

# ÖRESUNDSKOMITEENS FÆLLES TRAFIKOPLÆG TIL REGERINGERNE I SVERIGE OG DANMARK

OKTOBER  
2009



Øresundsregionen er et vigtigt trafikknudepunkt og vækstlokomotiv for både Danmark og Sverige.

Derfor deltager Öresundskomiteen i debatten om fremtidige infrastrukturinvesteringer i Danmark og Sverige.



# Öresundskomiteens fælles trafikoplæg til regeringerne i Sverige og Danmark

Öresundskomiteen peger på følgende nødvendige indsatser:

## 1. BINDE REGIONENS FORSKELLIGE DELE SAMMEN

### Øresundsbroen

De vigtigste dele set i et Øresundsperspektiv er forbindelserne over Sundet. Der findes yderligere kapacitet på selve broen, men store problemer truer på tilkørslerne. Det gælder især på jernbanen, hvor den kraftigt voksende regionale togtrafik vil medføre store kapacitetsproblemer, især for godstrafikken.

Øresundstogene er i stor fremgang. Trafikken behøver dog bedre forudsætninger for at kunne fortsætte den kraftige tilvækst, blandt andet på Kastrup Station.

### Fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg

På sigt vil etableringen af den faste forbindelse til Tyskland 2018, sammen med den forventede udvikling i pendling over sundet, øge det trafikale pres og skabe behov for større kapacitet mellem Helsingør og Helsingborg. Den danske og den svenske regering bør hurtigst muligt starte en udredning af forudsætninger og mulige løsninger for en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Desuden bør en sådan udredning også omfatte tilsluttende infrastruktur på såvel den danske som den svenske side, samt om brugerbetaling kan finansiere forbindelsen, som det sker med Øresundsbroen i dag.

### De store transport- og pendlingskorridorer

På begge sider af Øresund findes der en række kapacitetsproblemer i infrastrukturen.

Skal sjællandsregionen og hovedstadsområdet udvikles som en samlet region, er det nødvendigt at fokusere på fremkommelighed på motorveje og jernbaner samt på en generel forbedring af den offentlige transports komfort, pålidelighed og frekvens.

På Sjælland kan sammenhængen mellem købstæder og vækstcentre styrkes gennem en ny vej fra Kalundborg over Slagelse til Næstved og Sydmotorvejen. Vejforbindelsen vil få betydning for både pendlingen og godstransporten over Sjælland. Denne betydning vil yderligere blive forstærket af en fast forbindelse til Tyskland.

I Skåne er udviklingen af den regionale togtrafik med nye linjer og tættere trafik et prioriteret område, ikke mindst af miljø- og klimahensyn. Antallet af rejser vokser. For at imødegå dette kræves omfattende tiltag gennem udvidet trafik og udbygninger af jernbanenettet. Større sporkapacitet og udbygninger af stationer behøves mange steder. Allerede i dag er Södra stambanan Malmø-Lund og Väst kustbanan nord for Helsingborg overbelastede.

På vejnettet er der begyndende trængselsproblemer i Malmø, Lund og Helsingborg. Udbygninger behøves også på E6 og dele af E22, ikke mindst for at klare de gennemgående transporter mellem Skandinavien og det europæiske kontinent, som vokser i hurtigt tempo.

## Forbindelser mellem regionens forskellige geografiske områder

En vigtig del i udviklingen af en integreret Øresundsregion er også de øvrige forbindelser, som binder regionens forskellige dele sammen.

En udbygget regional tog- og busstrafik, satsninger på nye typer af sporbåren trafik, forbedrede veje i hovedstrøgene og satsninger på knudepunkter som støtter samspillet mellem de forskellige trafiktyper i et hele-rejsen-perspektiv, er særlig vigtige indsatser.

Citytunnelen i Malmø, som indvies i december 2010, er vigtig både for transporterne over Øresund og for trafikforsyningen i Skåne. Den forstærker kapaciteten og muliggør nye regionale toglinjer med flere passagerer. Det er vigtigt, at tilhørende følgeinvesteringer også gennemføres for at opnå det fulde udbytte.

