområder i regionen. Nørreport Station er en af de mest centrale stationer i København. Slagelse Station er et knudepunkt for den kollektive trafik i området, hvor de rejsende kan skifte fra tog til bus. Foto venstre: René Strandbygaard/DSB. Foto højre: Region Sjælland.

sammenligning med gennemsnittet for hele Danmark¹⁸. Det viser, at nærområder med adgang til kollektiv transport og cykeltransport har den største grad af CO₂-reduktion.

Der er mange stationsbyer i Øresundsregionen, ikke mindst på den danske side. Det er hovedsagelig i de større byområder i regionen, at der er tættest bebygget omkring stationerne. Især stationsområderne i København og Frederiksberg ligger i tæt bebyggede boligområder, og heraf er Nørrebro helt klart det stationsområde i København, der er tættest bebygget. I et internationalt perspektiv er området imidlertid ikke særlig tæt bebygget, idet det er domineret af ejendomme på ca. fire etager med udearealer og legepladser i gårdmiljøerne.

Også koncentrationen af arbejdspladser i stationsnære områder er tydeligst i de større byer i de centrale dele af Øresundsregionen, først og fremmest i København, Malmö og Lund. Men der er også her mulighed for flere stationsnære arbejdspladser ved at bygge endnu tættere.

Der er i mange af regionens byområder, specielt på den svenske side af Øresund, store stationsnære områder, som er dårligt udnyttet til byggeri i form af kontorer og boliger.

I Skåne er således kun 20 procent af de stationsnære arealer bebygget. Teoretisk set kunne Skånes i alt 1,2 millioner indbyggere bo inden for en kilometers afstand fra en togstation¹⁹.

Generelt er arealudnyttelsen bedre på den danske side, men også her er der flere godt beliggende steder med et stort udbygningspotentiale. Et potentiale der er vigtigt at være opmærksom på.

Læs mere herom i IBU-Øresunds materiale:

- Idé till gränsöverskridande regionalstågssystem i Öresundsregionen 2030
- Lokala och regionala "herlighetsvärder" i Öresundsregionen – Människan i centrum av Planeringen
- Nulägesanalys
- Stationsnære arealer – en række bud på stationsnærhedens praksis, konsekvenser og muligheder
- Strategier for bæredygtig byomdannelse
- Virkemiddelkatalog for infrastruktur og byudvikling
- Öresundsregionen i ögonhöjd – Värdegrundad planeringsprocess med människan i centrum

¹⁸ Klimastrategi – tiltag i transportsektoren, 2010

¹⁹ Stationsnära läge 2010

Øresundsregionens internationale tilgængelighed



Øresundsregionens internationale tilgængelighed er af afgørende betydning for regionens udviklingsmuligheder. Københavns Lufthavn er dog truet, transittrafikken bidrager til, at kapaciteten på jernbanen snart er fuldt udnyttet, og en fast forbindelse over Femern Bælt stiller krav om en kraftig udbygning af jernbanesystemet.

Øresundsregionens internationale tilgængelighed

ØRESUNDSREGIONEN HAR EN VÆSENTLIG ROLLE som nav i transportsystemet mellem Skandinavien og det europæiske kontinent. Store transportstrømme passerer hver dag gennem regionens lufthavne og havne samt ad regionens veje og jernbaner.

Hvad angår tilgængelighed, ligger Øresundsregionen over det europæiske gennemsnit. Det beror til en vis grad på den gode tilgængelighed til et stort antal mennesker og destinationer, men først og fremmest beror det på flyforbindelserne til og fra Københavns Lufthavn.

God international tilgængelighed er væsentlig, hvis regionen skal knyttes tættere til det centrale Europa og den øvrige verden og få adgang til et større marked. International tilgængelighed er også en konkurrencefordel i kampen om virksomheder, forskere, turister, begivenheder og internationale projekter. Det er derfor væsentligt for Øresundsregionen at beholde og styrke sin internationale tilgængelighed til både det europæiske kontinent og resten af verden, for at regionen kan være konkurrencedygtig og attraktiv i et globalt perspektiv.

Globale trends, der påvirker infrastrukturen

I en global verden er det væsentligt at se Øresundsregionen som en del af en større sammenhæng for at forstå, hvordan begivenheder og tendenser i omverdenen påvirker regionen og dens udvikling.

Der er en række overordnede trends i verden, som vil få betydning for trafikudviklingen i Øresundsregionen.

Højhastighedstog som supplement til fly

Større miljøbevidsthed vil lægge pres for at reducere flytrafikken. Højhastighedstog er et alternativ til fly på strækninger op til cirka 1.000 kilometer. Det bliver en udfordring for Københavns Lufthavn som international

transportknodepunkt. Det er derfor væsentligt, at udbygningen af højhastighedstog i regionen kan støtte lufthavnen, så den kan fungere som multimodal knodepunkt for international persontransport.

Københavns Lufthavn som internationalt knodepunkt

Tilgængeligheden til regionens metropol bliver vigtigere og vigtigere og medfører behov for en veludviklet infrastruktur. Det er væsentligt, at Københavns Lufthavn kan tilpasse sig den multimodale funktion og ikke blot fokusere på fly. Konkurrencen med andre lufthavne gør, at der er en stor risiko for, at interkontinentale linjer kan forsvinde.

Satsning på multifunktionelle transportknodepunkter

Regionens erhvervsliv er presset og har behov for større tilgængelighed. Hvis der opstår vanskeligheder eller hindringer for fly- og vejtransport, går det ud over tilgængeligheden, da regionen har utilstrækkelig jernbaneinfrastruktur – selv med de planlagte udvidelser. Det betyder, havnene i regionen vil få større betydning, og at tilgængeligheden hertil bliver væsentlig. Havnene kan derfor blive væsentlige multifunktionelle transportknodepunkter.

Øresundsregionen som transitport til Skandinavien og Østersøområdet

Der passerer store godsvolumener gennem Øresundsregionen, og det bør kunne udnyttes som katalysator for udviklingen af den internationale godstransport i regionen. Regionen kan udnytte transittrafikken ved at forarbejde, laste og losse gods i knodepunkterne. Det kræver en bevidst satsning i forbindelse med udvidelsen af væsentlige transitknodepunkter. Dermed skabes der muligheder for at udvikle Øresundsregionen til en grøn transportkorridor, hvor man anvender den transportform, der er mest effektiv, det vil sige skib og tog over lange afstande og bil i distributionsleddet.



Københavns Lufthavn er et knudepunkt for personrejser. Det er både en international lufthavn og et knudepunkt for togtrafik og metro.
Foto: Lars Anshelm.

PASSAGERTRANSPORT

Der foretages godt 80 millioner rejser med bil, tog, fly og busser om året til og fra Øresundsregionen, inklusive rejser fra det øvrige Sverige og Danmark. Godt en fjerdedel heraf er internationale rejser til det øvrige Europa og resten af verden.

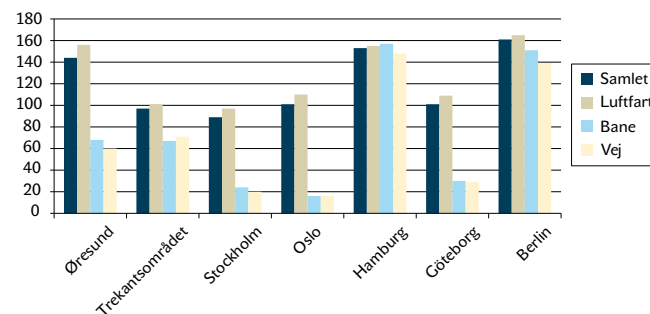
Godt 60 procent af rejserne fra det øvrige Sverige og Danmark til Øresundsregionen foretages med bil og 20 procent med tog. Flyets rolle er marginal i forbindelse med rejser inden for Danmarks grænser, mens fly benyttes lidt oftere i forbindelse med rejser mellem Øresundsregionen og resten af Sverige. Hvad angår rejser uden for Danmark og Sverige, så er fly det dominerende transportmiddel. Bilen benyttes kun i forbindelse med få procent af rejserne, mens bus og tog spiller en mindre rolle i forbindelse med internationale personrejser²⁰.

Tilgængeligheden i forbindelse med personrejser til Øresundsregionen betragtes som god sammenlignet med andre storbyregioner i Skandinavien. Regionens tilgængelighed, hvad angår passagertransport, er på niveau med nærliggende storbyregioner som Hamborg og Berlin. Men selv om de to byer har dårligere tilgængelighed med fly end Øresundsregionen, er tilgængeligheden med tog og bil der- til betydeligt bedre end i Øresundsregionen.

At tilgængeligheden for vej- og jernbanetransport er lavere i Øresundsregionen end i de tyske naboregioner skyldes både dårligere infrastrukturvilkår og de omkostninger og den trængsel, som de rejsende over Øresund, Storebælt og Femern Bælt oplever.

Når den faste forbindelse over Femern Bælt åbner, vil det være en stor forbedring for de landbaserede transportere, især togtrafikken. Rejsetiden med tog mellem København og Hamborg bliver reduceret fra godt fire en halv time til tre timer takket være den faste forbindelse og andre infrastrukturtiltag i Danmark. Det er det første skridt i retning af en yderligere reduktion af rejsetiden til under to timer ved at investere i højhastighedstog i korridoren fra Sverige via Københavns Lufthavn til Hamborg og Berlin.

Kortere rejsetider sydpå betyder mere for Øresundsregionen ud fra et tilgængelighedsperspektiv end hurtigere forbindelse nordpå. Det er dog i fælles skandinavisk interesse, at de tre hovedstadsregioner Oslo/Göteborg, Stockholm og København/Malmö forbindes med hurtige, effektive og miljøvenlige transportsystemer.



Tilgængeligheden i Øresundsregionen er i sammenligning med omkringliggende regioner generelt god, dog er det for en stor del takket være flytrafikken. Hvad angår vej- og jernbanetrafik, er tilgængeligheden til Øresundsregionen dårligere end til både Hamborg og Berlin.

²⁰ Tallene er fra 2005, men der er ingen grund til at tro, at der er sket væsentlige forandringer siden da og til 2010



Trelleborgs havn har en omfattende færgetrafik med transport af gods fra Sverige til det europæiske kontinent. Ligesom de andre store havne i Øresundsregionen forventes havnen i Trelleborg at komme til at spille en væsentlig rolle i fremtiden, hvad angår godstrafik. Foto: Trelleborgs hamn.

Med kortere tidsafstand mellem Øresundsregionen og Hamborg-Berlin stiger mulighederne for samspil mellem forskellige virksomheder og organisationer. Isæt hvis det bliver muligt at pendle til og fra arbejde, selv om befolkningsgrundlaget omkring Femern Bælt er betydeligt mindre end omkring Øresund.

Flys betydning for internationale personrejser

Flyrejser udgør næsten 25 procent af det samlede antal personrejser til og fra regionen, hovedsagelig via Københavns Lufthavn. Lufthavnen er langt det største trafikknudepunkt for internationale personrejser i Øresundsregionen, og dens fremtidige rolle er derfor afgørende for regionens fortsatte udvikling.

Tilgængeligheden til Københavns Lufthavn og muligheden for at flyve derfra til forskellige destinationer i verden er i mange tilfælde en afgørende faktor for internationale virksomheders etablering i regionen. Lufthavnen er en væsentlig faktor, hvis regionen skal kunne konkurrere om virksomhedsetableringer, kompetencer og internationale arrangementer.

Konkurrencen mellem Europas lufthavne er steget i takt med liberaliseringen af luftfartsmarkedet, og kampen om flyselskaberne og deres oversøiske ruter er taget til. Mange lufthavnes status er faldende, og der er nu fire superknudepunkter for luftfart i henholdsvis Amsterdam (Schiphol), Paris (Charles de Gaulle), London (Heathrow) og Frankfurt, hvorfra der går mange direkte oversøiske fly. Det har konsekvenser for de andre europæiske lufthavne og deres mulighed for interkontinentale flyvninger, heriblandt Københavns Lufthavn.

GODSTRANSPORT

Hvad angår godstransport, er Øresundsregionen på grund af sin geografiske beliggenhed et af de vigtigste knudepunkter i Nordeuropa, ikke kun som forbindelse mellem Skandinavien og kontinentet, men også i forhold til Baltikum.

International langdistancegodstrafik til og fra Øresundsregionen foregår hovedsagelig med skib, mens godstransport i øvrigt domineres af transport med lastvogn. En mindre andel, cirka 10 procent, af transporterne inden for Skandinavien og til og fra det centrale Europa foregår med jernbane. Mindre mængder af højværdigods transporteres med fly til og fra regionen.

For søtransportens vedkommende er det især havnene i Helsingborg, Trelleborg, Malmö, Køge og Kalundborg, der har betydning i regionen. Helsingborg er blandt andet en væsentlig containerhavn, Malmö har en betydelig bilimport, og Trelleborg har en omfattende færgetrafik til tyske havne. På den danske side er havnen i Kalundborg specialiseret i olieimport. Køge havn har ambitioner om at blive koblet til et logistikcenter i transportkorridoren i Femern-Øresund.

Jernbanetransporten til, fra og gennem regionen bør udvikles. Når Femern Bælt-forbindelsen står klar, reduceres transportafstanden til Hamborg med 150 kilometer sammenlignet med ruten via Jylland. Der er imidlertid flaskehalse på den nye forbindelse til Hamborg. Storstrømsbroen og passagen over Guldborgsund er stadig enkeltsporede ruter i Danmark, og i Tyskland vil strækningen mellem Puttgarden og Lübeck være enkeltsporet frem til 2027. Og selv derefter vil Femernsundbroen mellem Femern og fastlandet være enkeltsporet.

Med disse flaskehalse vil kun halvdelen af det antal godstog, som i fremtiden skal passere gennem Danmark, kunne køre den korteste vej. Vejen gennem Jylland og jernbanefærger mellem Trelleborg og Sassnitz/Mukran vil derfor også efter 2025 være af stor betydning for jernbanekapaciteten til det europæiske kontinent.

Der er stor forskel på markedsandelene for godstransport med jernbane mellem Danmark og Sverige. I Danmark er det yderst begrænsede godsmængder, der transporteres med tog, hvoraf størstedelen er transittrafik, mens jernbanen spiller en væsentlig rolle i forbindelse med godstransport i Sverige.

Det er nødvendigt at udvikle jernbanetraffic, der kan stå for en større del af godstransporterne, for at få hele Øresundsregionen til at leve op til målsætningen om en grøn transportkorridor gennem regionen.

Godsfragt med jernbane er langt mere udbredt i Sverige end i Danmark. Hvis Øresundsregionen vil være pioner, hvad angår grønne transportkorridorer, er det nødvendigt at udvikle jernbanetraffic på både den danske og svenske side.

Grøn transportkorridor for gods

Godstransport mellem Skandinavien og kontinentet går ofte gennem Øresundsregionen. Transittrafikken gennem Øresundsregionen udgør godt 6 procent af den totale godstrafikmængde i regionen.

