



TRAFIKCHARTER

12. oktober 2016

Dette charter tegner en fælles vision for, hvordan en velfungerende, robust og bæredygtig infrastruktur skal bidrage til at styrke mobilitet og skabe øget økonomisk vækst og velfærd. Charteret er oplæg til en dialog med de statslige myndigheder på begge sider af Øresund.

GREATER CoPENHAGEN



GREATER COPENHAGEN & SKÅNE COMMITTEE

ET FÆLLES TRAFIKCHARTER

Greater Copenhagen har meget at byde på. Der bor 3,9 mio. mennesker i regionen, og vi har høj livskvalitet og højtuddannede borgere. Vores erhvervsliv og vidensinstitutioner har mange styrker, som skal bringes i spil. Vi vil nedbryde grænserne mellem kommuner, regioner og lande og skabe et samarbejde, hvor vi trækker i samme retning, så der skabes vækst og flere job.

Visionen er, at Greater Copenhagen i 2020 skal være et internationalt knudepunkt for investeringer og viden på niveau med de mest succesfulde metropoler i Europa. Når vi står sammen og har en mere sammenhængende region med kortere rejsetid, udvider vi den kritiske masse, der

giver regionen international bæredygtig gennemslags- og konkurrencekraft.

Men den internationale konkurrence er benhård! Derfor er en målrettet indsats nødvendig for at forbedre rammevilkårene og vækstbetingelser. Velfungerende og robust transportinfrastruktur gør det lettere for borgere og virksomheder at komme til, fra og rundt i Greater Copenhagen. Mange virksomheder har brug for kvalificerede medarbejdere og internationalt højtuddannet arbejdskraft – det skal derfor være nemt og attraktivt for virksomheder at etablere sig, og for medarbejderne at finde job og et godt sted at bo.

SVENSK OG DANSK INFRASTRUKTURPLANLÆGNING

I Sverige arbejder lokale og regionale myndigheder sammen med den svenske stat om at realisere en samlet planlægning og udbygning af infrastrukturen.

Infrastrukturplanlægningen i Danmark sker gennem konkrete anlægsprojekter og landspolitiske aftaler. Den langsigtede planlægning og koordinering mellem det lokale og statslige niveau er derfor en udfordring.

Der er i dag ikke en fælles planlægning af infrastrukturen på tværs af begge lande. Skal Greater Copenhagen sikre god mobilitet og kortere rejsetider, er der også behov for at tænke tværnationalt, hvis infrastrukturen ikke skal blive en barriere for den økonomiske vækst – også nationalt.

GREATER COPENHAGEN er et samarbejde mellem Region Sjælland, Region Hovedstaden, Region Skåne og de 79 kommuner i regionerne, der under det fælles brand arbejder for at øge væksten og beskæftigelsen i metropolregionen.



INTERNATIONAL TILGÆNGELIGHED OG REGIONALT SAMSPIL

Københavns Lufthavn er Skandinaviens største lufthavn med 146 internationale destinationer. Der er dog et stigende pres fra andre europæiske lufthavne som fx Amsterdam og Berlin. Lufthavnens fortsatte udvikling afhænger af en udbygget hub-funktion og forbedret tilgængelighed lokalt, regionalt og internationalt. Mere end 60 % af alle lufthavnens passagerer bruger kollektiv trafik til og fra lufthavnen fra begge sider af Øresund.

Med sin geografiske placering er Greater Copenhagen en gateway for person- og varetransport mellem Skandinavien og Europa. Transittrafikken skaber en række positive effekter i form af øget udbud og frekvens i fly- og færgeforbindelser og muligheder for havne, terminaler og

logistikvirksomheder. Den omfattende og stigende transittrafik presser dog også miljøet og kapaciteten på veje og baner herunder jernbanen over Øresund.

Femern Bælt-forbindelsen er under forberedelse og etablering, de sidste beslutninger tages i den kommende tid. Færgerne over Østersøen vil fortsat spille en betydelig rolle i fremtidens person- og godstransport.

Tilgængeligheden til de nærmeste storbyregioner, som Hamburg, Århus, Göteborg, Stockholm og Oslo, skal forbedres for at øge samspillet til fælles bedste. Dette vil medvirke til, at potentialerne i både Greater Copenhagen og den øvrige del af Sverige og Danmark udnyttes bedst muligt.

INTERN MOBILITET

Tilgængeligheden internt i Greater Copenhagen er en væsentlig konkurrencefordel. Metropolen består af et netværk af byer med Malmö og København som de største. I dag er der stor interaktion på tværs af metropolen og dens forskellige byer og områder. Udvikling og vækst er afhængigt af et stærkere samspil i dette netværk og forudsætter et velfungerende og robust infrastruktursystem for person- og varetrafik.