Der findes også et stort behov for forbedringer på det mindre vejnet i regionen, mhp. på at give bedre tilgængelighed, øge sikkerheden, forbedre busstrafikkens muligheder og på andre måder at bidrage til forbedringer af det lokale miljø.

## 2. FORBEDRE FORBINDELSERNE TIL OMVERDENEN



### Fast Femern Bælt-forbindelse

For forbindelserne ud af regionen er realiseringen af Femern-forbindelsen vigtig. Den indgåede aftale mellem Danmark og Tyskland om etableringen af en Femern Bælt-forbindelse, som skal stå færdig 2018, indebærer at tilgængeligheden til Hamborg og det økonomiske tyngdepunkt i Vesteuropa forbedres væsentligt. For Lolland og Falster i den sydlige del af sjællandsregionen, vil forbindelsen give øerne en central placering på akse mellem Hamborg og København, hvilket vil betyde, at sjællandsregionen integreres med det nordlige Europa.

På godsområdet kan forbindelsen forstærke jernbanens konkurrencekraft og muliggøre mere effektive og mere miljøvenlige transporter mellem Skandinavien og Europa.

Den faste forbindelse over Femern Bælt gavner både person- og godstrafikken med en øget kapacitet og kortere rejse- og transporttider. Dette både for Sydsverige og i et videre perspektiv; "Den Nordiska Triangel", for at knytte København, Oslo og Stockholm sammen.

Godstrafikken fra de nordiske lande til de store eksportmarkeder på det europæiske kontinent lettes ved at Femern Bælt er det tredje vigtige skridt efter Øresundsforbindelsen og forbindelsen over Storebælt, i arbejdet med at skabe faste forbindelser og grønne transportkorridorer mellem de nordiske lande og det europæiske kontinent.

For at varetage de muligheder forbindelsen giver, er det nødvendigt at de strækninger der er rettet mod forbindelsen, får tilstrækkelig kapacitet og at miljøvenlige transportalternativer får forudsætnin-  
ger til at konkurrere.

### Regionens store trafikknudepunkter for personrejser

I forhold til regionens største transportknudepunkt Københavns Lufthavn skal tilbringertrafikken optimeres, og regulariteten på Øresundstogene og regionaltogene skal maksimeres. Selv om Københavns Lufthavn er placeret på dansk territorium, så er ca 30 procent af passagerne på rejse til og fra Sverige.

En jernbaneforbindelse til Malmø Airport er blevet udredt og bør etableres.

### Forbindelser til det øvrige Skandinavien og Østersøområdet

Forbindelserne til Mälardalen, den svenske Västskust, Østeuropa inkl. Rusland, Centraleuropa og Vesteuropa, er vigtige. Øresundsregionens placering midt i flere vigtige internationale transportkorridorer mod fx Berlin, Hamborg, Skandinavien via Øresund og Nord-vesteuropa via Storebælt betyder meget for regionens fremtidige rolle som et internationalt knudepunkt.

### Højhastighedsforbindelser

Højhastighedstog er en interessant mulighed at binde de forskellige metropoler i den nordlige del af Europa sammen. Øresundskomiteen hilser den svenske undersøgelse om højhastighedstog velkommen og konstaterer at højhastighedstog er nødvendige for at knytte de forskellige metropoler i Nordeuropa sammen. Ikke mindst inden for rammen af den pågående revidering af det Trans-europæiske transportnet (TEN-T), som EU kommissionen har taget initiativ til.

Øresundskomiteen mener, at forbindelsen Stockholm-Øresund har et stort potentiale og er vigtig for både Sverige og Øresundsregionen. Vi arbejder for at jernbanenettet i Skandinavien kobles sammen i kapacitetsstærke korridorer, med hele det net af nye jernbaner for højhastighedstog som er bygget på det Europæiske kontinent. Dermed forbedres forudsætningerne for en grænseoverskridende international togtrafik i nord-sydlig retning, radikalt.