Godstrafikken er vokset kraftigt de seneste årtier; lastbiltransport er den transportform, der har oplevet den største vækst. Godstransport på landevej vil også i de kommende år tegne sig for en væsentlig del af den samlede transport på grund af fleksibilitet og tilgængelighed.

Væksten af godstrafik er imidlertid større end stigningen af transporteret gods, hvilket primært skyldes brugen af hyppige langdistance lastbiltransporter. Det har påvirket miljøet negativt i form af større udledning og forbrug af fossilt brændstof. Desuden skaber denne transportform trængsel på vejnettet i først og fremmest storbyområderne.

Det er derfor nødvendigt at effektivisere godstransporterne; det kan ske ved at optimere kapacitetsudnyttelsen ved hjælp af større godsmængder per lastbil og godsvogn. Der er også behov for en fleksibel udnyttelse af og adgang til de logistik- og distributionssystemer, som i dag ofte udgør en barriere for at kunne udnytte køretøjernes lastkapacitet maksimalt. Desuden er det påkrævet med øget fokus på udviklingen af mere miljøvenlige køretøjer og brændstoftyper.

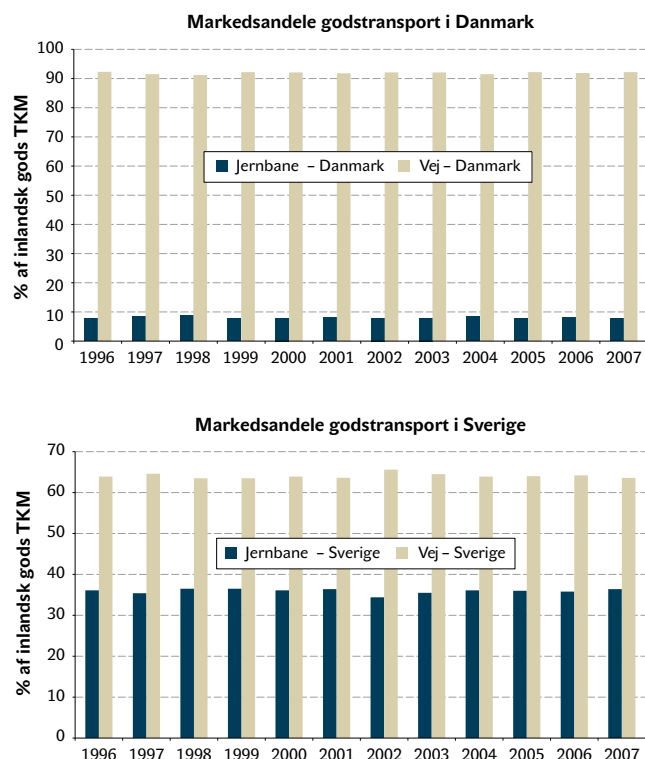
Det er imidlertid ikke nok at ændre udbuddet af grønne transportformer – transportindkøberne skal også efterspørge grøn transport. Man kunne for eksempel udvikle en mere intelligent logistik, som er bedre egnet til brugen af intermodale og energieffektive transportløsninger.

Selv om størstedelen af lastbiltransporterne sker inden for regionen, er det transporterne til, fra og gennem regionen, der først og fremmest kan påvirkes ved hjælp af målrettede tiltag.

I 2008 udgjorde den transporterede godsmængde med jernbane over Øresund cirka 5 millioner ton, hvilket svarer til cirka 13 godstog per døgn og retning. I 2020 forventes godsmængden at udgøre 11 millioner ton, hvilket svarer til cirka 30 godstog per døgn og retning.

Størstedelen af jernbanegodset er transitgods gennem regionen og udgør cirka en fjerdedel af den samlede mængde transitgods. En mindre del af jernbanegodset fragtes via færger fra Trelleborg og Ystad.

Den totale mængde transitgods i 2010 er beregnet til 39 millioner ton sammenlignet med 19 millioner ton i 2003. Stigningen forventes at fortsætte i samme tempo frem til 2030. Så bliver det nødvendigt med en ny transportvej via Helsingborg-Helsingør. For at det skal være muligt at udnytte denne forbindelse er det nødvendigt også at udvide



I Sverige anvendes jernbanen til godstrafik i meget større omfang end i Danmark. Hvis Øresundsregionen vil være på forkant med hensyn til grønne transportkorridorer så er det nødvendigt at udvikle jernbanetraffic.



Kun en fjerdedel af al transitgods gennem regionen foregår med jernbane; størstedelen fragtes med lastbil. Foto: Lars Anshelm.

Skånebanan til dobbeltspor for godstog mellem Södra stambanan (den sydlige hovedlinje) og Ramlösa i Skåne samt bygge en ny jernbaneforbindelse mellem Helsingør og Køge i Ring 5.

FAKTA – Landbaseret transitgods gennem Øresundsregionen

- ▶ I alt 39 millioner ton gods per år i 2020
- ▶ 75 procent foregår med lastbil i 2010
- ▶ Målsætning: Jernbaneandelen skal udgøre 30 procent i 2020
- ▶ Et godstog svarer til 40–60 lastbiler

Ved at etablere en grøn transportkorridor gennem regionen, hvor en så stor del af transporterne som muligt foregår med jernbane, kan man reducere antallet af lastbiltransporter. Udnyttelse af skibsfragt til og fra regionens havne bør også fremmes.

For at kunne gennemføre en sådan omstilling af transportsystemet skal jernbanen have bedre konkurrencevilkår. For det første bør kapaciteten på regionens jernbanelnet forbedres. Dernæst forudsætter det, at virksomhederne og speditører har både viljen og viden til at udnytte jernbanen optimalt som et væsentligt led i transportkæden.

Og jernbaneoperatørerne skal på deres side blive bedre til at tilbyde effektive transportløsninger til konkurrencedygtige priser. De statslige infrastrukturforvaltere spiller her en vigtig rolle ved at udvise fleksibilitet omkring planlægning af jernbanetransport. Det gælder ikke mindst grænseoverskridende trafik, hvor administrative barrierer især kan gøre det vanskeligt for jernbaneoperatørerne at tilbyde smidige transportløsninger.

Hvis der bliver bygget en højhastighedsbane for passagertrafik gennem regionen, vil det påvirke godstrafikkapaciteten, idet antallet af godstog kan flerdobles. For at få effektive transportløsninger baseret på containertrafik skal der også være velbeliggende omladningsterminaler i regionen, hvor man hurtigt og smidigt kan omlade gods mellem forskellige transportformer.



Opsamling Terminal: Tog over længere Terminal: Distribution
løft til tog strækning løft til lastbil

Med grønne transportkorridorer flyttes der mere gods fra lastbil til jernbane, men det kræver, at jernbanens konkurrencevilkår bliver styrket.

Læs mere herom i IBU-Øresunds materiale:

- Godstrafik i Øresundsregionen. GORM-modellen.
- Godstrafik i Øresundsregionen. Kvalificering af GORM-modelresultater.
- International godstransport i Øresundsregionen
- International persontransport i Øresundsregionen
- International tilgængelighed i Øresundsregionen.
- Megatrends – Drivkræfter bag udviklingen af transport og mobilitet i Øresundsregionen
- Trafikstrømme i vigtige korridorer i Øresundsregionen
- Øresund-Femern – en grøn logistik korridor?
- Øresundsregionen som international transportknodepunkt – Vision 2030

Udvikling af jernbanesystemet i Øresundsregionen



Jernbanesystemet i Øresundsregionen er allerede nu hårdt belastet, da passagertrafik og godstrafik konkurrerer om pladsen på jernbanen. Det er nødvendigt både at forbedre og udbygge jernbanenettet, hvis regionen skal bindes tættere sammen, tilgængeligheden skal forbedres og miljøbelastningen reduceres.

Udvikling af jernbanesystemet i Øresundsregionen

DER ER SKET EN KRAFTIG UDVIKLING i person- og gods-trafikken på jernbanen i regionen, hvilket understreges af, at jernbanen i dag på flere strækninger er fuldt udnyttet, og at togene er fyldte. Flere jernbaneprojekter er vedtaget og under udførelse, men trafikken vil ifølge alle prognoser og analyser fortsætte med at stige.

På kort sigt vil der blive bygget en ny, moderne jernbanestrækning mellem København og Ringsted. Strækningen fra Ringsted til Rødby vil i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen blive dels elektrificeret, dels opgraderet til dobbeltsporet jernbane. Strækningen over Storstrømsbroen vil dog fortsat være enkeltsporet.

På den svenske side står Citytunneln i Malmö færdig. Jernbanen fra Malmö til Lund bliver udbygget til fire spor til cirka tre kilometer syd for Lunds Central. Vestkystbanen nord for Helsingborg bliver dobbeltsporet, og tunnelen gennem Hallandsåsen forventes at åbne i 2015. Men mellem Maria station og Helsingborg C er der en stadig enkeltsporet strækning tilbage.

Banestrækningerne til København og Malmö er i dag jernbanesystemets mest belastede afsnit. De planlagte udbygninger vil kunne håndtere den stigende trafik i disse områder, men der vil opstå problemer og trængsel på jernbanenettet andre steder i systemet, for eksempel nord for Lund og vest for Ringsted.

Øresundsbroen er også et kritisk afsnit i systemet, og analyser viser, at broen og dens landanlæg snart når sin kapacitetsgrænse. Det skyldes, at persontog og godstog konkurrerer om plads på sporene, samtidig med at trafikmængden på jernbanen stiger. Man drøfter et vigespor på Peberholm, men det vil kun få marginal betydning, da godstog med retning mod Sverige vil få svært ved at komme op i fart igen på stigningen op over højbroen, og de vil derfor lægge yderligere beslag på kapaciteten. Der diskutere-

res forskellige tiltag ved Københavns Lufthavn for at få bedre kapacitet gennem terminalen.

Øresundsregionen står over for mange udfordringer i forhold til togtrafikken indenfor, gennem samt til og fra regionen. Analyser viser, at det er nødvendigt med store investeringer i jernbanesystemet for at håndtere den fremtidige udvikling i jernbanetrafikken, både regional- og fjerntrafik. Det skal dels sikre en bedre tilgængelighed for persontog, dels øge kapaciteten for godstog gennem Øresund og dermed muligheden for overførsel af gods fra vej til jernbane.

ØRESUNDSBROEN

Den faste forbindelse mellem København og Malmö har haft stor betydning for trafikken over Øresund og for mulighederne for at øge udbyttet af arbejdskraft, studier, kultur og samarbejde. Det er forbindelsens regionale betydning der har været mest mærkbar, men også direkte togforbindelser mellem København og et større antal byer i Sverige, blandt andet Göteborg og Stockholm, er blevet påvirket.

Den faste forbindelse over Øresund har medført et ekstra bidrag til samfundsøkonomien i størrelsesordenen 11,5 milliarder danske kroner i de første 10 år. Denne gevinst forventes at vokse successivt og vil i 2010 udgøre to milliarder danske kroner per år. 80 procent af bidraget skyldes arbejdsmarkedseffekten. Gevinsten kan først og fremmest henføres til København og Malmö og er nogenlunde ligeligt fordelt mellem danskere og svenskere.

Pendlingen over det sydlige Øresund er tidoblet de 10 år, forbindelsen har eksisteret, fra 2.000 til 20.000 pendlere. 20.000 køretøjer passerer dagligt forbindelsen, og toget transporterer 30.000 rejsende, hvoraf arbejdspendlere og studerende udgør en meget stor del.

FAKTA – Øresundsbroen

- ▶ 70.000 personrejser per døgn, heraf 30.000 med tog i 2010
- ▶ Trafikken fordobles frem til 2030
- ▶ Samfundsværdien af Øresundsbroen forventes i 2020 at udgøre 2 milliarder danske kroner om året
- ▶ 30 godstog og 150 persontog bruger forbindelsen daglig i 2010
- ▶ I 2010 kører 8 tog per time og retning over broen i myldretiden
- ▶ I 2020 vil behovet være 11 tog i timen, i 2030 13 tog i timen i hver retning

Bilisterne har fået de største gevinster af broen. Det skyldes, dels at de havde dårligere vilkår end dem, der rejste med kollektiv transport, før broen åbnede, dels at togsystemet er relativt dårligt integreret, især på den danske side.

For godstransportens vedkommende har forbindelsen betydet smidigere løsninger med gennemgående tog mellem Sverige og kontinentet uden den forsinkelse og de omkostninger, som er forbundet med færgeoverfart. Forskellige tekniske jernbanesystemer i Danmark og Sverige har

dog betydet, at togoperatørerne har måttet købe specielle lokomotiver med dobbelttekniske systemer.

Øresundsforbindelsens jernbanekapacitet er snart fuldt udnyttet. Det skyldes hovedsagelig kombinationen af langsomme godstog og hurtige persontog. Ved Københavns Lufthavn er der desuden en jernbaneløsning, hvor godstog skal skifte spor uden for stationen. Når både gods- og passagertrafikken ifølge prognoserne vil stige kraftigt, vil der opstå forsinkelser og forstyrrelser, hvis der ikke besluttes nye tiltag.

På kort sigt kan kapaciteten ved Københavns Lufthavn udbygges, men på længere sigt er det nødvendigt at separere person- og godstrafik. Det kræver yderligere en fast forbindelse over Øresund.

FEMERN BÆLT-FORBINDELSEN

Femern Bælt-forbindelsens væsentligste opgave bliver at fungere som link mellem Skandinavien og det europæiske kontinent for fjernrejser og –transporter. Den vigtigste funktion for passagertrafikken er således forbindelsen mellem Øresundsregionen og Hamborg-regionen. Forbindelsen vil også være et vigtigt element i fremtidens højhastig-



Kortet viser kapaciteten på jernbanenettet i Øresundsregionen, når de projekter, der allerede er vedtaget, er gennemført. Det fremgår tydeligt, at kapaciteten flere steder udnyttes maksimalt, og at det på disse strækninger ikke er muligt at indsætte flere tog. Der er flere flaskehalse i systemet, hvor der vil opstå problemer, når trafikmængden stiger.



Ved færgelejet i Rødby kører togene om bord på færgerne, som tager dem til Puttgarden og videre ind i Tyskland. Togkapaciteten på færgerne er dog begrænset, og en fast Femern Bælt-forbindelse muliggør mere togtrafik mellem Danmark og Tyskland og forbinder Øresundsregionen med det europæiske kontinent. Foto: Flemming Karlsen/DSB.

hedsforbindelse, som forbinder Skandinavien med kontinentets jernbanesystem.

Mens Øresundsbroen er en forbindelse i et storbyområde, så kommer Femern Bælt-forbindelsen til at forbinde to tyndt befolkede områder af Danmark og Tyskland. Det betyder, at der næppe vil opstå et omfattende regionalt rejsemønster.