Flere steder i Greater Copenhagen er det nødvendigt med en udbygning af motorvejsnettet for at mindske trængslen og sårbarheden, øge tilgængeligheden og styrke bustrafiikkens konkurrencekraft :

- Satsningen på stærk kollektiv trafik på motorvejsforbindelser mellem Malmö, Lund og Helsingborg.
- Motorvejsforbindelserne København-Frederikssund og København-Hillerød.
- Motorvejsforbindelserne København-Kalundborg og den Sjællandske Tværforbundelse mellem Sydmotorvejen, Næstved, Slagelse og Kalundborg.

Der er samtidigt kapacitetsproblemer i jernbanesystemet i forhold til øgede behov for person- og godstransport.

GRØN MOBILITET

Befolkningsudviklingen og ønsket om god tilgængelighed mellem by og opland betyder, at behovet for transport forventes at stige. Det er nødvendigt, at udviklingen af en fortsat høj mobilitet sker på en bæredygtig måde, gennem fx overflytning til mere miljøvenlige transportformer. Det kræver indsats i form af attraktive tilbud for kollektiv transport, alternative drivmidler

og ved bedre udnyttelse af jernbanen til godstransport.

Greater Copenhagen har stærke kompetencer inden for grønne mobilitetsløsninger. Dette skal også udnyttes til at skabe nye innovative løsninger til gavn for både erhvervslivet og borgere i Greater Copenhagen.

INDSATSER

Greater Copenhagen foreslår en række indsatser, som stiller krav om lokale, regionale og nationale prioriteringer og investeringer i både Danmark og Sverige.

KØBENHAVNS LUFTHAVN

Københavns Lufthavn er et fælles trafikalt knudepunkt for Danmark og Sverige. Adgangen til lufthavnen skaber attraktionskraft. Lufthavnen har i sin vækstplan en målsætning at fordoble passagertallet fra 20 mio. til 40 mio. passagerer i 2030. Man er i gang, og der er lige nu omkring 25 mio. passagerer om året. Væksten skal realiseres dels gennem udbygning af lufthavnens faciliteter, dels ved et større geografisk opland.

Mål

- Vækstplanen for Københavns Lufthavn skal realiseres.
- Tilgængeligheden til lufthavnen skal øges og i særlig grad med den kollektive trafik fra hele Greater Copenhagen, Jylland og Fyn, Sverige og Nordtyskland.

FEMERN BÆLT-FORBINDELSEN

Femern Bælt-forbindelsen er det væsentligste nye infrastrukturprojekt for Greater Copenhagen i den nærmeste fremtid for både person og godstransport. Femern Bælt spiller også en stor rolle for Sveriges og Danmarks handel med de kontinentale markeder.

Med forbindelsen bliver Greater Copenhagen koblet op på det europæiske højhastighedsnet i Hamborg. Jernbaneanlæggene på Sjælland og en ny Storstrømsbro er vigtige forudsætninger både for Femern Bælt-forbindelsen og for de interne forbindelser mod København og Malmö.

Mål

- Femern Bælt-forbindelsen skal etableres så hurtigt som muligt, og arbejdet med de danske jernbaneanlæg og Storstrømsbroen skal påbegyndes nu.
- Målet er, at det maksimalt må tage 2½ time at komme fra København til Hamborg med de hurtigste togforbindelser.
- Arbejdet med at fastlægge den fremtidige banebetjening over Femern Bælt skal påbegyndes i et samarbejde mellem alle parter.



FORBINDELSER OVER ØRESUND

Samarbejdet om Øresundsbroen fremstår i Europa som et eksempel på et vellykket grænseregionalt samarbejde. Men på sigt forventes der kapacitetsproblemer på Øresundsbroen. Der er også behov for en øget integration mellem Skåne og Sjælland for at sikre fortsat vækst. En fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg er en mulighed at sprede integrationen til et større område, og en Øresund-metro mellem København og Malmö er en mulighed for at styrke integrationen mellem de to storbyer.

På længere sigt skal der på statslig niveau træffes beslutning om, hvordan forbindelserne skal udbygges. Der er i Greater Copenhagen enighed om, at en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg skal bygges først og påbegyndes så hurtigt som muligt, samt at Øresundsmetroen

er koblet til udbygningen af Københavns metro, og kan bygges uafhængigt af om en HH-forbindelse er besluttet.