### ESS i Lund/København kræver en særlig analyse

Beslutningen om at etablere materialeforskningsanlægget ESS (European Spallation Source) i Lund/København i 2018 vil også få store konsekvenser for infrastrukturen. Effekterne på transportstrømmene i Øresundsregionen ved den kommende etablering af ESS, skal derfor analyseres. Tilgængeligheden til Københavns Lufthavn var en af de afgørende faktorer til at forskningsanlægget vil blive placeret i Lund/København. ESS er den største forskningsinvestering i Sveriges historie og betydningen af en velfungerende infrastruktur til og fra anlægget kan ikke pointeres nok.

## 3. EN EFFEKTIV GODSTRANSPORT TIL ØRESUNDSREGIONEN OG SKANDINAVIEN

### Transittrafikken gennem regionen

Mange af Skandinaviens transportere til og fra det øvrige Europa passerer gennem regionen. Transit-transporterne gennem Øresundsregionen stiller særlige krav til statslige forbedringer af hovedfærdselsårene i vej- og jernbanenettet og tilslutningerne til de store havne. For Norden er Øresundsregionen en port til det europæiske kontinent. Grønne korridorer skal udvikles.

### Godstransportknudepunkterne og faste forbindelser

Infrastrukturen i Øresundsregionen må tilpasses til de stigende strømme af godstransporter og til de forandrede mønstre, som bliver følgen af en ændret struktur i Europas økonomiske geografi og af nye tekniske løsninger. Desuden har Øresundsregionen en stor befolkning med ca. 3,7 millioner indbyggere, en omfattende handel og avanceret industri. Derfor har regionen selv, et stort behov for gode logistik- og omlastningsmuligheder.

## 4. UDVIKLE EN FÆLLES PLANLÆGNING

### En visionær og sammenhængende planlægning

Øresundsregionen som grænseregion stiller særlige krav til ændrede samarbejdsformer. Den integration, som nu for alvor tager fart viser, at transportsystemet i stigende grad må ses i en fælles sammenhæng og at analyser, prioriteringer og transportpolitiske overvejelser må tage større hensyn end hidtil til sammenhængene mellem den svenske og den danske del.

### Et øget statsligt samarbejde på tværs af Øresund

Der skal initieres en samordning mellem departementer og trafikaktører i Danmark og Sverige, for at muliggøre de nødvendige infrastruktursatsninger. De lokale og regionale aktører i Øresundsregionen har et aktivt og bredt samarbejde for at skabe udviklingsforudsætninger i Øresundsregionen. Et vigtigt eksempel er det pågående Interreg-projekt IBU (Infrastruktur og Byudvikling - Øresund) som bidrager til at fremtage relevante infrastruktur-analyser for regionen. Også det pågående arbejde med at fremtage en grænseoverskridende regional udviklingsstrategi for Øresundsregionen (ØRUS), vil være et vigtigt bidrag. De statslige instanser har stor betydning for regionens udvikling. Det er afgørende at den statslige infrastruktur udvikles. De statslige aktører, ikke mindst regeringerne, bør også deltage i udviklings- og planlægningsarbejdet, for sammen med regioner og kommuner, tilvaretagende det potentiale som ligger i en integreret region. Det foreslåes, at Øresundsspørgsmålene får en særlig behandling i det arbejde, som pågår i statsligt regi, før der træffes beslutning om begge landes kommende infrastrukturpolitik.

# Öresundskomiteen

## – det politiske samarbejde i Øresundsregionen

Öresundskomiteen udgør platformen for det regionale politiske samarbejde i Øresundsregionen. Öresundskomiteen arbejder for at skabe en region, hvor det er nemt at bo, leve, arbejde og studere på begge sider af Sundet.

Öresundskomiteen består af 36 ledende politikere, 18 danske og 18 svenske, fra regionale og lokale myndigheder i Skåne og på Sjælland.

Fra dansk side deltager Region Hovedstaden, Region Sjælland, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Bornholms Regionskommune, Kommunekontakttråd Hovedstaden og Kommunekontakttråd Sjælland. Fra svensk side deltager Region Skåne, Malmö stad, Helsingborgs stad, Lunds kommun og Landskrona stad.



Trafikministeriet i Danmark: [www.trm.dk](http://www.trm.dk)

I Sverige har Näringsdepartementet ansvar for infrastrukturens spørgsmål: [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)