Nærmeste større by i Danmark er Nykøbing Falster med cirka 20.000 indbyggere, og i Tyskland er det Lübeck med godt 20.000 indbyggere. Afstanden mellem de to byer er omkring 120 kilometer.

Fordelene for godstransport – især med jernbane – gælder i høj grad langdistancetransporter, som med den faste forbindelse får kortere transporttider, samtidig med at kapaciteten kan øges. Det indebærer, at der vil passere mere trafik gennem Øresundsregionen, og at kapaciteten på både vej- og jernbanenettet bliver endnu mere presset.

Allerede i dag foregår meget af fjernbiltrafikken – både lastbiler og personbiler – med færgerne mellem Rødby og Puttgarden. Jernbaneforbindelsen via færgerne har mindre betydning, da kapaciteten er begrænset, og al godstrafik via Danmark går over Storebælt og gennem Jylland.

Når den faste forbindelse står færdig, bliver jernbanestrækningen mellem Øresund og Hamborg godt 150 kilometer kortere. Et problem står imidlertid tilbage, når forbindelsen åbner: Tilslutningsjernbanen på den tyske side vil ikke være udbygget med dobbeltspor. Det sker først i 2027, og først da får forbindelsen den standard, der er nød-

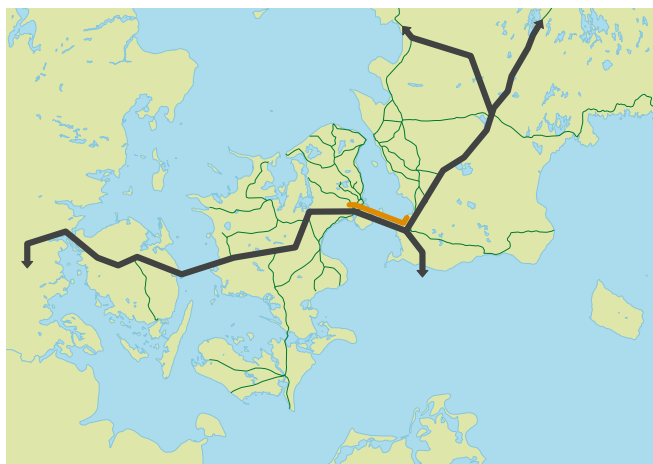
vendig for at kunne overføre mere jernbanefragt til denne strækning.

Der vil dog stadig være flaskehalse tilbage, der begrænser kapaciteten, hvis ikke der foretages yderligere investeringer. Disse flaskehalse udgøres af broerne over Storstrømmen, Guldborgsund og Femernsund, som også efter 2027 vil være enkelsporede strækninger. Der er endnu ingen konkrete planer om, hvordan disse flaskehalse skal elimineres.

En dobbeltsporet højhastighedsbane forbi disse flaskehalse ville give passagertrafikken bedre rejsetider og godstrafikken større kapacitet. Den planlagte hastighedsstandard i forbindelse med udvidelsen er i dag 200 kilometer i timen i Danmark og 160 kilometer i timen i Tyskland.

Hvis der bliver bygget en højhastighedsbane på denne strækning, bør den udformes, så også godstog kan benytte banen om natten, hvilket ville reducere forstyrrelserne de steder, som den nuværende jernbanelinje servicerer. Målet med en højhastighedsbane er, at man med tog kan tilbagelægge strækningen mellem København og Hamborg på under to timer. Højhastighedsbanen skal også kunne benyttes af hurtigtgående regionaltog.

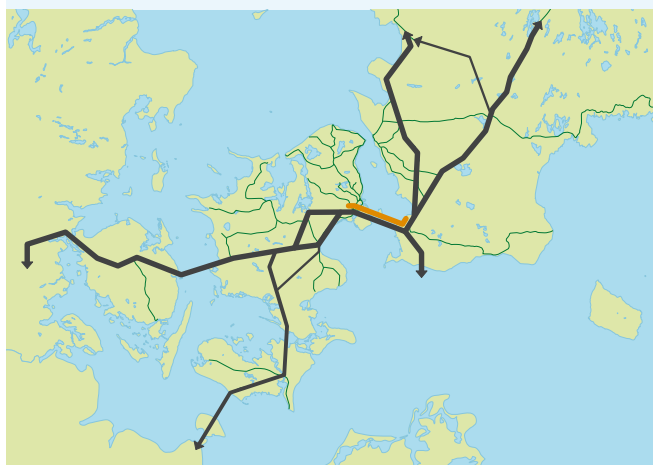
Trods den begrænsede kapacitet vil meget af den trafik, som i dag går via Jylland og via Trelleborg, overflyttes til Femern Bælt-forbindelsen. Hvis der bliver bygget en højhastighedsbane mellem København og Hamborg, kan den eksisterende jernbane primært benyttes til godstrafik og regional passagertrafik.



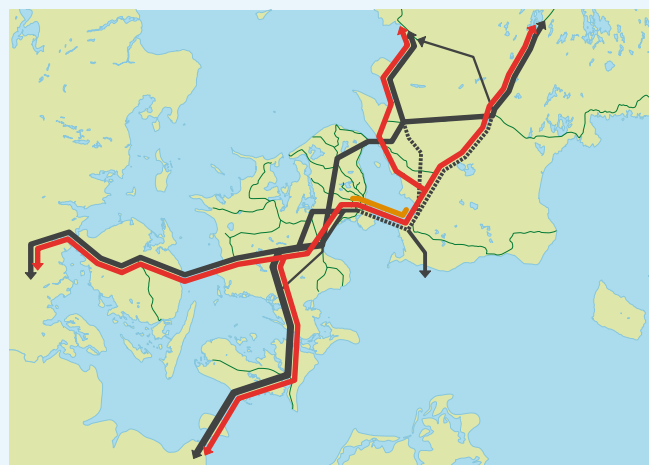
Godstrafik med jernbane 2010



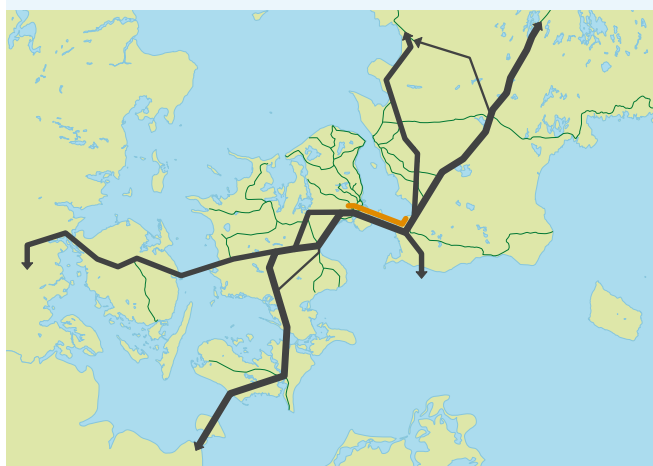
Godstrafik og passagertrafik 2025 uden HH-förbindelse



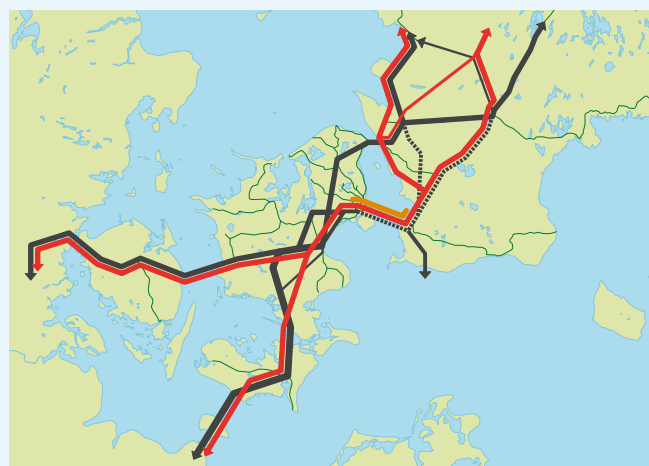
Godstrafik 2020 med Femern



Godstrafik og passagertrafik 2025 med HH-förbindelse



Godstrafik 2025 med dobbeltspor til Hamburg



Godstrafik och passagertrafik med højhastighetstog 2030

FAKTA – Godstrafiklinjer gennem Øresundsregionen

Godstrafikken med jernbane gennem Øresundsregionen flyttes successivt fra Øresundsbroen–Storebælt–Jylland til Helsingborg–Helsingør–Femern Bælt. I dag går godstogene hovedsagelig med færger mellem Trelleborg og Sassnitz/Rostock og via Øresundsbroen, Storebæltbroen og Jylland. I Sverige går stort set al godstrafik via Södra stambanan Hässleholm–Malmö. I 2020, når den faste forbindelse over Femern Bælt står færdig, vil godstog også kunne køre denne vej. I Sverige bliver det samtidig muligt for godstog at køre gennem Hallandsåstunnelen–Åstorp–Teckomatorp–Malmö som supplement til Södra stambanan. Hvis en fast forbindelse over den nordlige Øresund er blevet bygget til 2025, kan størstedelen af alle godstog til og fra Sverige gå via denne forbindelse og Ring 5 ned til Femern. I givet fald bør kapaciteten i Nordtyskland også udbygges. Når passagertrafikken stiger, og højhastighedstog bliver indført, vil der være plads hertil på Øresundsbroen.



HELSINGBORG-HELSINGØR OG RING 5

Rejseudviklingen over Øresund har overgået alle prognoser, og der vil i løbet af få år opstå kapacitetsproblemer, ikke mindst på jernbanedelen. Hvis der skal fragtes mere gods via Øresundsbroen, bliver problemet akut, da passagertrafikken optager mere og mere af forbindelsens kapacitet.

I 2020 vil øresundstogene skulle køre i 10-minuttersdrift i dagtimerne, og så bliver der ikke plads til godstog, som er betydeligt længere tid om at tilbagelægge strækningen mellem Svågerthorp og Københavns Lufthavn end persontog.

Øresundsbroen og især togtrafikken herpå har styrket integrationen i det sydlige Øresund. Med en fast forbindelse i det nordlige Øresund må det forventes, at der sker en tilsvarende udvikling her, selv om den nuværende færgetrafik er af relativ høj standard.

En forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør forventes at aflaste Øresundsbroen for en stor del af godstrafikken, især med jernbane. Derimod vil biltrafikken kun blive marginalt påvirket. En ny forbindelse ville øge tilgængeligheden til steder i den nordlige del af Øresundsregionen markant og ville reducere rejsetiden mellem Oslo/Göteborg og København.

Forbindelsen bør omfatte alle former for jernbanetraffic, men behovet og fordelene er størst for godstrafikken og den regionale passagertrafik. Forbindelsen vil give nye regionaltogetlinjer over Øresund, som kan bidrage til en bedre integration i den nordlige del af Øresundsregionen.

Der er et stort befolkningsunderlag i det nordlige Øresund, ligesom der er mange arbejdspladser på begge sider af sundet. Prognoser viser, at den samlede pendling over Øresund ville stige med 50 procent, hvis der blev bygget en fast forbindelse for både tog og biler mellem Helsingør og Helsingborg. En fast forbindelse ville også give adgang til et større antal arbejdspladser med en rejsetid på 60 minutter i bil. Effekterne er størst i området omkring Helsingborg, men man vil fra store dele af det danske hovedstadsområde og det vestlige Skåne have 100.000 flere arbejdspladser inden for rækkevidde end i dag.

Der er allerede i dag et stort trafikunderlag for en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør. Beregningerne viser, at forbindelsen vil være betalt af brugerne i løbet af 30 år. Det forventes endvidere, at forbindelsen vil generere overskud, som kan bidrage til at finansiere landanlægene.

FAKTA – En fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør

IBU Øresund delaktivitet 3 analyserer vilkår, effekter og principudformning for en ny fast forbindelse over Øresund mellem Helsingborg og Helsingør. En tunnelloøsning med forskellige tunneler til biler, persontog og godstog med tilslutning til vej og jernbane på begge sider af sundet har vist sig at være den bedste løsning. Det kræver omfattende landanlæg, og prognoserne viser, at der allerede fra start vil være et stort trafikpres.

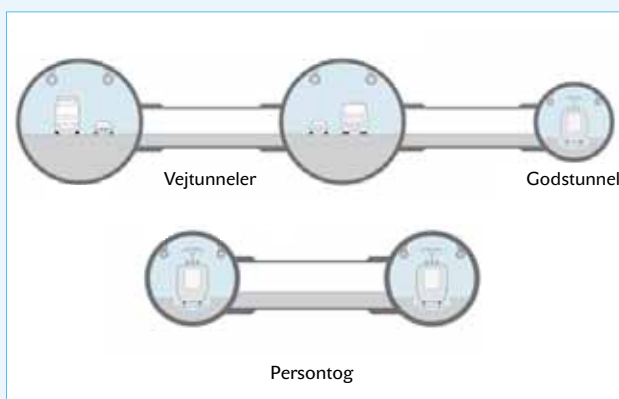
Den faste forbindelse med landanlæg forventes at koste 32 milliarder danske kroner og Ring 5 cirka 18 milliarder, det vil sige en total investering på 50 milliarder kroner. Analyserne viser, at projektet trods investeringens størrelse vil være samfundsøkonomisk rentabelt.