Mål

- Flaskehalsproblemer ved Øresundsbroen skal afhjælpes fx ved stationerne ved lufthavnen og Ørestad samt for kapaciteten på Øresundsbanen på begge sider af Øresund.
- På sigt er der behov for yderligere én eller flere faste forbindelserne over Øresund.
- En svensk/dansk national udredning af nye Øresundsforbindelser skal udføres så hurtigt som muligt. Et første skridt er taget med det igangsatte fælles udredningsarbejde omkring prognoser for trafikken over Øresund.

BANER MED HØJ HASTIGHED

Nettet af jernbaner med høj hastighed skal udbygges i alle retninger. Tilgængeligheden til Århus, Hamburg, Oslo, Göteborg og Stockholm skal forbedres gennem etablering af højhastighedstog og tog med høj hastighed. Nettet er vigtigt i sig selv, men er samtidigt også vigtigt i forhold til Københavns Lufthavn.

En kommende højhastighedsbane fra Stockholm til Malmö skal via Øresundsbroen sørge for direkte opkobling til Københavns Lufthavn. Femern Bælt-forbindelsen skal med tilhørende baneopgraderinger sørge for koblingen til Europa. Der er også behov for at knytte Greater Copenhagen bedre sammen med Göteborg-Oslo området og det vestlige Danmark med hurtigere togforbindelser.

På langt sigt vil en fast Kattegatforbindelse mellem Kalundborg og Århus med højhastighedstog fra København yderligere kunne styrke forbindelserne til Jylland.

Højhastighedsbanen i Sverige skal besluttes i de kommende år i en forhandling mellem den svenske stat, regioner og kommuner, den såkaldte Sverigeförhandlingen.

Mål

- Der skal bygges en højhastighedsbane mellem Malmö og Stockholm med en rejsetid på maksimalt 2½ time inden 2035.
- Bygningen af højhastighedsbanen mellem Malmö og Stockholm skal starte i Skåne.
- Eksisterende jernbaneforbindelser til Fyn og Jylland skal opgraderes til højere hastigheder.
- Vestkystbanen skal udbygges til dobbeltspor på hele strækningen for at få hurtigere rejser til Göteborg og Oslo, og Skånebanen skal have konkurrencedygtige rejsetider for at opnå en hurtig opkobling til højhastighedsbanen mod Stockholm.
- Forbindelserne skal have god tilgængelighed til Københavns Lufthavn.

ET SAMMENHÆNGENDE KOLLEKTIVT TRAFIKSYSTEM

En konkurrencedygtig og attraktiv europæisk metropol er kendetegnet ved en velfungerende kollektiv trafik.

Det er vigtigt for virksomhederne, at de kan tiltrække den nødvendige arbejdskraft med de rigtige kompetencer. Medarbejderne skal på en smidig måde kunne nå deres arbejdsplads inden for en rimelig tid. Greater Copenhagen skal være ét arbejdsmarked – ét pendlingsområde.

Den kollektive trafik skal fremstå som et sammenhængende hele for at være attraktiv. Harmonisering af takster og

billetter, Parkér & Rejs faciliteter samt en organisering, der understøtter sammenhængen er vigtige elementer i dette. Et sammenhængende kollektivt trafiksystem er et mål for hele Greater Copenhagen på tværs af Øresund.

Mål

- En sammenhængende kollektiv trafik i Greater Copenhagen skal fremmes.
- Det må maksimalt tage én time fra alle dele af Greater Copenhagen at komme til enten København eller Malmö med toget som det primære transportmiddel.

GRØN MOBILITET OG FOSSILFRI TRANSPORT

Transportsektoren har traditionelt et højt energiforbrug med markante udledninger af forurenende eller uønskede stoffer, blandt andet CO₂. Med ambitionen om at sikre høj mobilitet og tilgængelighed er det nødvendigt at udvikle effektive transportløsninger, som reducerer CO₂ udledninger fra transportsektoren og minimerer anvendelsen af fossile brændsler.

Trods store investeringer i infrastruktur på baneområdet de kommende år i Skåne og på Sjælland, vil vejtransport på lang sigt for både person- og godstransport være den primære transportform i Greater Copenhagen. Derfor er det nødvendigt med flere initiativer, som kan omstille energiforbruget i vejtransporten til fossilfrie drivmidler.

Mål

- Overflytning af gods- og persontransport fra vejtransport til mindre miljøbelastende transportformer.
- Adgangsveje fra det overordnede vejnet til eksisterende og fremtidige intermodale jernbaneterminaler og erhvervs- og havne skal forbedres.
- Nye og mere miljøvenlige transportteknologier og drivmidler skal aktivt efterstræbes.
- Forsyningsanlæg til påfyldning af miljøvenlige drivmidler og el-ladestationer skal etableres langs det overordnede vejnet.