I 2030 forventes følgende trafikvolumener via forbindelsen på en hverdag:

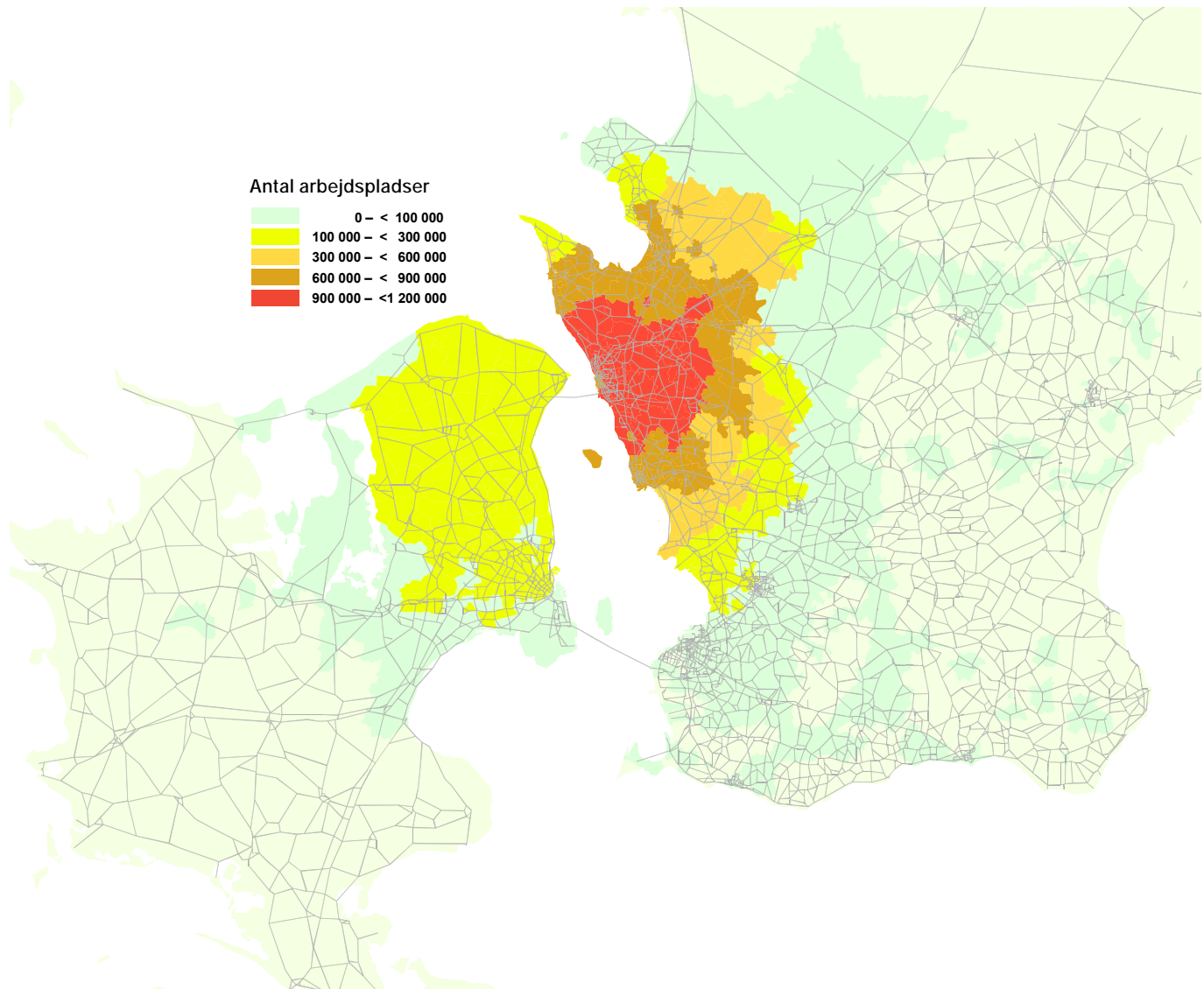
- ▶ 16.000 personbiler
- ▶ 20.000 togrejse
- ▶ 120 persontog
- ▶ 2.000 lastbiler
- ▶ 75 godståg

Forslag til en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør:

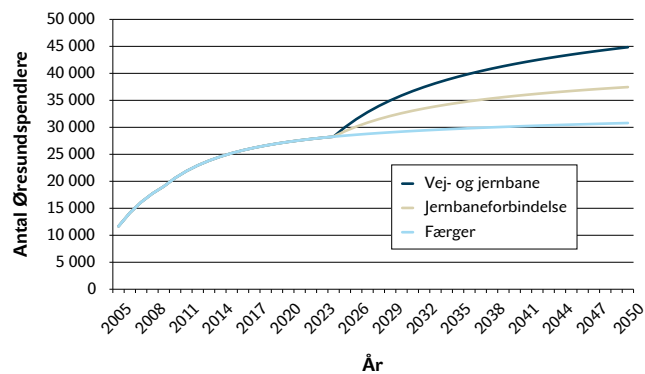
- ▶ To tunneler til passagertrafik med jernbane mellem Knutpunkten og Helsingør Station
- ▶ En tunnel til godstrafik med jernbane mellem Ramlösa og Snekkersten
- ▶ To tunneler til biler mellem Malmöleden og Helsingørmotorvejen
- ▶ Anlægsudgifter 32 milliarder danske kroner



Principudformning af en fast HH-forbindelse.



Med en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør vil adgangen til et større antal arbejdspladser inden for en times kørsel med bil være en stor mulighed for befolkningen i det nordlige Øresund.



Beregninger viser, at med blot en jernbaneforbindelse ville den totale pendling over Øresund stige med 20–25 procent frem til 2050. Hvis der bygges både en vej- og jernbaneforbindelse, kan pendlingen over Øresund stige med 40–50 procent.

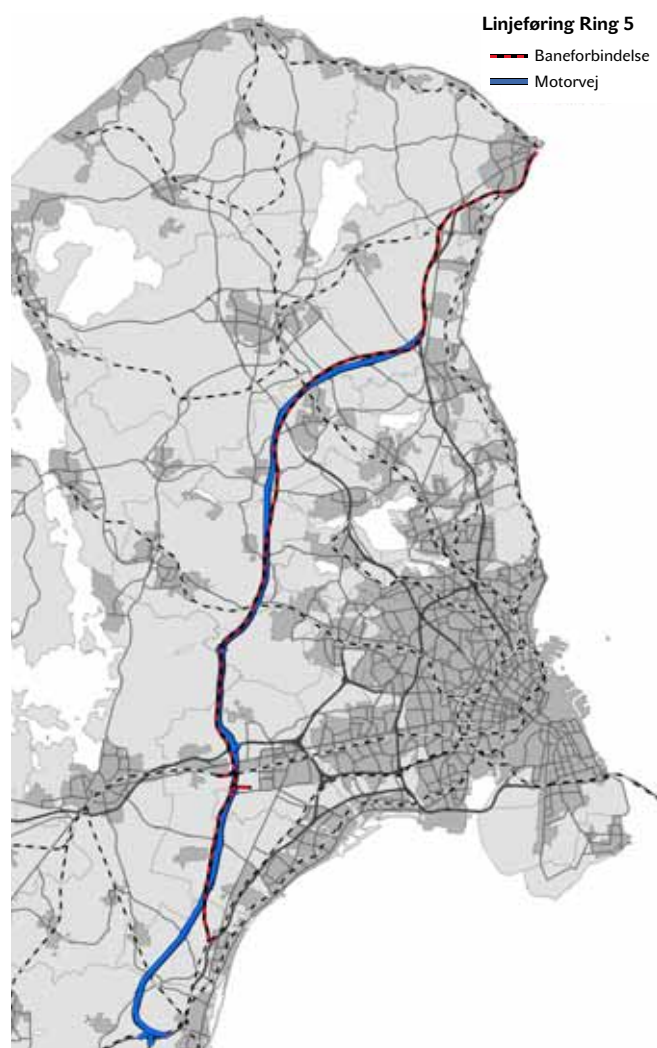
2030-prognose	Antal biler	Togrejser
Øresundsbron	36.000	58.000
HH-forbindelsen	16.000	20.000
Øresund total	52.000	78.000

Prognoser viser, at både tog og bil ville benytte en fast HH-forbindelse, hvis den stod klar i 2030. Det viser, hvilken betydning en ny fast forbindelse over Øresund ville få.

I Danmark bør der også bygges en ny motorvej og jernbane i transportkorridoren (Ring 5) vest for København mellem Helsingør og Køge.

Analyser viser, at det er nødvendigt med Ring 5 for at få den fulde effekt af en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør. Det meste af trafikken på ringvejen vil dog være regional. Det betyder en meget bedre tilgængelighed i denne del af regionen og en aflastning af vejnettet omkring København.

Motorvejen i Ring 5-korridoren forventes at få en trafikbelastning på cirka 50.000 køretøjer i døgnet, hvoraf de fleste er en overflytning fra andre veje på Sjælland. Blot 10 procent af trafikken vil være transittrafik gennem det nordlige Sjælland.



Ring 5-korridoren er nødvendig, hvis Øresundsregionen skal klare den fremtidige trafikstigning. Korridoren skal aflaste trafiksystemet i Københavns nærområde, og det er først og fremmest regionaltrafikken, som kommer til at benytte ringvejen.

ET GRÆNSEOVERSKRIDENDE REGIONALT PERSONTOGSSYSTEM

Velfungerende kollektiv trafik er en forudsætning for dels at skabe tilgængelighed for alle de mennesker, der bor og arbejder i regionen, dels for at binde regionen sammen og dermed fremme integrationen. For at lette presset fra den stigende biltrafik og dens miljøpåvirkning må regionen kunne tilbyde konkurrencedygtige alternativer. Den kollektive trafik skal gøres mere attraktiv ved at udbygge og opgradere jernbanenettet og have en velfungerende bustransport samt at udvikle regionale og lokale cykelstier.

Det er med andre ord nødvendigt at udvikle et grænseoverskridende regionalt, kollektivt trafiksystem, som kobler hele regionen sammen. Et effektivt og attraktivt regionalt jernbanesystem fremmer brugen af den kollektive trafik. Sådanne investeringer vil også give et bedre miljø i regionen og reducere CO₂-udslippet.

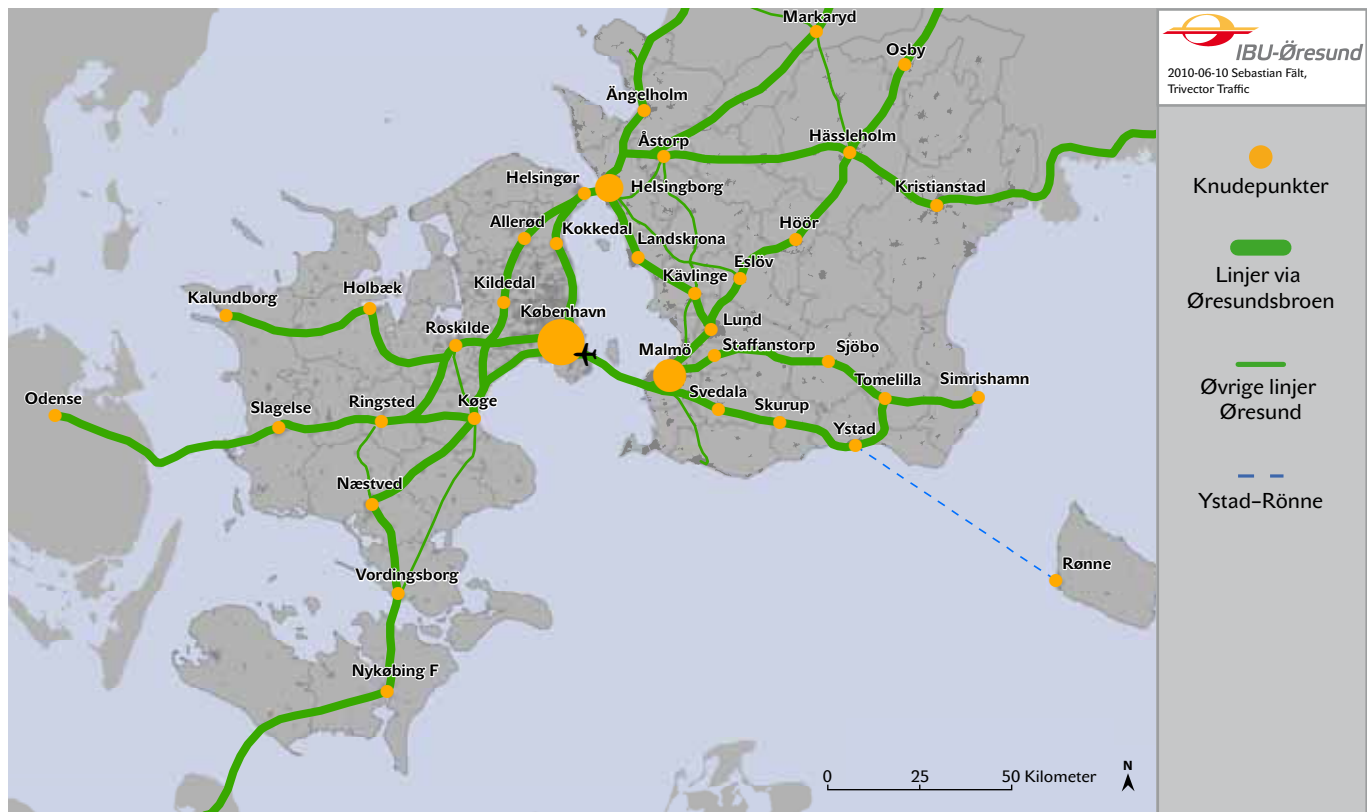
Øresundstog fungerer i dag som grænseregionalt tog på den svenske side med forbindelse fra Malmö til Göteborg, Kalmar og Karlskrona. På den danske side har Øresundstog mere karakter af lokaltog, som binder København og Helsingør sammen med en lang række stationer derimellem.

Øresundstogsystemet bør udvikles med flere grænseoverskridende linjer, hvis det skal være et alternativ i hele regionen. Ud over nye jernbanestrækninger er det nødvendigt at modernisere den eksisterende infrastruktur ved at opgradere hastigheden og omlægge til elektrisk togdrift samt at oprette yderligere busforbindelser i de områder, som ikke er dækket af jernbanenettet. En mere effektiv udnyttelse af Øresundsbroen sammen med en fremtidig fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør er et nødvendigt element i udviklingen af togsystemet.

Andre sportrafikløsninger

Der er flere grunde til at arbejde med forskellige jernbane-løsninger i regionen. Der findes en veludviklet og gennemprøvet teknologi for elektrificering af sporbunden trafik, der er velfungerende sikkerhedssystemer, der minimerer risiko for uheld, samtidig med at man kan tilbyde hurtige forbindelser med høj kapacitet.

Det er dog ikke økonomisk rimeligt at etablere sporbunden trafik i og mellem mindre byer. Men der findes moderne busser, som kører på nye former for brændstof, der påvirker miljøet mindre end gammeldags benzin- eller dieseldrevne busser. Tilgængeligheden i vejnettet sikres ved at etablere særlige busbaner og ved at prioritere busserne i signalregulerede kryds.



Det grænseoverskridende togsystem er baseret på det nuværende øresundstogs-system. Ved at udnytte de mange eksisterende persontogstrækninger kan man udvikle et bedre regionaltogets-system.

Sporvogne i større byer oplever en renaissance. I 1960- og 1970'erne forsvandt de fleste sporvognsruter i Øresundsregionens større byer. I dag er der i Skåne planer om på ny at indføre sporvognstrafik i Malmø, Lund og Helsingborg. I København har metroen delvis erstattet planerne om at genindføre sporvognstrafik, og den planlagte udvidelse af Ring 3 er en form for letbane.

I forbindelse med planlægning af ny sporvognstrafik undersøger man også mulighederne for at udnytte teknikken med såkaldte duosporvogne, det vil sige sporvogne, som både kan køre på egne spor i byområder og på det almindelige jernbanelinje i landområder. Sådanne løsninger kan betyde, at flere steder i Skåne kan komme til at blive omfattet af sporvognstrafiksystemer i fremtiden.

Attraktive løsninger for gang- og cykeltrafik

Et godt og velfungerende kollektiv trafiksystem bør suppleres med gode gang- og cykelstier i byområderne. For at gøre sig uafhængig af bil til at komme omkring er det væsentligt, at alternativerne er trygge og behovstilpasset. Gang- og cykelstier bør føre direkte til centrale områder, have god belysning og være trygge med sikre skæringspunkter med den øvrige trafik. Der bør være velbeliggende og sikre cykelparkeringspladser på centrale steder.

Tilpassede kollektive trafik-løsninger

En måde at skabe et mere miljøvenligt transportsystem med færre negative effekter på trafikmiljøet end i dag er at få flere til at benytte den kollektive trafik. Man skal kunne tage med et kollektivt transportmiddel direkte fra alle Øresundsregionens byområder til regionale knudepunkter. Jernbaneløsninger skal først og fremmest vælges, hvis forudsætningerne er til det, mens bustrafikken skal betjene byer, som ligger uden for jernbanestrækningerne, eller der hvor der ikke er mulighed for at stoppe på grund af jernbanens kapacitet.

Alle regionens jernbaner skal på sigt elektrificeres for at tilgodese miljøvenlig transport. Bustrafikken skal også have en miljøprofil med busser, der kører på miljøvenligt brændstof.

Det er væsentligt for den lokale kollektive trafik, at holdepladser og terminaler bliver udformet, således at de bidrager til en høj rejsestandard. Det er nødvendigt med en attraktiv kollektiv trafik for at kunne konkurrere med privatbilisme og dermed bidrage til en bæredygtig udvikling. Terminalernes placering i byerne og deres tilgængelighed for alle trafikanter er også en afgørende faktor for den kollektive trafik udviklingsmuligheder.



Metroen i København er et effektivt persontrafiksystem i det centrale København, som består af to linjer. Foto: Lars Anshelm.

Visse terminaler, som ligger lettilgængeligt i forhold til det overordnede vejnet, bør kombineres med gode faciliteter for bilparkering, som gør det nemt at vælge tog eller bus på en del af rejsen, også for dem der bor langt fra kollektive trafikruter.

HØJHASTIGHEDSSYSTEM MELLEM SKANDINAVIEN OG KONTINENTET

Øresundsregionens tilgængelighed kan først og fremmest forbedres ved hjælp af hurtigere landtransport. Jernbanen bør derfor udbygges, så den kan trafikeres af højhastighedstog både nordpå mod Stockholm, Göteborg og Oslo samt sydpå mod Hamborg og Berlin. Især de sydgående forbindelser er væsentlige, hvis Øresundsregionen skal kunne kobles til det europæiske højhastighedsnet.

Man har rundt om i Europa siden 1980'erne bygget jernbaner til højhastighedstog, og der kører i dag højhastighedstog mellem mange af Europas storbyområder. Det giver større tilgængelighed, og miljøbelastningen er minimal. Takket være kortere rejsetider og god komfort er højhastighedstogene meget konkurrencedygtige i forhold til både bil- og flytrafik på strækninger op til cirka 1.000 kilometer.

I 2009 blev der i Sverige gennemført en undersøgelse af anlæggelse af et jernbanenet til højhastighedstog på strækningen Stockholm–Jönköping–Göteborg/Øresund. Linjestrækninger og trafik blev analyseret. Beregninger viste, at anlægsudgifterne ville beløbe sig til cirka 125 milliarder svenske kroner, men at projektet trods alt ville være rentabelt²¹.

Motivet til et svensk højhastighedsnet er dels at reducere rejsetiderne mellem Sveriges storbyområder med en miljøvenlig transportform, dels at frigøre kapacitet på det eksisterende banenet til stigende godstrafik og regional passagertrafik. Et andet vigtigt motiv er at knytte Stockholmsregionen tættere til det europæiske kontinent med hurtige togforbindelser via Øresundsregionen. Da en ny højhastighedsbane går gennem andre områder end det nuværende banenet, skal en højhastighedsbane også kunne bruges til hurtige regionaltog på en del af strækningerne.

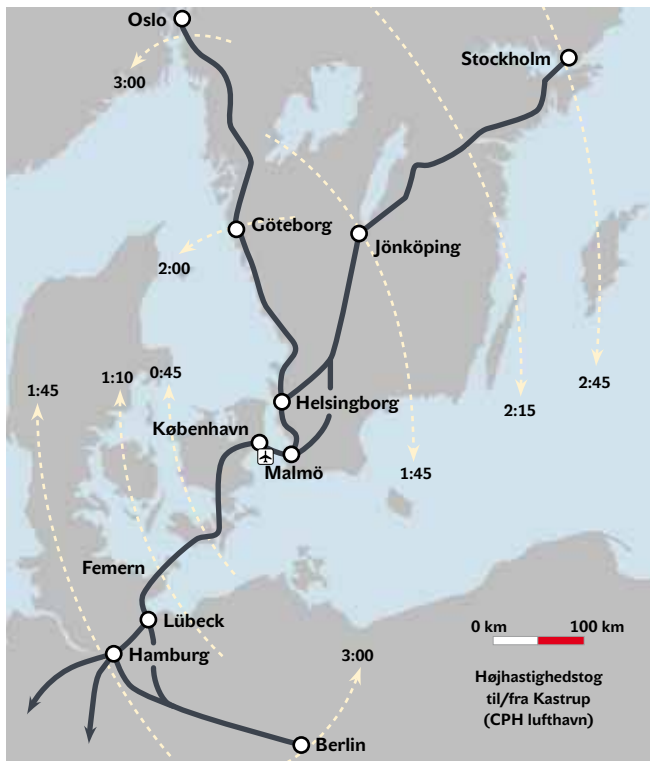
Hvad angår Øresundsregionen, vil Københavns Lufthavn blive det naturlige nav for højhastighedstog i regionen. Her er der gode forbindelser til lokale og regionale trafiksystemer og flyforbindelser. Lufthavnen forventes derfor at blive den væsentligste station i regionen, og dens opland bliver betydeligt større end i dag.

Kystbanens kapacitet og hastighedsstandard er ikke ideel for højhastighedstog. Visse tog får sandsynligvis endestation i København, mens andre fortsætter til Femern og Hamborg/Berlin.

Det kræver bygning af en ny bane fra Køge via Femern til Hamborg med en hastighedsstandard på mindst 250 kilometer i timen.

Ud over Københavns Lufthavn udgør det centrale København, Malmö, Lund og Helsingborg i Øresundsregionen også vigtige noder i et højhastighedssystem. Det er dog ikke givet, at alle højhastighedstog vil gøre stop ved alle disse stationer.

²¹ SOU 2009:74. Høghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft, 2009



Ved at binde Norge, Sverige, Danmark og Tyskland sammen med et højhastighedstogssystem reduceres togrejsetiderne markant, og toget bliver på disse strækninger et alternativ til fly.

FAKTA – Højhastighedstog

- ▶ Hastigheder over 250 kilometer/time
- ▶ Markedet er hovedsagelig en afstand på 300–1.000 kilometer
- ▶ Kører hovedsagelig på egne spor af høj standard
- ▶ Erstatte flyrejser på korte og mellemlange afstande
- ▶ Eksempel: Frankrig (TGV), Spanien (AVE), Tyskland (ICE)

Læs mere herom i IBU-Øresunds materiale:

- Debatoplæg til banestrategi for en konkurrencedygtig Øresundsregion
- Ex-post analyse: samfundsøkonomiske beregninger af Øresundsbroen
- Fast HH-forbindelse – tekniske analyser inklusive en bilagsrapport
- Fast HH-forbindelse. Organisation og finansiering
- Godstrafik i Øresundsregionen. GORM-modellen. Tetraplan, 2010.
- Godstrafik i Øresundsregionen. Kvalificering af GORM-modelresultater.
- HH-forbindelsens samfundsøkonomiske lønsomhed
- Idé till gränsöverskridande regionaltågssystem i Øresundsregionen 2030
- MOCCA – modell för pendlingen över Öresund
- MOCCA och LATTE: modeller för den framtida arbetspendlingen över Öresund
- Ny motorvej og jernbane i Ring 5 – indledende analyser
- Prognoser for Øresundsregionen med Skåne-TASS
- Prognos för arbetspendling i Øresundsregionen med nya förbindelser Helsingborg – Helsingör
- Systemstudie – järnvägstrafik i Øresundsregionen

Knudepunkter



Øresundsregionen består både af regionale og internationale knudepunkter. Der er et stort potentiale i at udvikle disse knudepunkter ud fra hver deres specielle egenskaber. Mens godstransportknudepunkterne kan udvikles til multimodale nav, kan persontrafikknudepunkter udvikles til spændende mødesteder, hvortil og fra den kollektive går.

Knudepunkter

TILGÆNGELIGHEDEN ER STØRST DER, hvor vigtige transportlinjer mødes. Der er derfor et stort potentiale i at udvikle de forskellige knudepunkter i regionen ud fra deres særlige karakteristika. Passagertrafikknudepunkter falder oftest sammen med togstationer i byområderne, hvor der også er busterminaler, og hvor forskellige transportformer mødes. Disse knudepunkter kan mange steder videreudvikles og blive det naturlige centrum i et område med et bred vifte af ydelser og aktiviteter med mange besøgende.

Godstrafikknudepunkter ligger ikke centralt i byområderne. Disse knudepunkter er i stedet placeret i havne og andre steder i transportinfrastrukturen med god adgang til det overordnede vejnet og jernbanenettet. Her kan både omladning af varer mellem forskellige transportformer finde sted, ligesom der er forskellige muligheder for forarbejdning af visse produkter. Logistikvirksomheder kan med fordel etablere sig i disse knudepunkter.

KØBENHAVNS LUFTHAVN BLIVER NAV FOR INTERNATIONAL PASSAGERTRAFIK

Som tidligere nævnt er det af stor interesse for Øresundsregionen, at Københavns Lufthavn kan udvikles som knudepunkt i et fremtidigt højhastighedssystem på skinner. Lufthavnen er også international flyvnings primære nav i Skandinavien, og en satsning på højhastighedstog vil øge lufthavnens opland og frigøre kapacitet til oversøiske flyruter.

Lufthavnen er allerede i dag tilgængelig for regionale og lokale rejsende med bil og tog. København har også metroforbindelse med lufthavnen. Hvis knudepunktet skal kunne udvikles yderligere og som knudepunkt i et højhastighedssystem, skal togterminalen udvides med mere kapacitet. Hvis størstedelen af godstrafikken flyttes til en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør, vil det lette udbygningen af terminalen.

De regionale togforbindelser til og fra lufthavnen – især på den danske side – bør også forbedres, da den regionale togtrafik er et væsentligt element i en sammenhængende Øresundsregion. Flere regionale toglinjer fra hele regionen bør derfor føres til Københavns Lufthavn. Og ved også at lade regionaltog fra regionens ydre områder benytte den fremtidige højhastighedsbane kan større dele af regionen nå til Københavns Lufthavn inden for en times rejsetid.

Højhastighedstog vil give hurtige forbindelser med Stockholm, Göteborg, Oslo, Hamborg og Berlin. Flytrafikken mellem disse strækninger vil kunne reduceres kraftigt, og flykapaciteten kan i stedet stilles til rådighed for langdistanceruter og -transporter.

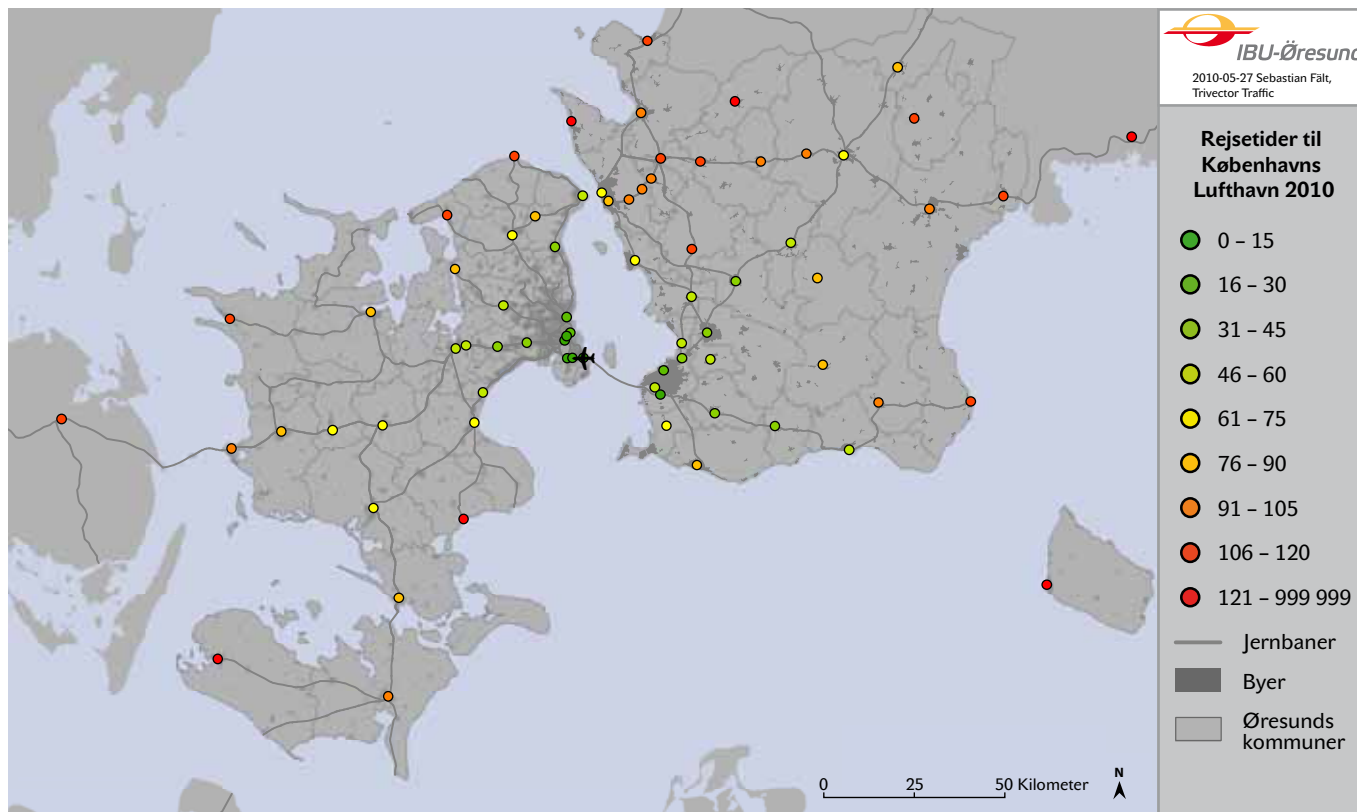
Biltilgængeligheden til lufthavnen er allerede god nu takket være motorvejsforbindelser fra forskellige egne af regionen. Metroen giver det centrale København hurtige og hyppige forbindelser med Københavns Lufthavn.

Terminalen til passagertrafik i Københavns Lufthavn bør have ny udformning, som vil styrke forbindelsen mellem de forskellige trafikformer. Lufthavnen er ikke den endelige destination for alle rejser, men er et udvekslingspunkt mellem de forskellige transportmidler.

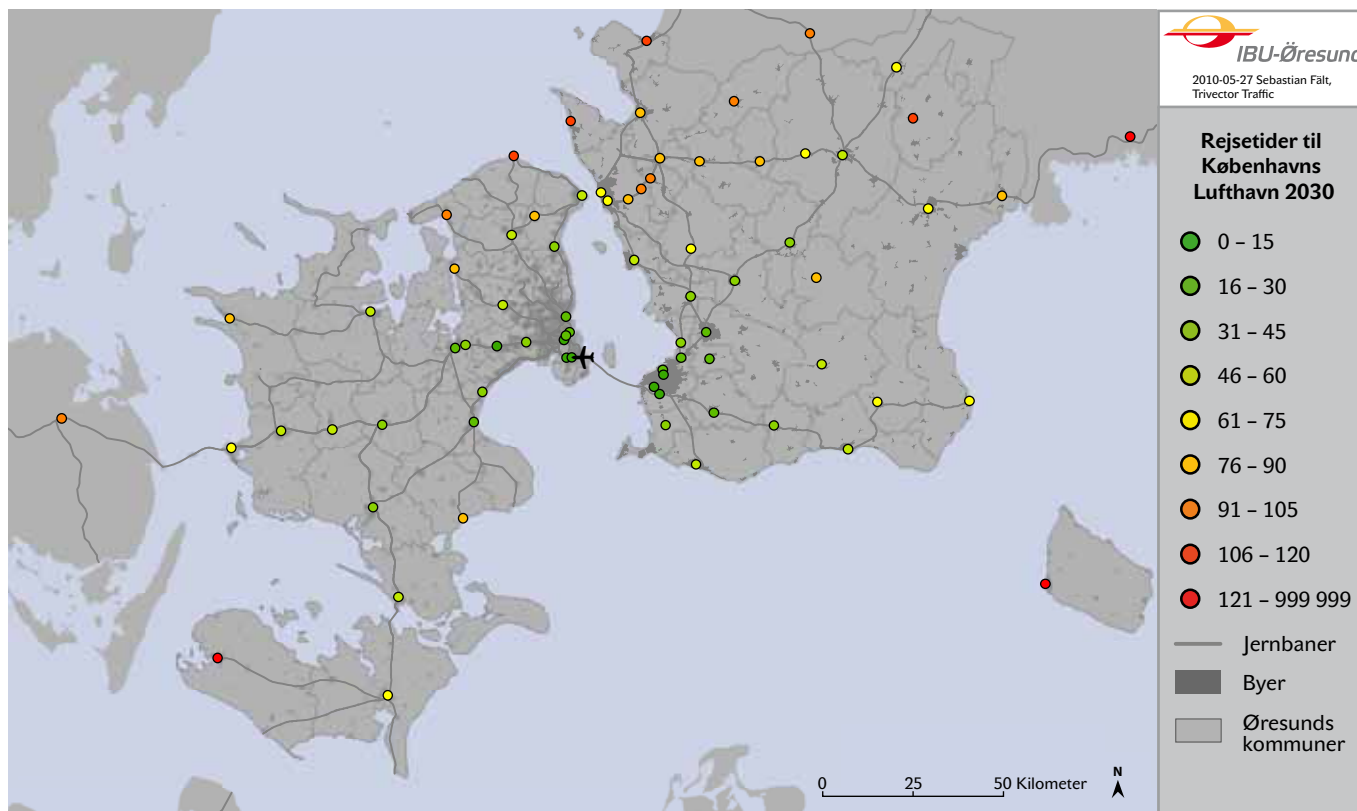
REGIONALE KNUDEPUNKTER

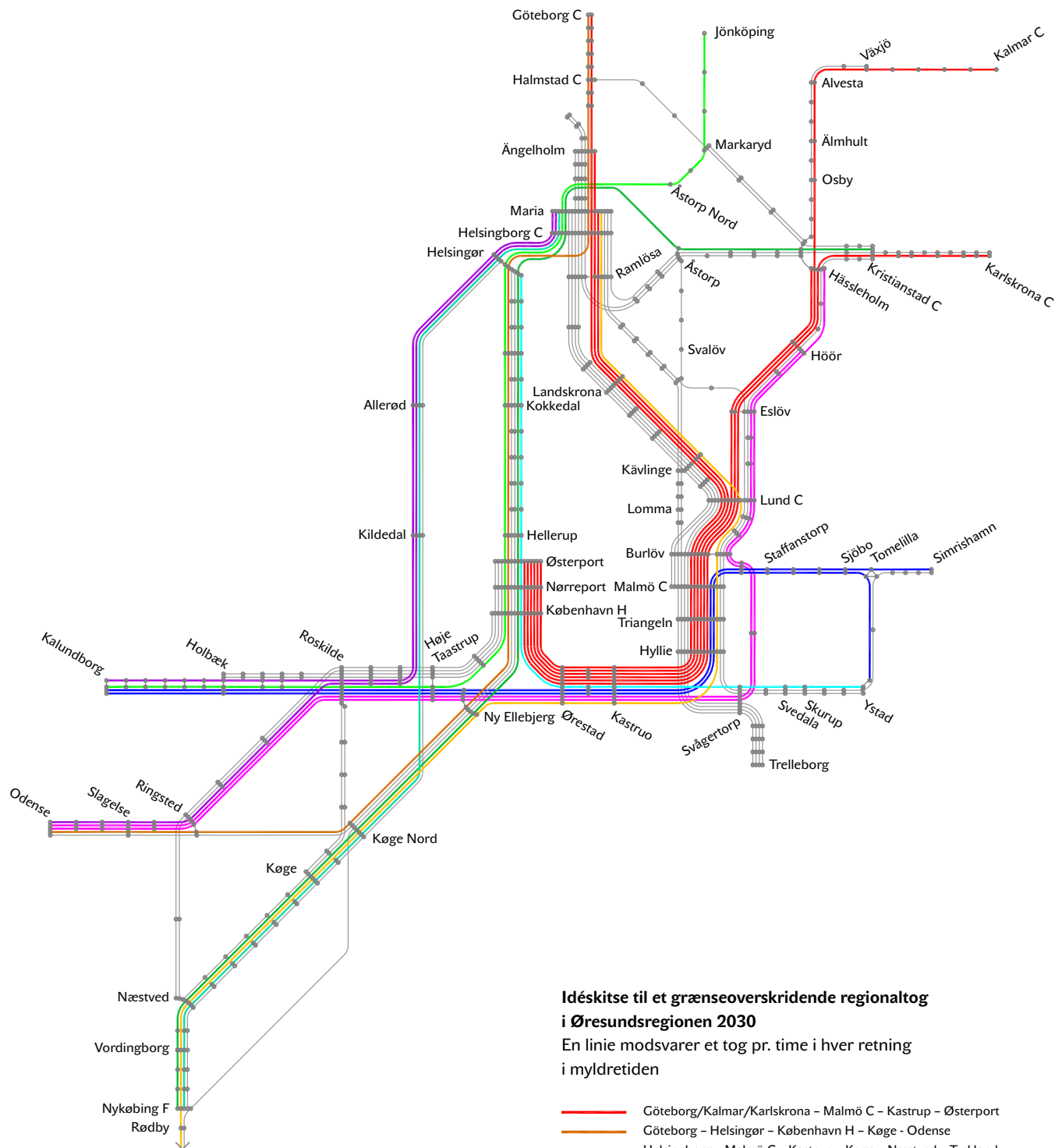
Der er allerede i dag en række regionale trafikknudepunkter i Øresundsregionen. De ligger spredt i hele regionen og er ofte togstationer i byer og andre større steder, som fungerer som knudepunkter for den lokale og regionale kollektive trafik. Det er vigtigt, at forbindelserne herfra til destinationer i transportkorridoren er veludbyggede, og rejsende skal helst kunne komme til Københavns Lufthavn med højst et skift.

En måde at fremme integrationen i hele regionen er at forbinde alle vigtige knudepunkter i regionen med hinanden i et hurtigt, grænseoverskridende regionalt togsystem.



Ved at udvide det nuværende Øresundstog med både nye spor og en modernisering af eksisterende baner kan passagertrafikken rejsetid reduceres og tilgængeligheden øges. Kortene viser den nuværende tilgængelighed til Københavns Lufthavn og den øgede tilgængelighed med et udviklet regionaltogets system.





Idéskitse til et grænseoverskridende regionaltog i Øresundsregionen 2030

En linie modsvarer et tog pr. time i hver retning i myldretiden

- Göteborg/Kalmar/Karlskrona - Malmö C - Kastrup - Østerport
- Göteborg - Helsingør - København H - Køge - Odense
- Helsingør - Malmö C - Kastrup - Køge - Næstved - Tyskland
- Jönköping - Helsingør - København H - Roskilde - Kalundborg
- Kristianstad - Helsingør - København H - Køge - Næstved - Nykøbing F
- Helsingør - Helsingør - Allerød - Køge - Næstved - Nykøbing F
- Ystad - Kastrup - København H - Helsingør
- Simrishamn/Ystad - Malmö C - Kastrup - Roskilde - Kalundborg
- Helsingør - Helsingør - Allerød - Roskilde - Kalundborg/Odense
- Hässleholm - Persborg/Rosengård - Kastrup - Roskilde - Odense
- Övriga regionaltågslinjer (som ej går över Öresund)



For at virksomheder kan fragte varer med jernbane, kræver det kombiterminaler, det vil sige godsterminaler og logistikknudepunkter, hvor det er muligt at flytte gods fra lastbil og skibe til jernbane. Foto: COOP.

Med faste forbindelser i både det nordlige og sydlige Øresund kan et stort antal regionaltogetslinjer forbinde steder på begge sider af Øresund. I dag er det som regel forbundet med et eller flere skift, hvis man skal til København fra regionens forskellige egne. Med et udbygget regionaltogetssystem med flere linjer kan antallet af skift reduceres kraftigt, og togetsystemet blive mere attraktivt.

Knudepunkterne bliver vigtige symboler for det kollektive trafiksystem i Øresundsregionen. Det er derfor vigtigt, at de bliver designet med omhu, og at de får en høj standard og en god tilgængelighed. Eksempelvis bør udformning og skiltning stemme overens for at gøre det nemmere for de rejsende og for at få dem til at føle sig trygge i det kollektive trafiksystem. Der skal udvikles et billetsystem, som både skal være enkelt og ensartet i hele Øresundsregionen. Det kræver øget samarbejde mellem de ansvarlige organisationer på Sjælland og i Skåne.

I de større byer i regionen planlægges der forskellige former for kollektiv trafik på skinner. Metroen i København er et udmærket eksempel på, hvordan man kan forbedre adgangen til byen uden at belaste miljøet med CO₂-udledning. I Malmö, Lund og Helsingborg undersøges det, om letbanetrafik kan erstatte busstrafikken på de mest trafikerede strækninger i byerne. I udkanten af Københavns planlægges der en letbane langs Ring 3.

GODSTERMINALER OG LOGISTIKKNUDEPUNKTER

Selv om der er en omfattende transittrafik med gods gennem Øresundsregionen, så består langt størstedelen – 94 procent – af interne transporter eller godstransport, der har sin

oprindelse eller sit endelige bestemmelsessted i regionen. Et effektivt transportsystem i Øresundsregionen kræver, at de forskellige aktører med ansvar for transport, samarbejder. Kommunerne og regionerne bliver nødt til i fællesskab at planlægge placeringen af godsterminaler og omladningscentraler, dels for at fremme brugen af multimodale transportkæder, dels for at skabe gode vilkår for et effektivt distributionssystem af varer, der skal ud til forbrugere.

Det er også et krav, at virksomheder ændrer deres logistik, så den passer til intermodale transportløsninger. Det vil stadig være mulighed for just-in-time-løsninger, men med en mere effektiv udnyttelse af transportsystemet, blandt andet jernbane og søfart.

Det skal tages stilling til forbedring af effektiviteten i godsstrømmene samtidig med øget brug af mere miljøvenlige transportformer som jernbane og søfart. Det gælder placering af terminaler, deres udformning, kapacitet for forskellige varer, tilgængelighed for forskellige transportformer, ejerforhold i forhold til byggeri og drift samt finansiering. Et samarbejde mellem de forskellige aktører på tværs af Øresund kan bidrage til øget effektivitet. Havnesamarbejdet mellem København og Malmö, som resulterede i Copenhagen Malmö Port, er et godt eksempel på større effektivitet gennem samarbejde.

En større del af godsstrømmene gennem regionen bør flyttes fra lastbil til jernbane. Multimodale transportløsninger kan have en positiv effekt, men det er væsentligt, at jernbanekapaciteten udvides, og at jernbanens forskellige aktører samarbejder for at fremme og forbedre kvaliteten i jernbanetransporterne.



Stationen i Eslöv er et knudepunkt i kommunen, hvor tog og busser mødes. På den ene side af jernbanesporet ligger byens centrum med service, detailhandel, boliger og arbejdspladser. Foto: Lars Anshelm.

KNUDEPUNKTERNES UDVIKLINGSPOTENTIALE

Persontrafikkens vigtigste knudepunkter er togstationer og andre større terminaler for kollektiv trafik. Her er der mulighed for at skabe attraktive miljøer med høj tilgængelighed.

I godsknudepunkterne kan virksomheder, som på forskellig vis forædler de varer, som passerer gennem knudepunkterne, etablere sig.

Stationsnær lokalisering

Togstationer og busterminaler i de større byer er lettilgængelige for mange af regionens indbyggere, uden at de behøver køre i bil for at komme dertil. I et samfund, som bestræber sig på at reducere udledninger fra trafikken, er det derfor vigtigt at lokalisere kontorer, boliger og aktiviteter med høj besøgsfrekvens inden for gåafstand fra stationerne.

Tæt bebyggelse i nærheden af stationerne er en forudsætning for en samfundsudvikling, hvor miljøaspektet er i højsædet. Gode gang- og cykelstier til stationerne giver også dem, der bor 1–2 kilometer fra stationen, mulighed for at nå dette område uden bil. Stationen bør også være knudepunkt i den lokale kollektive trafik. Det er vigtigt at identificere de begrænsninger, der i dag hindrer, at der bliver opført tæt bebyggelse i nærheden af stationerne. Ud over larmen fra togene nævnes ofte risiciene ved farligt gods på jernbanen som begrundelse for, hvorfor der ikke må bygges omkring stationen.

Der er dog mange eksempler, som viser, at det er muligt at gennemføre. Det er derfor vigtigt at tage ved lære af de gode eksempler og forsøge at designe bymiljøerne omkring stationerne, så de bliver både sikre og attraktive at udnytte.

Stationen og det omkringliggende område bør også designes som en attraktiv terminal i det kollektive trafiknet, hvor skifte mellem forskellige transportmidler kan ske i et behageligt miljø med en bred vifte af ydelser, lettilgængelig trafikinformation, billetsalg, ventesal og toiletter. Dagligvarebutikker som lige i nærheden gør det nemmere for pendlere at foretage de daglige ærinder på vejen. Terminalen skal også være lettilgængelig for cyklister og bilister. Det er imidlertid ikke nødvendigt at etablere parkeringsfaciliteter ved centralt beliggende stationer. Til parker og rejs-trafikanter bør der i stedet anlægges ”perifere” stationer, som er let tilgængelige med bil. Gode eksempler herpå er Svågertorp i Malmö og Ramlösa i Helsingborg.

En nøje gennemtænkt anvendelse af områderne tættest på stationerne med det rigtige udbud af butikker og ydelser kan også reducere efterspørgslen efter eksterne indkøbscentre og vil dermed bidrage til en reduktion af biltrafikken.

Der er tydelig forskel på den danske og svenske del af Øresundsregionen med hensyn til, hvordan man bruger stationers attraktive og lettilgængelige beliggenhed til tæt bebyggelse.

I Sverige er der ofte store områder uden bebyggelse i nærheden af stationerne. Disse områder benyttes til parkering, grønne områder eller bare som bufferzone mellem jernbanen og bebyggede områder.

I Danmark er det ofte omvendt. Her udnyttes områderne omkring stationerne til tæt bebyggelse, såvel kontorer som boliger. Højeste udnyttelsesgrad ses i indre by i København, hvor den højeste udnyttelse er omkring Nørrebro S-togsstation.

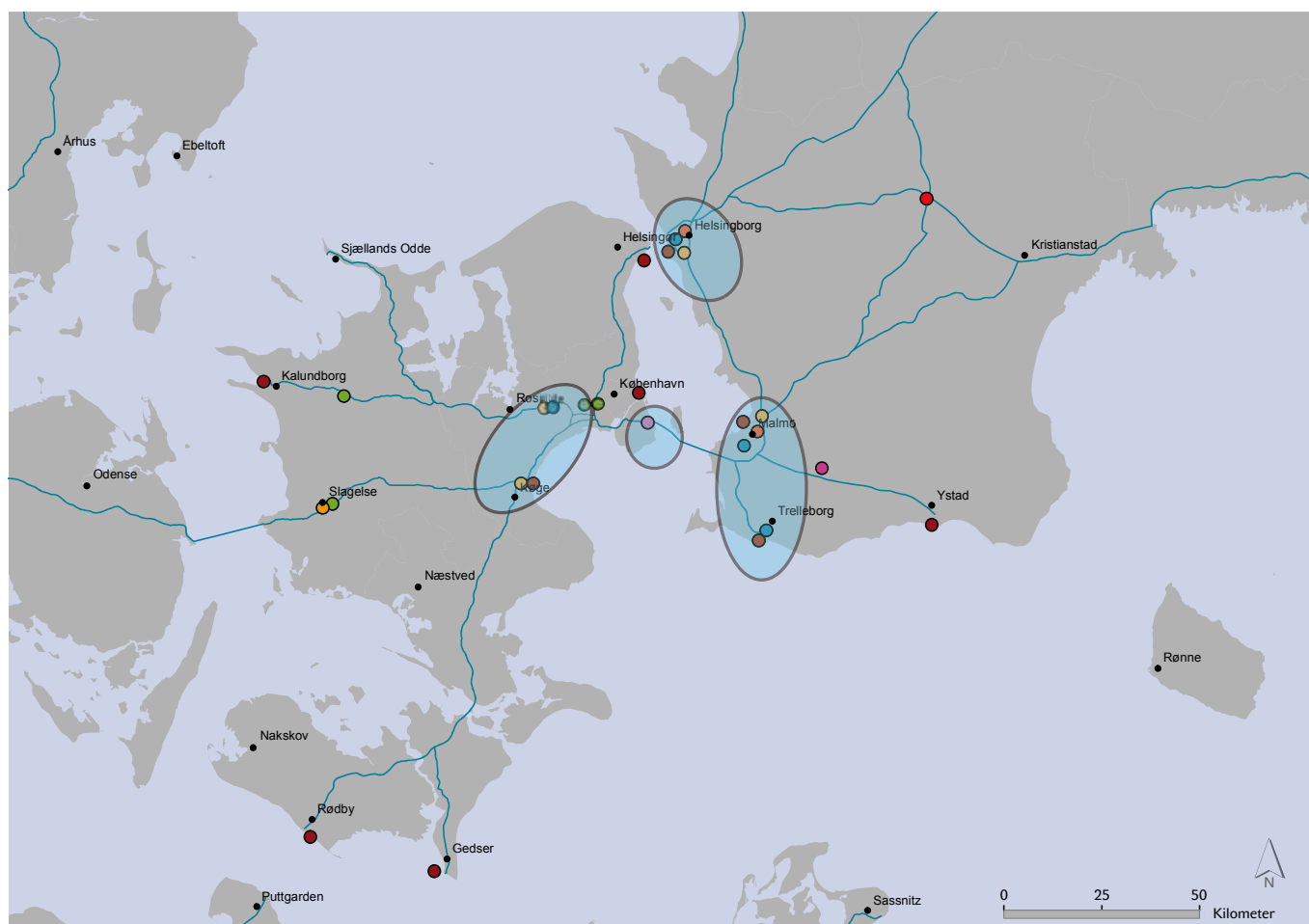
Årsagen til forskellene mellem Danmark og Sverige, hvad angår stationsnærhedsprincippet, skal først og fremmest findes i den risikovurdering, som myndighederne foretager omkring jernbanetrafik. Mens man i forbindelse med stort set alle nybyggerier i Sverige går ud fra, at jernbanetrafik er farlig og generende, og at der derfor er behov for beskyttelseszoner i forhold til bebyggelser, vurderes det i Danmark, at jernbanetrafik er sikker, og at genererne kan håndteres. Mange jernbaner i Danmark anvendes da også kun til persontrafik, og andelen af godstrafik er lille, selv på de skinner, der har blandet trafik.

Det skyldes, at der på de svenske jernbaner transporteres mere gods, som kan udgøre en større risiko ved afsporing. De fleste svenske jernbaner er anlagt til godstrafik, mens eksempelvis det lokale S-togssystem i København og omegn udelukkende benyttes til persontog.

Hvis stationsnærhedsprincippet også skal anvendes i Sverige, er det nødvendigt med nøjere risikoanalyser i hvert enkelt tilfælde. I visse tilfælde løses problemet ved at anlægge jernbanen i en tunnel under bebyggelsen, for eksempel Triangeln station i Malmö. Andre former for sikkert byggeri kan ændre forudsætningerne for stationsnær bebyggelse.

Godsknudepunkterne bliver centre for logistikvirksomheder

Det er hensigtsmæssigt at lokalisere aktiviteter med tilknytning til transportbranchen i de knudepunkter, der naturligt opstår der, hvor de forskellige godsruiter mødes. Virksomheder, som beskæftiger sig med varedistribution, lastning og losning, omladning mellem forskellige trans-



Det er hensigtsmæssigt at udvide en række knudepunkter i infrastrukturen til omladningsterminaler. Virksomheder med tilknytning til logistikbranchen kan med fordel etablere sig her.

portformer og produktforarbejdning, bør etablere sig i og omkring disse knudepunkter.

Havnene i Køge, Malmö, Helsingborg og Trelleborg er særligt velegnede til virksomhedsetablering, da en stor del af godset til, fra og gennem regionen kommer ad søvejen. Her er der som regel også gode tilslutninger til både bane- og vejnettet.

For gods, som ikke fragtes ad søvejen, kan andre knudepunkter også være interessante. Det er i Øresundsregionen først og fremmest Københavns Lufthavn med adgang til luftfragt og Køge, Høje Taastrup og Hässleholm med god tilslutning til det overordnede vej- og jernbanenet, som er særdeles velegnede til den slags virksomhedsetablering.

Produktforarbejdning i logistikknudepunkterne

Det transitgods, der passerer regionen, er forarbejdet i forskellig grad; der er alt lige fra råvarer til færdige for-

brugsgoder. Hvor varestrømme mødes, og hvor omladning sker etc., giver det forskellige virksomheder mulighed for at udnytte situationen ved at forarbejde visse produkter, som dermed forøger deres værdi. Det kan for eksempel dreje sig om emballering og mærkning af produkter til grossist- eller detailledet. Ved at analysere de varestrømme, som passerer gennem regionen, kan der opstå forskellige former for aktivitet.

Læs mere herom i IBU-Øresunds materiale:

- Knudepunkter og infrastrukturlinjer for international person- og godstransport i Øresundsregionen
- Stationsnære arealer – en række bud på stationsnærhedens praksis, konsekvenser og muligheder
- Øresund-Femern – en grøn logistik korridor?
- Øresundsregionen som international transportknudepunkt – Vision 2030

Udfordringer som kræver løsninger



Det er nødvendigt med en fælles forståelse af Øresundsregionens udfordringer for at udnytte regionens muligheder. Realiseringen af potentialerne i Øresundsregionen kræver fælles løsninger og samarbejde på tværs af landegrænsen, hvis integrationen skal øges, og hvis regionen skal have økonomisk vækst.

Udfordringer som kræver løsninger

ØRESUNDSREGIONEN HAR ET STORT VÆKSTPOTENTIAL, men hvis regionen skal fortsætte med at vokse og udvikle sig som en attraktiv, konkurrencekræftig og bæredygtig region, er det nødvendigt at finde fælles løsninger på de udfordringer, som regionen står over for.

Det er nødvendigt med et øget samarbejde både på tværs af landegrænsen og på forskellige niveauer – nationalt, regionalt og lokalt – og en fælles øresundsregional forståelse af det, der er vigtigt for udviklingen. De analyser, som er gennemført i regi af IBU-Øresund har resulteret i følgende løsningsforslag til de udfordringer, regionen står over for i de kommende år, hvad angår infrastruktur og byudvikling.

Udfordring: At øge integrationen og binde regionen sammen

For at binde regionens byområder bedre sammen og for at opnå kortere rejsetider mellem regionens centrum og periferi skal de to landes regionaltogsystemer forbindes og en række nye grænseoverskridende rejsemuligheder tilbydes. Med en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør skabes der bedre vilkår herfor. Det stiller krav til de trafikansvarlige om at blive enige om for eksempel køreplaner, billetsystem og togtyper.

Løsning: Etablering af et hurtigt, grænseoverskridende regionaltogsystem og endnu en fast forbindelse over Øresund.

Udfordring: Forbedre den internationale tilgængelighed

Øresundsregionens tilgængelighed er forbundet med Københavns Lufthavn og dens forbindelser til såvel europæiske destinationer som interkontinentale. Flyets fremtid udfordres, specielt på korte afstande, og tendensen i Europa er, at korte flyruter erstattes med højhastighedstog. Luftha-

ven bør derfor bygges ud til også at være et knudepunkt for højhastighedstog mellem Skandinavien og kontinentet.

Løsning: At øge antallet af regionale og internationale direkte togforbindelser til og fra Københavns Lufthavn og gøre den til knudepunkt i det fremtidige højhastighedssystem.

Udfordring: Manglende kapacitet på Øresundsbroen

Øresundsbroen har gjort integration og vækst i Øresundsregionen mulig. Hvis denne positive udvikling skal fortsætte, kræver det først og fremmest mere jernbanekapacitet. Allerede i dag er banekapaciteten under pres, når øresundstogene skal køre i 10-minuttersdrift, samtidig med at godstrafikken tager til. Det er nødvendigt at adskille gods- og persontrafik. For at bevare og styrke Københavns Lufthavn som regionens nav for international persontrafik er det vigtigt at prioritere persontrafikken på jernbanen over Øresundsbroen.

Løsning: En fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg plus et udbygning af trafikkorridoren i Ring 5 og Skånebanan, som kan aflaste Øresundsbroen for godstrafik.

Udfordring: Manglende kapacitet på regionens jernbaner

For at nå de mål, som ridses op i ØRUS, og som fremgår af flere af analyserne i IBU, skal regionens jernbanenet udbygges, både hvad angår kapacitet og standard. Efterspørgslen på jernbanetransport af både mennesker og gods stiger stadig, og det er også den transportform, der prioriteres, for at muliggøre en bæredygtig udvikling i regionen.

Løsning: Kraftig satsning på et udbygget jernbanenet

Udfordring: At fjerne barrierer for optimal udnyttelse af Femern Bælt-forbindelsen

Den faste forbindelse over Femern Bælt forbinder regionen med de vigtigste markeder på kontinentet. Jernbaneanlæggene til forbindelsen skal planlægges, så de får kapacitet til både omfattende godstrafik og fremtidig højhastighedstrafik. Flaskehalse i form af enkeltsporsstrækninger og lav hastighedsstandard reducerer ellers væsentlige fordele ved forbindelsen.

Løsning: En jernbaneforbindelse til Rødby med dobbeltspor over Storstrøm, ny moderne jernbane fra Puttgården til Hamborg.

Udfordring: At skabe attraktive byområder med boliger og mødesteder for høj livskvalitet

Det er vigtigt for regionens befolkning med attraktive miljøer, hvor folk vil bo og leve. Regionens struktur med flere centre betyder et stort udbud af byer af forskellig størrelse og med forskellige egenskaber, hvilket giver forskellige boligformer, arbejdspladser og miljøer. Der bør foretages offentlige investeringer i byplanlægning der, hvor de tiltrækker privatkapital, som kan generere en udvikling af stedets samlede kvaliteter. Ved at bygge i tilslutning til den kollektive trafikals knudepunkter vokser byen, og der etableres arbejdspladser, boliger, detailhandel og service ved stationer og holdepladser. Sammen med en god tilgængelighed med et effektivt og hurtigt kollektivt trafiksystem bidrager det til at skabe en dynamisk region med attraktive byområder.

Løsning: Med en bæredygtig strategisk planlægning, hvor menneskers behov er det centrale, skabes der attraktive byområder med let adgang til den kollektive trafikals holdepladser.

Udfordring: At reducere godstrafikken på vej og at reducere miljøpåvirkningen

Den stigende godstrafik på vejene giver alvorlige udfordringer i form af øget forbrug af fossile brændstoffer, trængsel og udledninger. Der er derfor behov for at effektivisere godstransport, så mere gods kan transporteres på færre kørt kilometer end i dag. Det forudsætter en ændret efterspørgsel efter logistik og transport, som er bedre egnet til at udnytte multimodale transportløsninger, og et bedre udbud af jernbane- og søtransport, som kan tilbyde just-in-transport.

Løsning: Udvikling af intelligent logistik og etablering af grønne transportkorridorer baseret på et bedre samarbejde mellem forskellige transportformer.

Udfordring: Udnytte godsstrømmene gennem regionen til at skabe job inden for forædling og/eller omladning af gods

Hvis målsætningen om mere transport med jernbane og skib skal nås, skal der være centrale omladningsterminaler til gods, som skal til og fra regionen. Det er vigtigt, at terminalerne bliver organiseret, sådan at de blive tilgængelige for alle godsoperatører på lige vilkår, at de ikke primært skal være overskudsgivende, men i første omgang skal stimulere og støtte operatører, som arbejder efter princippet om at benytte lastbil i distributionskæden og tog eller skib til længere transporter.

Løsning: At etablere multimodale transportterminaler hovedsagelig i regionens vigtigste havne.

ØRESUNDSREGIONEN 2030

Hvis alle ovenfor foreslåede løsninger gennemføres inden 2030 – hvilket er nødvendigt for regionens fremtidige udvikling – så vil Øresundsregionen om 20 år være endnu bedre integreret, attraktiv og internationalt konkurrencedygtig. Befolkningen vil være steget til fire millioner indbyggere, tilgængeligheden vil være meget god, og regionen vil opleve økonomisk vækst.

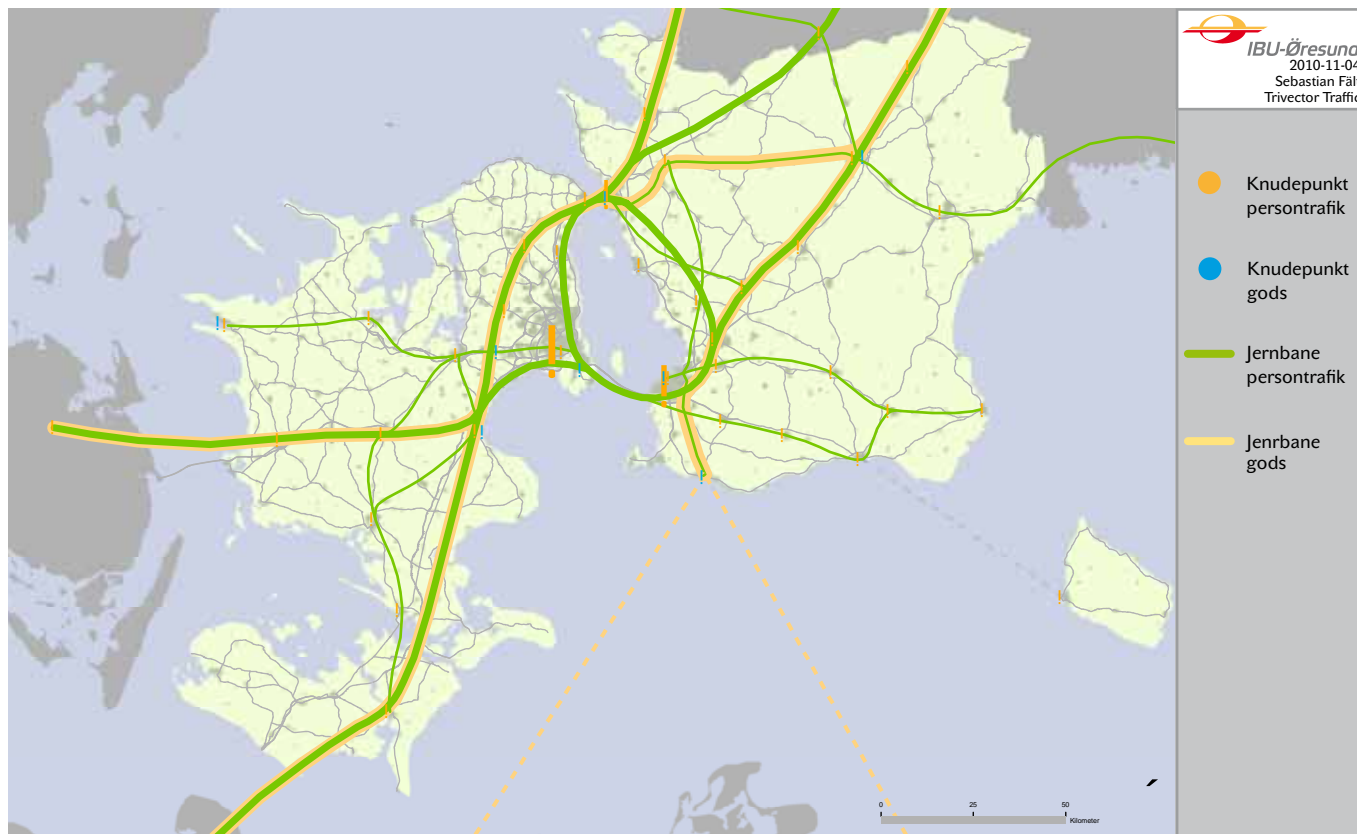
IBU-Øresund regner konkret med, at regionen har faste forbindelser over både Femern Bælt og det nordlige Øresund. Højhastighedstog har reduceret rejsetiden til Hamborg fra København til to timer og fra Stockholm til under tre timer.

Banenetkapaciteten vil være presset på grund af øget godstrafik og fortsat stærk integration. Der vil derfor være behov for flere infrastrukturinvesteringer, blandt andet en ny motorvejs- og jernbaneforbindelse vest for København, fire spor på Södra stambanan mellem Hässleholm og Malmö og dobbeltspor på Skånebanan.

Der vil også være etableret intermodale logistikknudepunkter for at gøre godstransport mere miljøvenlig. Man har også kunnet bevare regionens dynamiske bystruktur med mange centre ved at forbinde regionens byer med et hurtigt regionaltoogsystem, som suppleres af bustrafik og god tilgængelighed for cyklist og gående.

Og det er lykkedes at gennemføre det hele på en miljømæssig bæredygtig måde.

I 2030 vil byområderne i Øresundsregionen – uanset størrelse og geografisk beliggenhed – være udviklet med gode boligområder og spændende mødesteder, som tiltrækker nye indbyggere, virksomheder og besøgende. Der er ved hjælp af strategisk planlægning gennemført byfornyelsesprojekter flere steder i regionen, både med offentlige og private investeringer, som har givet flere attraktive byområder.



Der kræves store investeringer i infrastruktur hvis Øresundsregionen i 2030 skal opnå en god international tilgængelighed og en god tilgængelighed internt i regionen. Det er nødvendig med en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør, en femte ringvej vest om København, en optimal udnyttelse af Femer Bælt-forbindelsen, at Københavns lufthavn får en stærk position som knudepunkt og at hele regionen bindes sammen af et hurtigt grænseoverskridende regionaltogets system.

Det er også satset på at udvikle områder omkring knudepunkter for kollektiv trafik, og knudepunkterne omfatter mange forskellige funktioner. Menneskets behov og bløde værdier er kommet i fokus i den fysiske planlægning, så regionen kan byde på attraktive miljøer, hvor folk vil bo og leve.

Tilgængeligheden inden for regionen er meget god. Folk kan komme hurtigt og nemt rundt i regionen med den kollektive trafik. Det har gjort den grænseoverskridende pendling nemmere og bidraget til en bedre tilgængelighed til regionens natur, kultur og mangfoldige fritidsaktiviteter

DER MÅ HANDLES NU

2030 nærmer sig, og det kræver en fælles indsats, hvis den ønskede udvikling skal finde sted. IBU-Øresunds analyser påpeger, hvilke løsninger der vil fremme væksten i regionen, gøre regionen mere internationalt konkurrencedygtig og binde regionen tættere sammen. Det er på tide, at de berørte parter handler. Planlægning og gennemførelse af de foreslåede tiltag tager tid.

Referencer

MATERIAL UDARBEJDET AF IBU-ØRESUND

- 6 gränsregioner som kan inspirera Öresundsregionen. SWECO 2009 (i samarbejde med Øresundskomiteen).
- Barcelona Mobility Pact. Intra 2010.
- Can two states create one sustainable region? Damanco, 2009.
- CO₂-reduktioner ved ændrede transportvaner. COWI, 2009.
- Debatoplæg til banestrategi for en konkurrencedygtig Øresundsregion. Otto Anker Nielsen och Alex Landex, DTU, 2009.
- Ex-post analyse: samfundsøkonomiske beregninger af Øresundsbroen. J. Rich, 2010.
- Fast HH-forbindelse – tekniske analyser inklusive en bilagsrapport. Rambøll och COWI, 2010.
- Fast HH-forbindelse. Organisation og finansiering. COWI, 2010.
- Forecasts for 2020 and 2030 using the transport modelling program GORM. Rambøll Sverige og Tetraplan, 2010.
- Forslag til trafikmodelanalyser for IBU. Christian Overgaard COH Aps och Carsten Sachse Vägverket konsult, 2009.
- Godstrafik i Øresundsregionen. GORM-modellen. Tetraplan, 2010.
- Godstrafik i Øresundsregionen. Kvalificering af GORM-modelresultater. Tetraplan, 2010.
- HH-forbindelsens samfundsøkonomiske lønsomhed. Baggrundsanalyse. Luise Augusta Larsen och Britt Zoëga Skougaard, DTU, 2010.
- Idé till gränsöverskridande regionalstågssystem i Öresundsregionen 2030. Trivector Traffic AB, 2010.
- International godstransport i Øresundsregionen. Tetraplan, 2009.
- International persontransport i Øresundsregionen. Tetraplan, 2009.
- International tilgængelighed i Øresundsregionen. COWI, 2009.
- Knudepunkter og infrastrukturlinjer for international person- og godstransport i Øresundsregionen. COWI, 2009.
- Korridoren Femern-Øresund. Delaktivitetsrapport, Delaktivitet 3 IBU-Øresund, 2010.
- Kultur och utbildning – Samspel inom Öresundsregionen. WSP Analys & Strategi, 2010.
- Lokala och regionala "herlighetsvärder" i Öresundsregionen – Människan i centrum av Planeringen. Gehl Architects Urban Quality Consultants, 2009 (i samarbejde med Strukturbild för Skåne).
- Megatrends – Drivkræfter bag udviklingen af transport og mobilitet i Øresundsregionen. NIRAS, 2010.
- MOCCA – modell för pendlingen över Öresund. Modelluppbyggnad och manual. WSP, 2009 (i samarbejde med Øresundsbro Konsortiet).
- MOCCA och LATTE: modeller för den framtida arbetspendlingen över Öresund. Feasibility study. WSP, 2009 (i samarbejde med Øresundsbro Konsortiet).
- Målbilder för Öresundsregionens by och infrastrukturutveckling. Framarbetad av Delaktivitet 1 inom IBU-Øresund, 2009.
- Nulägesanalys. Udarbejdet af delaktivitet 1 i IBU-Øresund, 2009.
- Ny motorvej og jernbane i Ring 5 – indledende analyser. Rambøll, 2010.

- Nätverksbaserad urban innovation – Öresundsregionen version 3.0. Underlag till IBU:s projekt om Öresundsregionens kvalitet, identitet och framtid. Oxford Research, 2009.
- PM Minnesanteckningar från Räknestuga. WSP Analys & Strategi, 2010.
- Prognos för arbetspendling i Öresundsregionen med nya förbindelser Helsingborg – Helsingör. WSP Analys & Strategi, 2010.
- Prognoser for Öresundsregionen med Skåne-TASS. WSP Analys & Strategi, 2010 (i samarbete med Trafikverket Region Syd).
- Stationsnære arealer – en række bud på stationsnærhedens praksis, konsekvenser og muligheder. NIRAS, 2010.
- Strategier for bæredygtig byomdannelse. Center for byplanlægning, 2010.
- Systemstudie – järnvägstrafik i Öresundsregionen. Vectura, 2010.
- Trafikanalyser i Øresundsregionen. Delaktivitetsrapport, Delaktivitet 4 IBU-Öresund, 2010.
- Trafikstrømme i vigtige korridorer i Øresundsregionen. Tetraplan, 2009.
- Virkemiddelkatalog for infrastruktur og byudvikling. Ramböll, 2009.
- Øresund-Femern – en grøn logistik korridor? Oxford Research, 2010.
- Øresundsregionen – Cleantech region i verdensklasse. Larsson Konsult i Höör AB, 2010.
- Öresundsregionen i ögonhöjd – Värdegrundad planeringsprocess med människan i centrum. Gehl Architects Urban Quality Consultants, 2010 (samarbete med Strukturbild för Skåne).
- Øresundsregionen på vej til at blive CO₂-neutral i 2030. Ramböll, 2010.
- Öresundsregionens byutveckling och infrastruktur. Delaktivitetsrapport, Delaktivitet 1 IBU-Öresund, 2010.
- Øresundsregionen som international transportknodepunkt. Delaktivitetsrapport, Delaktivitet 2 IBU-Öresund, 2010.
- Øresundsregionen som international transportknodepunkt – Vision 2030. NIRAS, 2010.
- Öresundsregionens kvaliteter och framgångsfaktorer – Sammanfattning av Oxford Research och SWECO:s rapporter för IBU-Öresund delaktivitet 1. Oxford Research och SWECO, 2010.

ÖVRIGT MATERIAL

- 10 år med Øresundsbron och regionen. Øresundsbro Konsortiet, 2010.
- Det Offentlige Rummet i Västra Hamnen – En studie av Allmänna platser, deras tillgänglighet och kvalitet. Malmö stad, 2010.
- Därför reser vi över Öresund 2010. Øresundsbro Konsortiet, 2010.
- EES i Lund – effekter på regional utveckling. Effekter på regional utveckling vid etablering av European Spallation Source (ESS), Region Skåne, 2009.
- Erhvervs-mæssige potentialer ved etablering af en fast HH-forbindelse. Damvad, 2010.
- FÖP H+, Samrådshandling fördjupning av översiktsplan för H+. Helsingborgs stad, 2010.
- Image och Attraktionskraft i Skåne. Markanvändning, tillgänglighet och flerkärning ortstruktur – Strukturbild för Skåne, Region Skåne, 2010.
- Klimastrategi – tiltag i transportsektoren. Region Hovedstaden, 2010.
- OECD Territorial Reviews: Copenhagen, Denmark. OECD, 2009.
- SOU 2009:74. Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft. 2009.
- Stationsnära läge. Länsstyrelsen i Skåne län, Region Skåne, Skånetrafiken och Trafikverket, 2010.
- Tendens Øresund 2010. Öresundskomiteen, Region Skåne med flera, 2010.
- Värt att veta om Øresundsbron. Øresundsbro Konsortiet, 2008.
- Øresundsregionen 2025 – Scenarier for trafik- og byudvikling ÖRIB II. Region Skåne, 2008.
- ØRUS, ÖresundsRegional UtvecklingsStrategi. Öresundskomiteen, 2010.

FOTO KAPITELBILLEDER

- Sidan 15. Foto: Kasper Dudzik
- Sidan 21. Foto: Fredrik Ekblad/Ystads kommun
- Sidan 29. Foto: Arne V. Petersen/København Lufthavne A/S
- Sidan 35. Foto: Green Cargo
- Sidan 47. Foto: Helsingborgs hamn
- Sidan 55. Foto: Johan Sjöholm



En investering för framtiden



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden