

ETT SAMMANHÄNGANDE
TRANSPORTSYSTEM I
**GREATER
COPENHAGEN**

Slutrapport

GREATER
CoPENHAGEN

ETT SAMMANHÄNGANDE TRANSPORTSYSTEM

Interreg

Öresund-Kattegat-Skagerrak
European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION

INNEHÅLLS- FÖRTECKNING

04

OM PROJEKTET

06

FRAMTIDENS GRÖNA OCH SAMMANHÄNGANDE MOBILITET

8

En målbild för framtidens hållbara mobilitet

Hur gör vi det till verklighet?

10

Färde-medelsfördelning – ett långsiktigt planeringsunderlag

12

KOLLEKTIVTRAFIK ÖVER ÖRESUND

13

Detta är Greater Copenhagen

14

Vilka är Öresundsresenärerna i dag och vad tycker de om resan?

16

Hur samarbetar regionen kring kollektivtrafiken – i dag och i framtiden?

17

Utmaningar och effekter av ökat samarbete

Ett digitalt och harmoniserat biljettsystem

Förbättra trafikinformationen för Öresundsresenärer

Öka digitaliseringen och utveckla mobilitetstjänster

18

Digitaliseringen

Vad är mobilitetstjänster?

19

Stärk det organisatoriska och politiska samarbetet för en mer sömlös resa

20

FRAMTIDENS INFRASTRUKTUR

Utvecklingen av järnvägsnätet stärker arbetsmarknaden och godstransporterna

21

Fehmarn Bält-förbindelsen: nya möjligheter och nya utmaningar

22

Öresundsbrons landanslutningar

Stationen på Köpenhamns flygplats och Hovedbanegården i Köpenhamn

23

Satsa på multifunktionella stationer

24

Förbättra den regionala cykelinfrastrukturen

Utvecklingen behöver gemensam planering

OM PROJEKTET

Greater Copenhagen är en samarbetsorganisation för tillväxt och utveckling i Nordens största metropolregion med 4,4 miljoner invånare i Sydsverige och Östra Danmark. Geografiskt består regionen av Halland och Skåne i Sverige samt Själland med öar i Danmark, sammanlagt fyra regioner och 85 kommuner.

Vår vision är att Greater Copenhagen ska bli centrum för hållbar tillväxt och livskvalitet genom att erbjuda en rörlig, samarbetsinriktad och tillgänglig miljö.

I Greater Copenhagen fokuserar vi insatserna inom fem temaområden med avgörande betydelse för framtidens tillväxt och välfärd: grön omställning, arbetsmarknad, digitalisering, Life Science och infrastruktur. Inom infrastrukturområdet är en viktig utgångspunkt att främja mobilitet och tillgänglighet via hållbara transportsystem och effektiva trafikförbindelser. Mobilitet och tillgänglighet – regionalt och internationellt – är avgörande för att arbetstagare ska kunna söka jobb och företag få tag i de medarbetare de behöver, i hela metropolregionen. Därför är en modern och effektiv infrastruktur en avgörande förutsättning för att skapa fundamentet för framtidens hållbara tillväxt och utveckling.

I Greater Copenhagens trafikcharter beskrivs vår gemensamma vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten och skapa hållbar ekonomisk tillväxt och bidra till grön omställning.

Infrastruktur är inte bara vägar, broar och järnvägar – det är också trafiken som rör sig på dem. Framtidens trafik ska vara hållbar, och därför arbetar Greater Copenhagen för att bygga ett sammanhängande och hållbart transportsystem i metropolregionen. Detta gör vi genom projektet Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen. Projektet främjar mobilitet och tillgänglighet i Greater Copenhagen med hjälp av hållbara transportformer – och stärker samtidigt regionen som en knutpunkt i det transeuropeiska transportnätverket TEN-T.

Projektet är ett så kallat Interregprojekt. Det består av tre delprojekt och startades 2018 av tio projektpartners, fem på respektive sida av Öresund. I denna rapport presenteras slutsatserna från projektet.

Projektet i korthet

Projektid:

2018-05-01 – 2021-07-31

Budget:

3 073 000 EUR (varav 50 procent finansieras via EU/Interreg)

Syfte:

Bidra till förverkligande av Trafikcharter för Greater Copenhagen, ta fram gemensamma beslutsunderlag samt bidra till att skapa gemensamma kunskaps- och samarbetsarenor

Mål:

Bidra till att främja tillgängligheten med hållbara transportformer inom Greater Copenhagen och stärka regionen som knutpunkt inom det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T

Tre delprojekt:

- Strategiska scenarier för tågtrafiken i Greater Copenhagen
- Ett sammanhängande kollektivtrafiksystem
- Framtidens mobilitet

Projektpartners:

Region Skåne (lead partner), Region Hovedstaden (koordinerande partner), Region Sjælland, Københavns Kommune, Helsingør Kommune, Helsingborgs stad, Malmö stad, Kristianstads kommun, Lunds universitet, Aalborg Universitet

Advisory Board:

Projektets Advisory Board har bestått av representanter från Trafikverket, K2 - nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, Dansk Industri, Sydsvenska Handelskammaren, Øresundsintitutet, Näringsdepartementet, DOT – Din offentlige transport, Transport- og Boligministeriet, Nordiska rådet samt Erhvervsministeriet

01

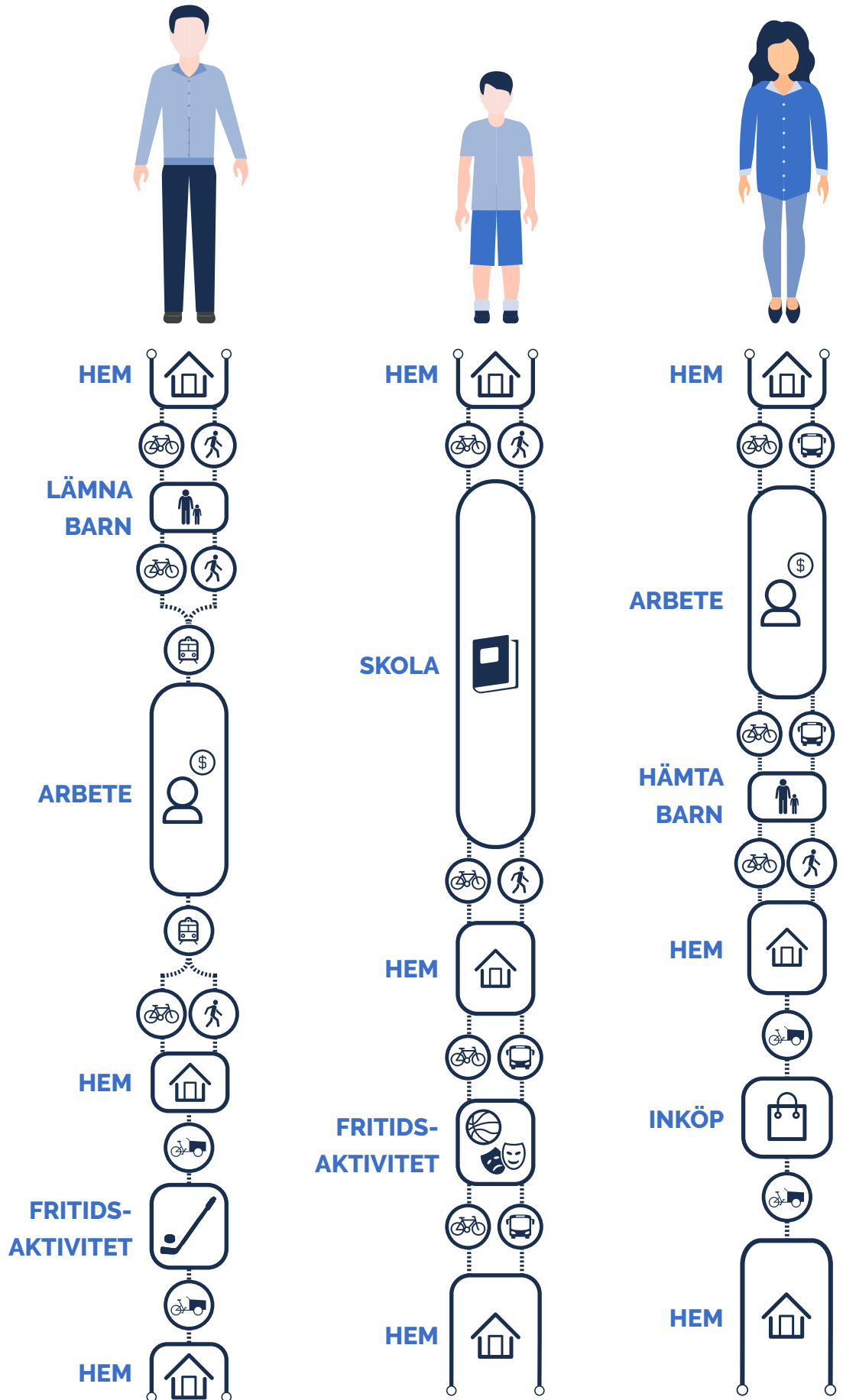
FRAMTIDENS GRÖNA OCH SAMMAN- HÄNGANDE MOBILITET



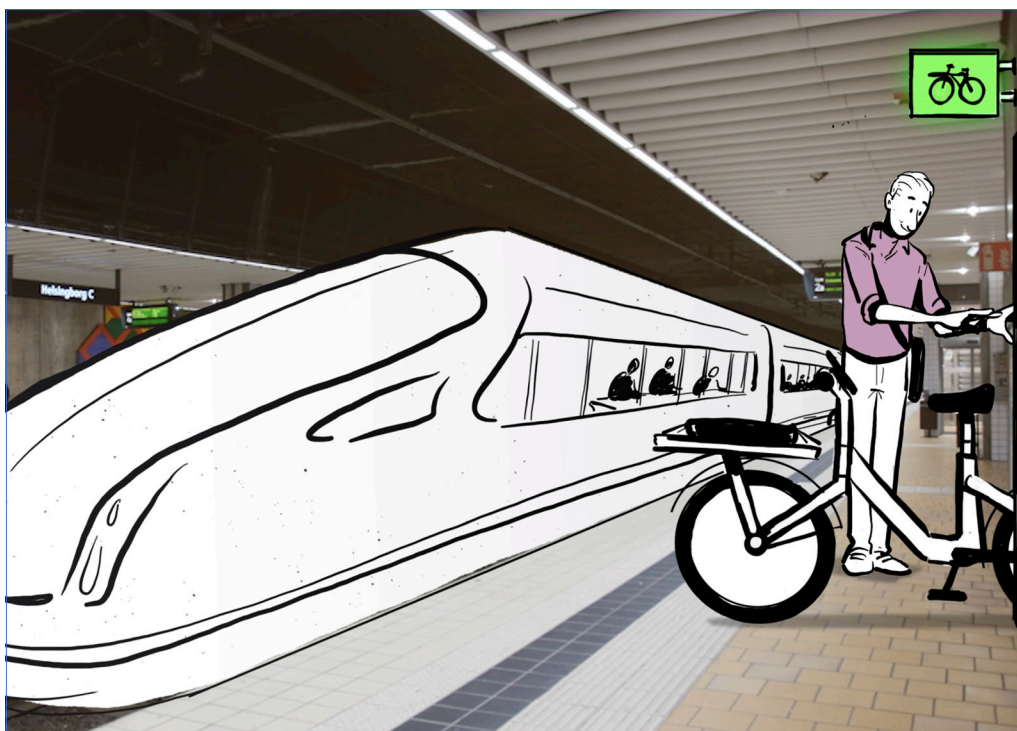
Det är en helt vanlig morgon när du vaknar i ditt hem i Malmö. När du ätit din frukost och gjort dig i ordning för dagen är det dags att påbörja resan mot jobbet. Du sätter dig på cykeln och trampar iväg på supercykelvägen mot centralstationen. Den friska luften får dig att vakna till på riktigt.

Framme på centralen parkerar du din cykel och går mot metrostationen. Vagnen rullar in på perrongen, du går ombord och hittar en ledig plats. Tåget accelererar och påbörjar färden under Öresund. När det är lugnt på tunnelbanetåget brukar du passa på att planera din arbetsdag, men idag njuter du bara av resan. Du tänker att du nästan glömt bort tiden när metron inte fanns, och hur smidigt det faktiskt är att resa mellan Danmark och Sverige.

Tunnelbanan är sammankopplad med Köpenhamns metro, så det tar inte lång tid innan du är framme på metrostationen på Hovedbanegården. Nu är det dags att byta till det förarlösa snabbtåget som ska ta dig vidare till Køge, där ditt kontor ligger. Även om du nu befinner dig i Danmark använder du samma mobilitetsapp för att boka och ändra i din resa, oavsett vilket transportslag du väljer. På tåget stöter du på några kollegor, som du pratar med tills tåget glider in på stationen Køge Nord. Ni går nedför stationsplatans trappa och du ser att den förarlösa bussen som ska ta dig och kollegorna resten av vägen till kontoret redan väntar på er.



FRAMTIDENS GRÖNA MOBILITET I GREATER COPENHAGEN



EN MÅLBILD FÖR FRAMTIDENS HÅLLBARA MOBILITET

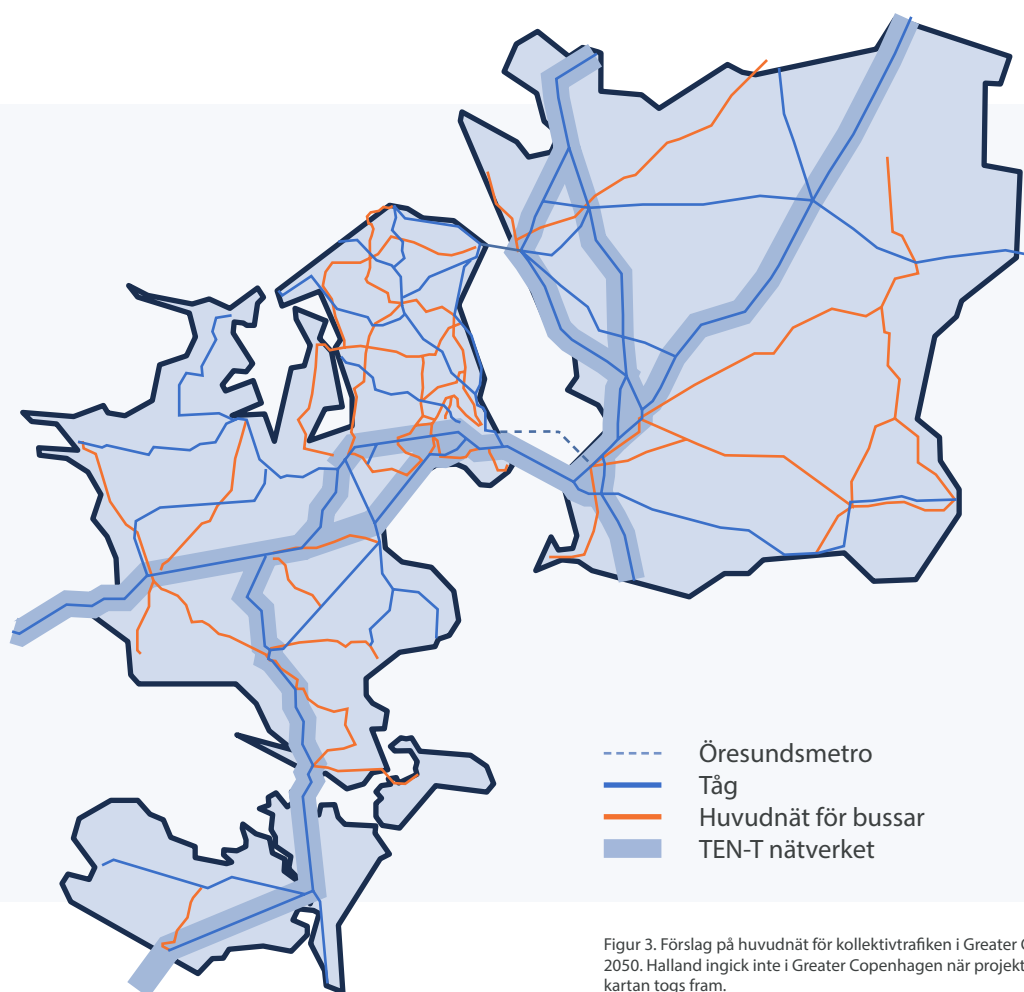
Scenariot för resan mellan Sverige och Danmark du just läste innehåller många detaljer du vet inte finns idag. Och det är helt riktigt – än så länge finns ju ingen tunnelbana mellan Malmö och Köpenhamn. Men det är en målbild för hur det kan vara för en arbetspendlare att ta sig till och från sin arbetsplats på andra sidan sundet i framtiden. Om ett sammanhängande transportsystem med delbar mobilitet som gör vardagen och livet enklare för invånarna i Greater Copenhagen.

Målbilden inkluderar inte bara regionens största städer. I framtiden ska det vara lika självklart att kunna använda kollektivtrafik och delbar mobilitet även i mindre samhällen, på båda sidorna av sundet. År 2050 är Greater Copenhagen en världsledande metropol inom grön mobilitet – med tätt samarbete kring det gemensamma transportsystemet, förbättrad mobilitet för alla resande och en stark arbetsmarknad i hela regionen.

HUR GÖR VI DET TILL VERKLIGHET?

Även om målbilden blickar 30 år framåt i tiden behöver många bitar falla på plats på vägen. Det finns utmaningar som behöver lösas både på kort och lång sikt.

I framtidens Greater Copenhagen spelar kollektivtrafiken en central roll för mobiliteten. Ett sammanhängande och omfattande kollektivtrafiksystem utgör ryggraden i regionen. De täta avgångarna är pålitliga och delar av systemet är förarlöst och automatiserat. Nätet fungerar också i harmoni med godstransporter och kan anpassas efter behov. De förarlösa transportererna sker även på vägarna med bussar och bilar. Det är det starka kollektivtrafiksystemet som möjliggör den gröna mobiliteten över sundet och gör att fler invånare enklare kan röra sig mellan regionens delar på ett hållbart sätt. Det i sin tur stärker regionens arbetsmarknad och lockar fler företag att etablera sig och expandera sin verksamhet. Sedan Öresundsbronns öppning år 2000 har det varit möjligt för Öresundsresenärer att resa med kollektivtrafik över Öresund.



Figur 3. Förslag på huvudnät för kollektivtrafiken i Greater Copenhagen i 2050. Halland ingick inte i Greater Copenhagen när projektet startade och kartan togs fram.

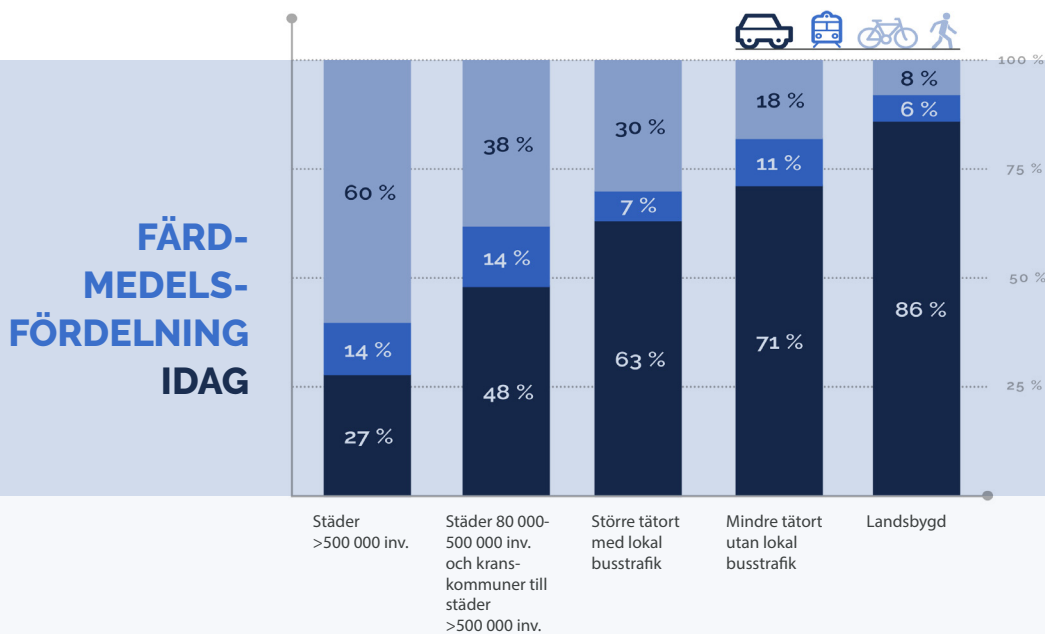
Men det saknas idag formella ramar för utvecklings-samarbetet av kollektivtrafiken i Greater Copenhagen. På samma sätt har de nationella myndigheterna i Danmark och Sverige olika planeringsunderlag för framtida trafikering av den gemensamma järnvägen, bland annat på Öresundsbron. Transportsektorn står för en fjärdedel av de samlade CO₂-utsläppen i regionen. Den höga bilanvändningen har en negativ påverkan på framkomligheten och klimatet. Det finns alltså en stor potential att minska utsläppen genom att göra kollektivtrafik, samåkning och gröna transportsätt till ett

attraktivt alternativ till bilen. Detta kräver investeringar i grön infrastruktur, bättre förutsättningar för att kombinera transportalternativ, ett starkt samarbete kring kollektivtrafiken och järnvägsinfrastrukturen samt ett långsiktigt strategiskt planeringsunderlag bland Greater Copenhagens medlemmar.

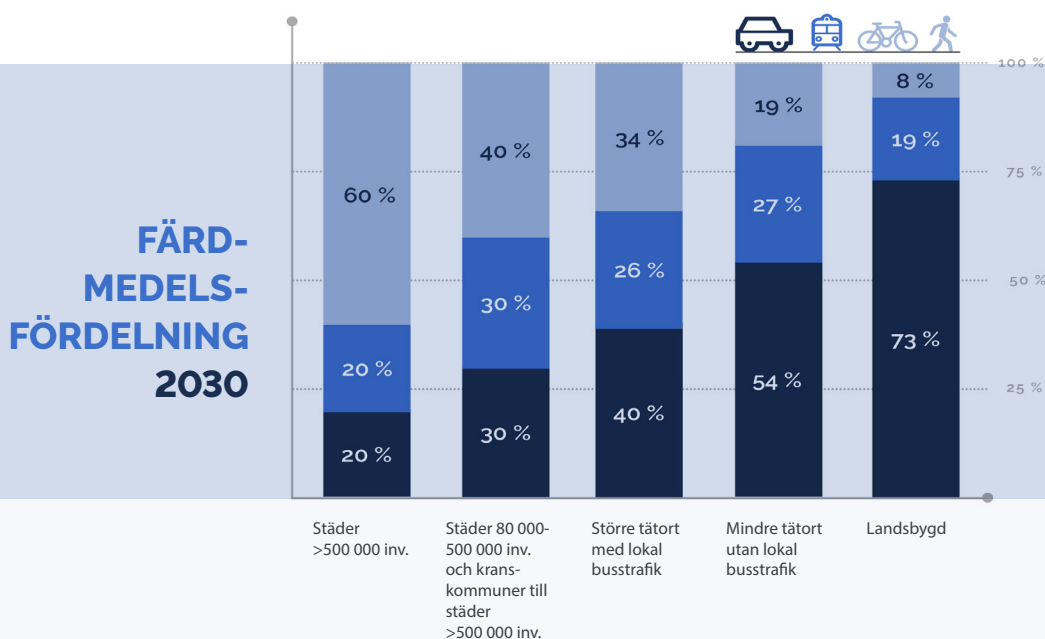
FÄRDEMEDELSFÖRDELNING – ETT LÅNGSIKTIGT PLANERINGSUNDERLAG

Förutsättningarna för att förändra människors mobilitetsmönster beror till stor del på geografi och mobilitetsutbud. I vissa delar av Greater Copenhagen är det inte självklart att till exempel välja bort bilen till förmån för kollektivtrafik. Genom att ta fram färdmedelsfördelningar uppdelade på geografi kan alla bidra till att nå transport- och klimatmål, utifrån sina förutsättningar. Målbilder skapar en gemensam förståelse och fungerar som ett stöd i arbetet med människors mobilitet på lokal, regional och nationell nivå – mellan det offentliga och det privata.

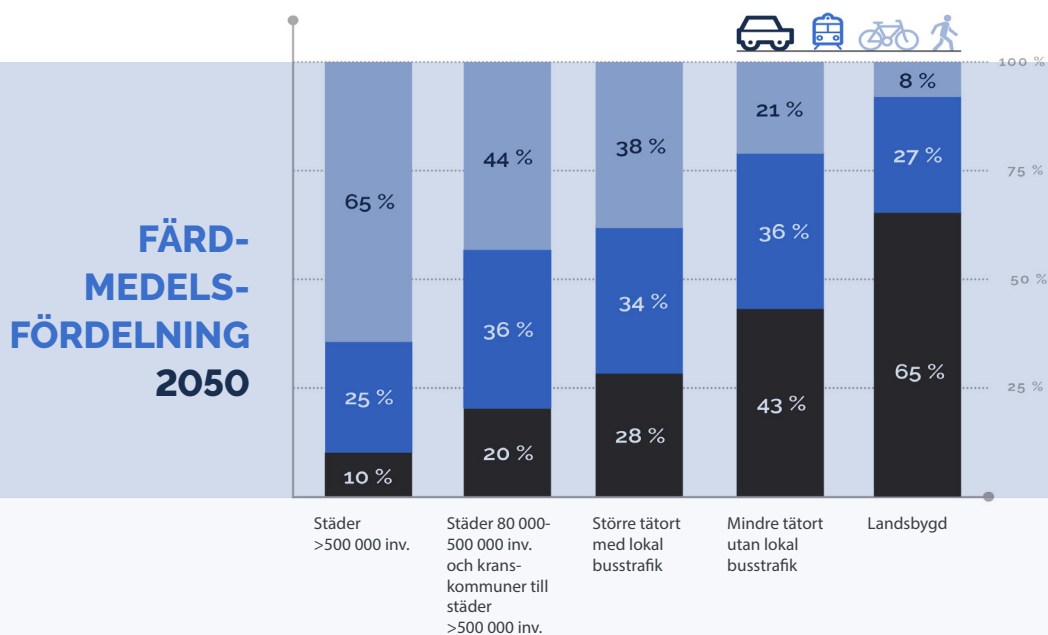
Som inspiration har projektet därför tagit fram ett förslag till mål för färdmedelsfördelning, utifrån trafikslagen bil, kollektivtrafik och gång eller cykel. Färdmedelsmålen är uppdelade på de fem typer av geografier som finns inom Greater Copenhagen. Staplarna visar färdmedelsval för invånarna i respektive geografi.



Figur 4. Dagens färdmedelsfördelning i Greater Copenhagen. Underlag: Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, Danmarks Tekniske Universitet och Trivector.



Figur 5. Färdmedelsfördelning i Greater Copenhagen 2030. Underlag: Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, Danmarks Tekniske Universitet och Trivector.



Figur 6. Färdmedelsfördelning i Greater Copenhagen 2050. Underlag: Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, Danmarks Tekniske Universitet och Trivector.

Inom projektet har vi alltså identifierat flera områden som är särskilt viktiga att arbeta med för att stärka ett grönt och sammanhängande transportsystem – nu och i framtiden. Förutom att arbeta för en långsiktig och gemensam grund för planering krävs både kortsiktiga och långsiktiga insatser från Greater Copenhagens medlemmar, trafikföretagen, nationella myndigheter och privata aktörer. Det handlar om att förbättra både infrastrukturen och mobiliteten i regionen.

Kollektivtrafiken i Greater Copenhagen är redan idag en gemensam verksamhet till viss del, men har stor potential att förbättras – särskilt på kort sikt. I projektet har vi fokuserat på att hitta möjligheter för att utveckla kollektivtrafiken utifrån hur den ser ut idag och hur den upplevs av resenärerna. Målet är att hitta lösningar som gör resandet till en mer sömlös upplevelse genom hela Greater Copenhagen.

02

KOLLEKTIV- TRAFIK ÖVER ÖRESUND



Detta är Greater Copenhagen:

4,4 miljoner
invånare i regionen

20 000
danskfödda personer bor i Skåne

10 000
svenskfödda personer bor i Östdanmark

40 000

Bornholmsbor reser till Köpenhamn via Ystad-Malmö

10 400

danskar äger svenska fritidshus

13 miljoner

resor gjordes över Öresund 2019

15 200

personer pendlade dagligen över Öresund innan covid-19



Kastrup

flygplats är inte bara Danmarks utan även Sydsveriges internationella flygplats



ESS-samarbete:

forskningsanläggning i Lund och datacenter i Köpenhamn



Danmark är Sveriges

fjärde största

exportmarknad



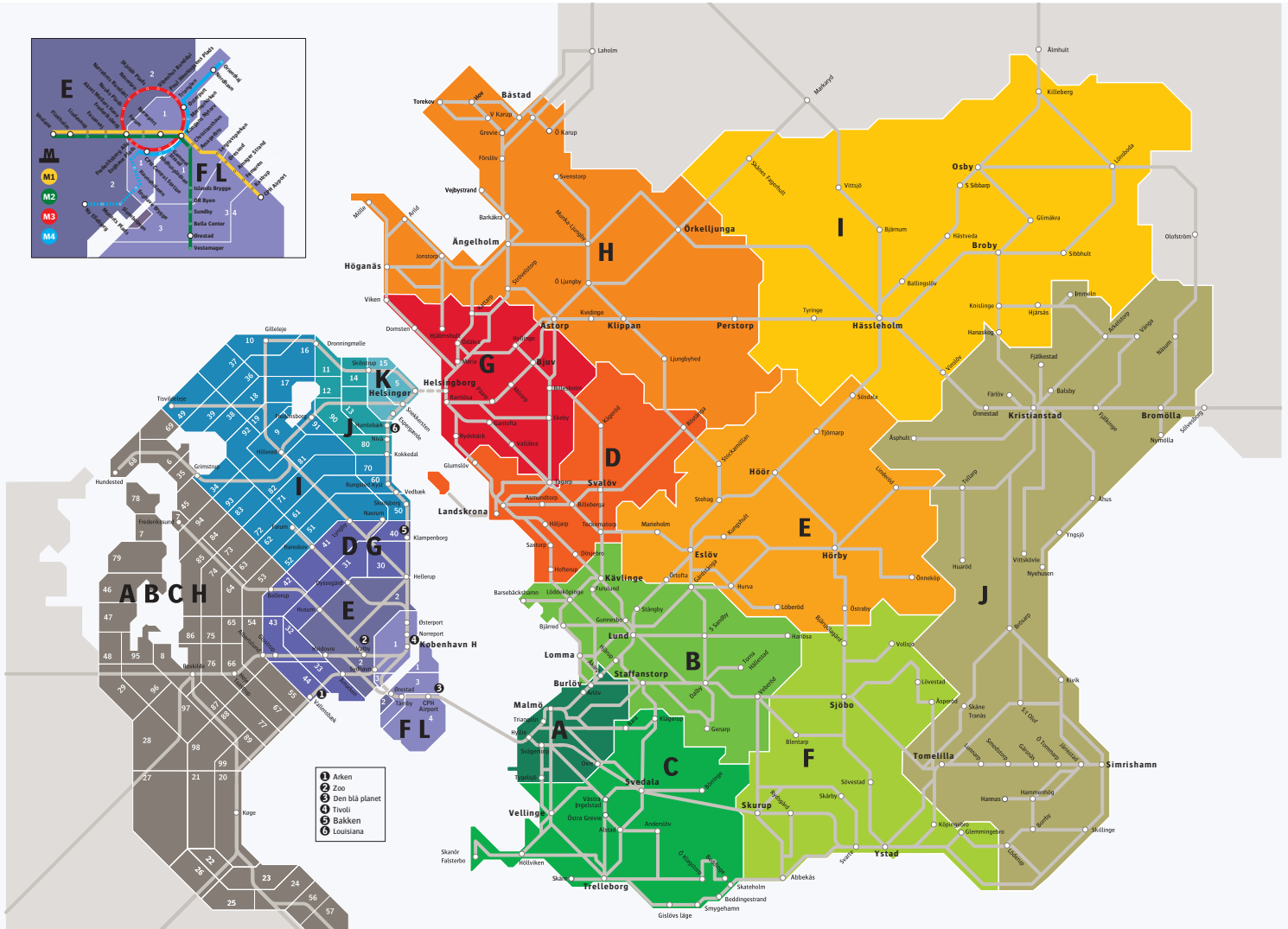
Sverige är Danmarks

tredje största

exportmarknad

VILKA ÄR ÖRESUNDSRESENÄRERNA I DAG OCH VAD TYCKER DE OM RESAN?

Sverige och Danmark har länge haft ett stort utbyte, inom allt från näringsliv och arbetsmarknad till turism. Det bygger till stor del på den geografiska närheten mellan länderna, där avståndet krympt ytterligare sedan Öresundsbronns öppning.



Sedan år 2000 har Öresundsresenärer kunnat köpa en Öresundsbiljett för kollektivtrafik över Öresund, där det har varit möjligt att resa med tåg, buss, tunnelbana och färja på båda sidor om Öresund. Biljetten gäller i Öresunds tariffområde, som geografiskt täcker Region Skåne och huvudstadsregionens taxesytem på Själland (se bild över taxor och zoner). Även om Öresundsbiljetterna är giltiga för resor med alla fyra trafikföretagen som verkar här är det bara DSB, Skånetrafiken och Forsea som har direkt ansvar för Öresundsresenärerna.

LÄS HELA KARTLÄGGNINGEN AV ÖRESUNDSRESAN



Om man frågar resenärerna vad de tycker om att resa och pendla över Öresund är nöjdheten generellt hög, både med färja och tåg. Men det framkommer också tydliga problem som om de löses skulle höja nöjdheten ännu mer.

Många resenärer anger reseplaneringen som en utmaning. Det finns idag ingen samlad plattform som hjälper resenären att planera hela resan över Öresund. Särskilt tydligt är problemet för de som antingen börjar eller slutar sin resa utanför Greater Copenhagen, om färja är en del av resan eller om resan innebär flera byten. Att det inte finns en gemensam sida eller app för planeringen gör att hela resan över Öresund känns uppdelad från start. Det finns alltså stora möjligheter att förbättra planeringsverktygen för resenärerna.

En majoritet av resenärerna, både ovana och mer vana, har liknande erfarenhet när det handlar om biljetter och biljettköp. För exempelvis en turist i området är det svårt att få en överblick och se vilken biljett som passar ändamålet. Många väljer därför den dyraste biljetten även om de inte behöver den, för att vara på den säkra sidan. För mer vana resenärer uppstår det oklarheter kring danska respektive svenska pendlarkort och vilka regler som gäller på de olika sidorna av Öresund. Många tvingas till exempel att köpa tilläggsbiljetter för att täcka in zonen de ska till, och kan behöva göra det i ett helt annat system. Det är tydligt att resenärerna efterfrågar ett gemensamt och harmoniserat digitalt biljettsystem som gäller för hela Öresundsresan – oavsett färdstätt.

Resenärerna har också åsikter om trafikinformationen under resan. Många upplever att informationen är bra när den väl kommer, men att den skulle kunna ges snabbare. Vana resenärer tycker också att man bör placera relevant trafikinformation mer logiskt utefter deras väg, så att de aldrig behöver ta en omväg för att bli uppdaterade om läget.

För att sammanfatta önskar dagens resenärer ett mer sammanhängande och enkelt digitalt system för planering, biljetthantering och trafikinformation. Med ett sådant system slipper resenärerna själva komma på egna lösningar och får en mer sömlös upplevelse av att resa i Greater Copenhagen.

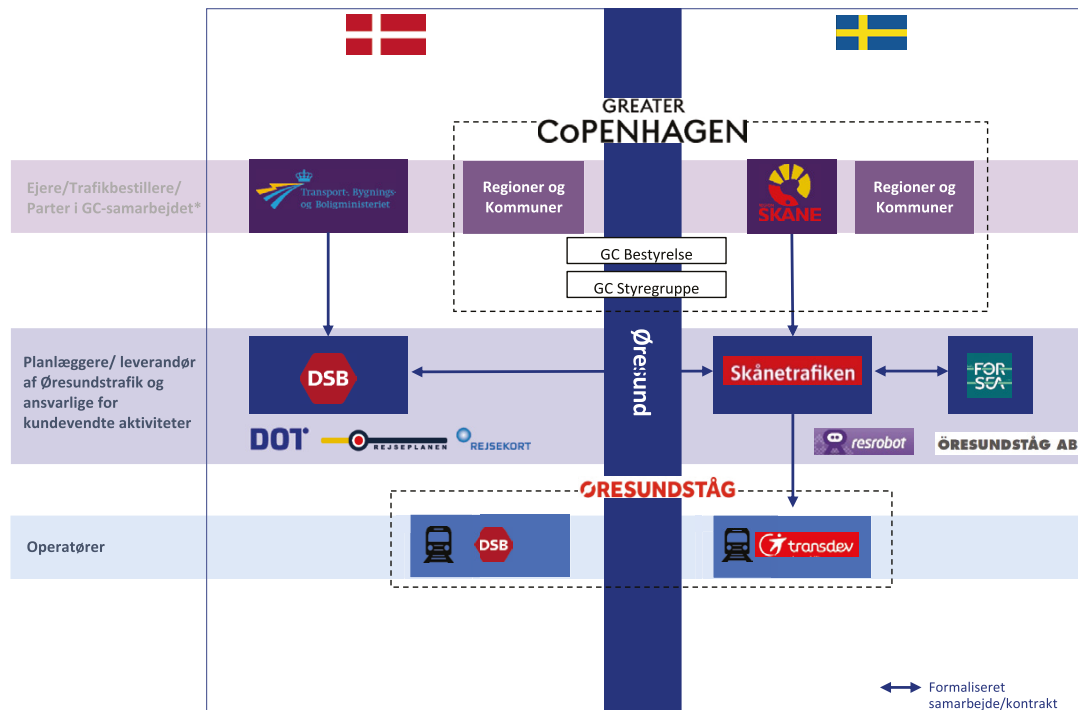


Ref N
19

HUR SAMARBETAR REGIONEN KRING KOLLEKTIVTRAFIKEN – I DAG OCH I FRAMTIDEN?

Nutidsbilledet for kollektiv trafik på tværs af Øresund

Samarbejde om den kollektive trafik på tværs af Øresund består af et begrænset samarbejde mellem Skånetrafikken og DSB



*Ejere/trafikbestillere består i relation til Øresundstrafikken af det danske Transportministerium og Region Skåne. Øvrige danske og svenske regioner samt kommuner er ikke bestillere af Øresundstrafik, men indgår i Greater Copenhagen-samarbejdet og er på denne måde væsentlige interessenter.

Projektet har kartlagt hur samarbetet kring kollektivtrafiken i regionen ser ut och kan utvecklas i framtiden. I huvudsak består dagens samarbete av DSB och Skånetrafikken som har driftsansvar för den danska respektive svenska delen av tågtrafiken över Öresund. Samtidigt finns det ytterligare aktörer som sköter trafiken vidare in i länderna. Det finns även ett större antal aktörer som exempelvis trafikföretag, turistorganisationer och offentliga verksamheter med direkt eller indirekt intresse i trafiken över Öresund.

Utmaningar och effekter av ökat samarbete

Utmaningarna för att skapa ett sammanhängande kollektivtrafiksystem i Greater Copenhagen kan sammanfattas i två delar:

- Vad som behövs för att underlätta resor i regionen
- Hur det politiska och organisatoriska samarbetet i regionen struktureras för att kunna genomföra nödvändiga insatser

I nuläget saknas fokus på upplevelsen för de som reser över sundet. Det finns inget uttalat ansvar för trafikföretagen eller de nationella aktörerna att lösa utmaningar som kommer med att resa mellan regionerna i Greater Copenhagen. Det finns heller inga formella ramar för samarbete mellan de fyra trafikföretagen som sköter kollektivtrafiken i regionen. I det nya samarbetsavtalet om Öresundstrafiken mellan det danska

transportministeriet och Skånetrafikken saknas dessutom planer för hur man ska utveckla servicenivån för de som reser med kollektivtrafiken. Resenärerna efterfrågar både ett smidigare biljettsystem och bättre, sammanhängande trafikinformation som gäller i hela Greater Copenhagen. För att kunna realisera detta behöver samarbetet mellan trafikföretagen och myndigheter över gränsen stärkas.



Ett tätare samarbete i regionen förväntas ha flera positiva effekter för det gemensamma kollektivtrafiksystemet i Greater Copenhagen. Genom att koordinera de olika trafikföretagens data om resenärerna kan vi skapa en gemensam kunskapsgrund för hur resan över Öresund kan förbättras. Det skapar också en bättre bild av Öresundsresenärerna som en gemensam och sammanhängande målgrupp. Med ett större perspektiv på resenärerna i hela regionen kan samarbetet fokusera på insatser som förbättrar resor för alla i Greater Copenhagen. Att identifiera nyckelaktörer, öka samhörigheten mellan aktörerna och skapa en känsla av gemensamt ansvar bildar ett starkt fundament för vidare samarbete kring den gemensamma kollektivtrafiken.

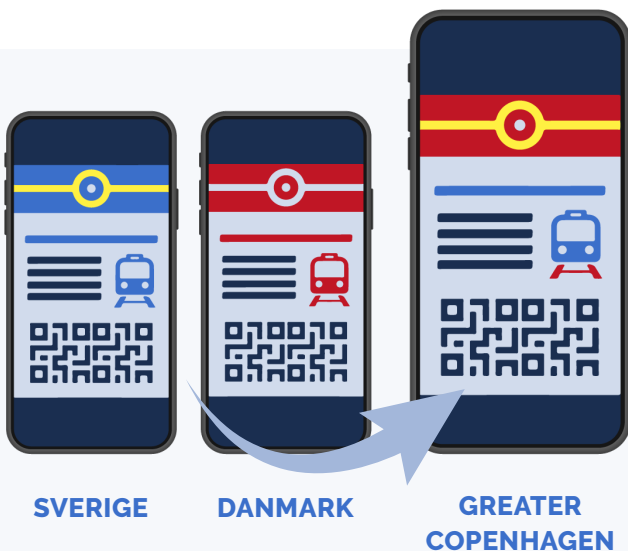
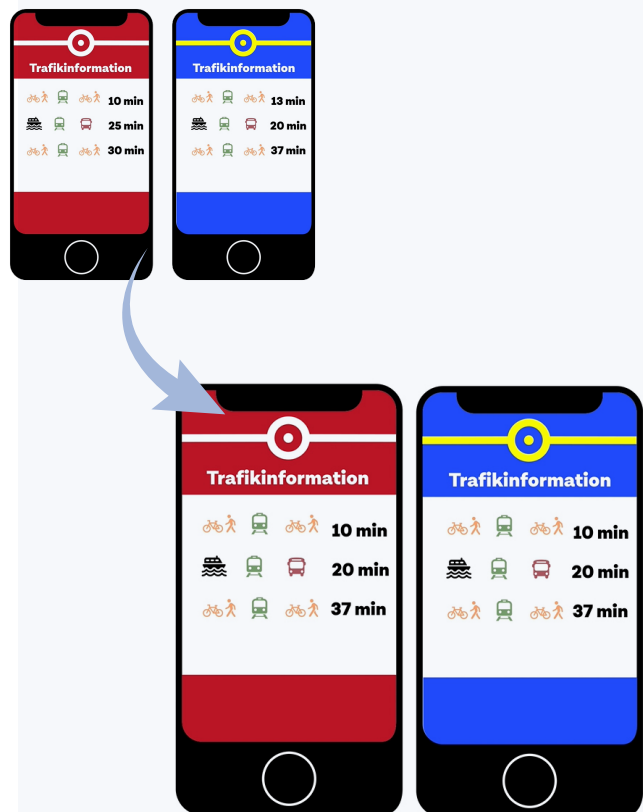
Ett digitalt och harmoniserat biljettsystem

Alla typer av Öresundsbiljetter bör vara tillgängliga i samma digitala system. Biljettutbud, resegaranti och prisstruktur bör vara samma på båda sidor av sundet. Genom att samla alla biljetter i en tjänst blir det enklare för alla att planera sina resor, särskilt om man byter transportsätt under vägen eller ska resa långt i regionen. Ett sammanhängande biljettsystem bidrar till att resan med kollektivtrafik i Greater Copenhagen blir mer sömlös.

Förutom att bidra till ett gemensamt och harmoniserat biljettsystem i Greater Copenhagen bör digitaliseringen även användas till att understödja en bättre infrastruktur och sömlösa resor.

Förbättra trafikinformationen för Öresundsresenärer

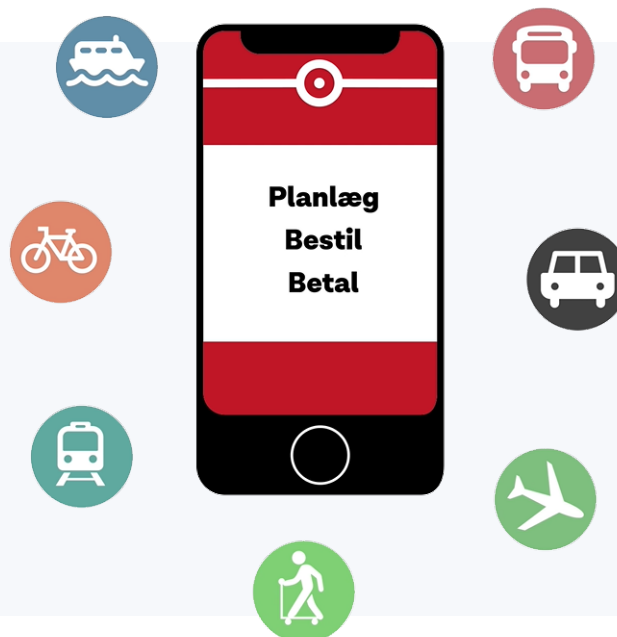
De som reser över Öresund åker ofta med flera trafikföretag och transportsätt på en och samma resa. Därför är det viktigt att koordinera trafikinformationen så att den kommuniceras på samma sätt, oavsett var i regionen man befinner sig. Det gäller både den fysiska informationen på stationer och digital information i appar och tjänster. Harmoniserad trafikinformation, oberoende av vilket trafikföretag man reser med eller var i regionen man befinner sig, bidrar precis som ett sammanhängande biljett- och planeringssystem till en mer sömlös resa.



Öka digitaliseringen och utveckla mobilitetstjänster i hela Greater Copenhagen

Det behövs gemensamma planer och strategier för att skapa bättre infrastruktur med hjälp av digitalisering. Med samåkning, fordonsdelning, förarlösa transporter och mobilitetsabonnemang kan passagerare enklare växla mellan offentliga och privata transportsätt – över kommun-, region- och landsgränser. Idealet är att det finns tjänster som gäller för alla i Greater Copenhagen, oavsett vilket färdssätt man väljer och om man reser på tvärs över Öresund. I de sköts allt, från planering av resan

till biljettköp. För att harmonisera utbudet och göra det enkelt för alla resande att utnyttja möjligheterna krävs ett utökat samarbete mellan offentlig verksamhet och privata företag. Det finns idag flera pilot- och utvecklingsprojekt på båda sidorna av Öresund med syfte att utveckla mobilitetstjänster. Men för att skapa sömlösa resor i Greater Copenhagen behövs nya gemensamma strategier – ramar och förutsättningar som gör att det offentliga och privata kan utveckla sammanhängande och användarvänliga mobilitetstjänster tillsammans.



Vad är mobilitetstjänster?

Mobilitetstjänster – eller mobility as a service, ofta förkortat MaaS – är tjänster som hjälper människor att förflytta sig. Det är till exempel kollektivtrafiken, bilpooler, delningscyklar eller elsparkcyklar för uthyrning. Mobilitetstjänsternas fokus är på delning och tillgång till mobilitet, som alternativ till att äga ett personligt fordon.

Stärk det organisatoriska och politiska samarbetet för en mer sömlös resa



Projektet visar i stora drag att det i dagsläget finns organisatoriska begränsningar för möjligheterna att möta resenärernas önskemål. Det behövs ett betydligt starkare samarbete mellan regionens aktörer. Därför föreslås ett eller fler pilotprojekt för att få igång samarbetet och identifiera viktiga nyckelaktörer. Ett förslag är att skapa en prototyp för digital trafikinformationsdelning som fungerar för alla resor i Greater Copenhagen, oavsett vem som levererar tjänsten. Förutom själva produkten är förhoppningen att det ska resultera i en stabil grund för fortsatt samarbete, med en samstämmig vision om det gemensamma kollektivtrafiksystemet.

**LÄS RAPPORTEN
HÄR**


För att förbättra reseupplevelsen över Öresund och inom Greater Copenhagen behöver samarbetet mellan regionens aktörer och beslutsfattare bli tätare. Förutom att ha en välfungerande kollektivtrafik över Öresund, som understödjer den gemensamma arbetsmarknaden, har vi behov att utveckla den gemensamma järnvägsstrukturen i Greater Copenhagen – både på kort och lång sikt.

03

FRAM-
TIDENS
INFRA-
STRUKTUR

I framtiden har vi fler och snabbare alternativ för våra resor över Öresund. Helsingborg och Helsingör är tätare sammankopplade med en tunnel för både tåg- och biltrafik. Förbindelsen gynnar utvecklingen i regionen på flera plan, inte minst genom att förkorta restiden mellan Helsingborg och Köpenhamn medan Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn kortar restiden mellan städerna.

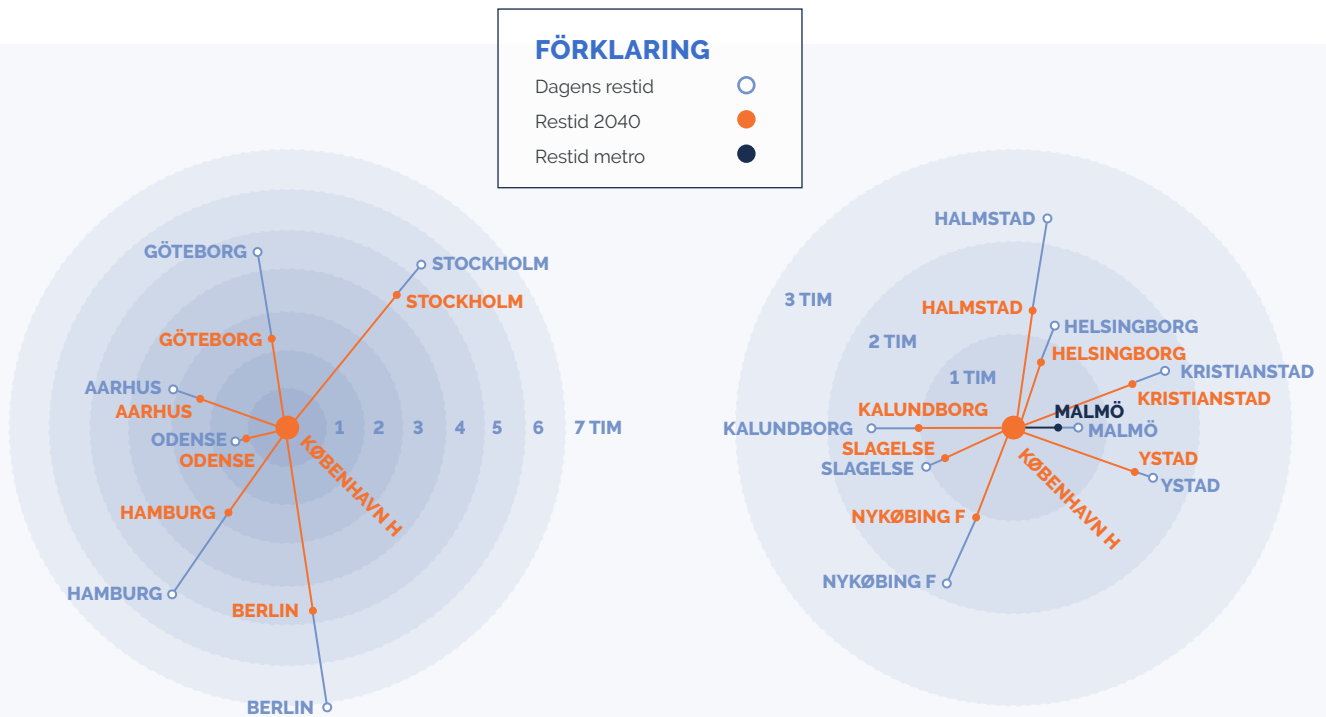
Utvecklingen av järnvägsnätet stärker arbetsmarknaden och godstransporterna

Att skapa planer och målbilder för grön mobilitet och en sammanhängande kollektivtrafik i framtidens Greater Copenhagen medför att man måste börja undersöka de grundläggande förutsättningarna. En stor faktor för hur snabbt det går eller hur svårt det blir att realisera målbilderna är utvecklingen av järnvägarna i Sverige och Danmark. Inom projektet har vi därför tagit fram scenarier för hur vi tror att tågtrafiken och järnvägen behöver utvecklas de kommande årtiondena – vad som behöver göras på kort och lång sikt för att nå målbilden för den gröna mobiliteten i Greater Copenhagen. I scenarierna har vi räknat in planerade infrastrukturprojekt som har betydelse för trafiken, men även lyft blicken för framtida potentiella förbindelser som förbättrar rörligheten i regionen.

Om alla nödvändiga insatser som föreslås genomförs kommer regionen vara förberedd för den ökade trafiken när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Insatserna får som sagt även effekter på det övriga resandet i regionen, inte minst

arbetspendlingen. Det är idag det enskilt största syftet med att resa över Öresund, och arbetsresorna kommer fortsätta öka under kommande årtionden. När kapaciteten förbättras och resan går snabbare blir det ett mer realistiskt alternativ för fler att börja arbeta på andra sidan sundet. Det kan i sin tur gynna tillväxten i Greater Copenhagen, då fler och fler företag ser det som en attraktiv plats att etablera sig och växa på. Särskilt förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör samt Öresundsmetron kommer innebära en stor förbättring för den gemensamma arbetsmarknaden i och med de förkortade restiderna.

En integrerad arbetsmarknad är en nyckelfaktor för tillväxten i Greater Copenhagen. År 2020 antogs därför en gemensam arbetsmarknadscharter som identifierar förbättringar som kan skapa en välintegrerad arbetsmarknad i regionen. Arbetsmarknadschartern pekar bland annat ut tidsmässiga och ekonomiska kostnader vid resor över Öresund som ett av förbättringsområdena. Så det är i hela regionens intresse att genomföra utbyggnaderna av infrastrukturen.



Figur 7. Restid 2019 (blå text) och trafikscenarion 2040 (orange text) till/från Greater Copenhagen samt internt i Greater Copenhagen.

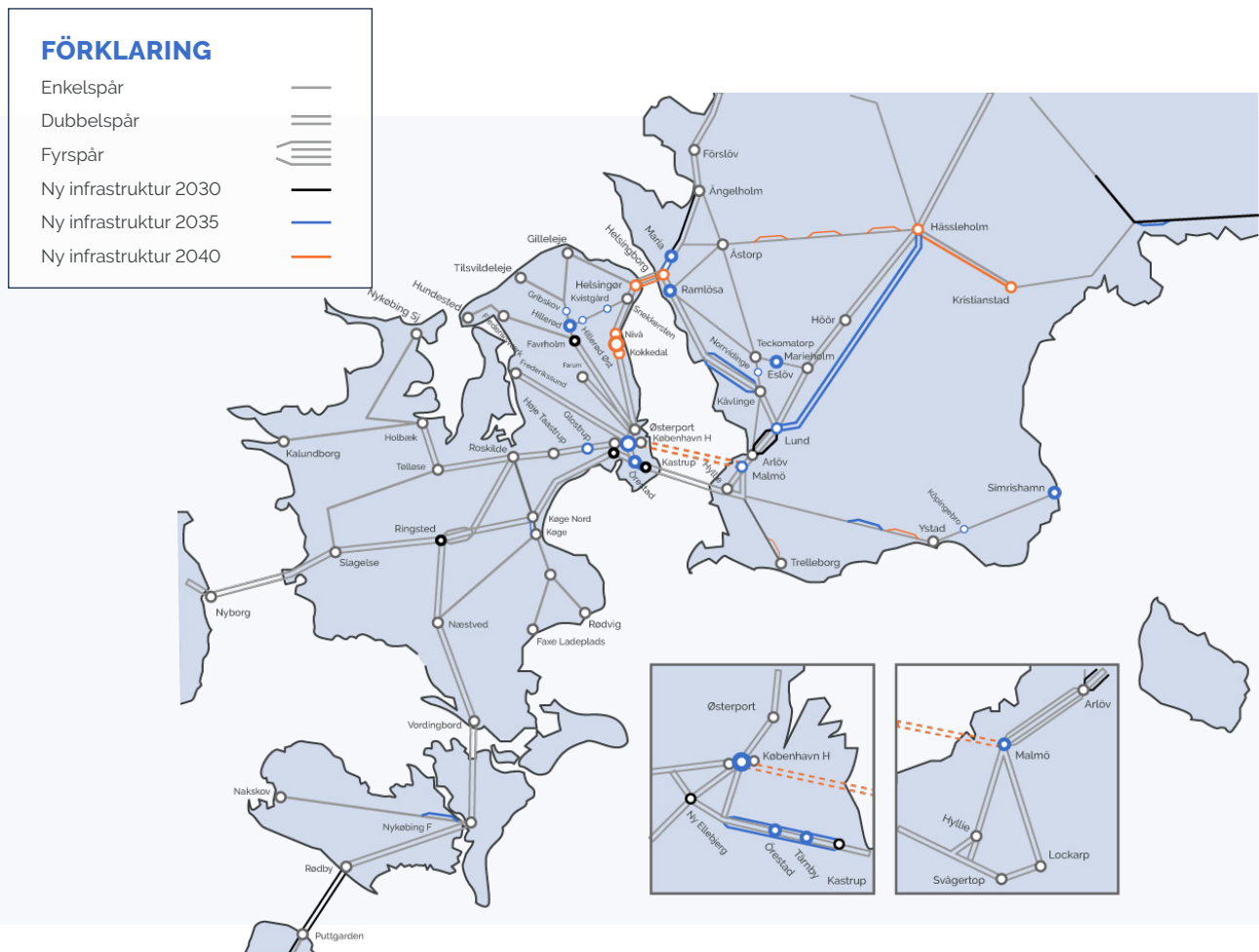
Fehmarn Bält-förbindelsen: nya möjligheter och nya utmaningar

Det första spadtaget har tagits i bygget av den nya fasta förbindelsen mellan Danmark och Tyskland, där trafiken enligt plan ska börja rulla redan 2029. När Fehmarn Bält-förbindelsen är på plats kommer restiden mellan Köpenhamn och Hamburg minska från fyra och en halv till två och en halv timme. Det väntas ge en stor ökning av både passagerare och godstrafik. Redan 2030 väntas godstrafiken ha ökat med 94 procent. Och 2032 reser 48 procent fler passagerare över Öresund än i dagsläget (innan Covid-19).

Fehmarn Bält-förbindelsen innebär en stor möjlighet för Greater Copenhagen att bli en viktig europeisk knutpunkt för tågtrafik. Redan inom nästa årtionde kan regionen bli ett nav för höghastighetståg till Hamburg, Berlin, Stockholm, Göteborg och Århus. Det skulle innebära en stor vinst för miljön och tillgängligheten, då tågen blir ett verkligt alternativ till att flyga mellan destinationerna. Utvecklingen leder också till att Greater Copenhagen stärker sin ställning som en viktig knutpunkt för godstrafiken inom det transeuropeiska transportnätet, TEN-T. Det i sin tur kan stärka både export- och importförmågan, både för företag i Greater Copenhagen och övriga delar av länderna. Redan nu går till exempel en tredjedel av Sveriges totala import och export genom Skåne. 80 procent av järnvägsgodset från Sverige går över Öresundsbron.

EU-kommissionen listar förändringar som behövs för att minska utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn. Ett mål är att 50 procent av godstransporterna flyttas från väg till järnväg för att minska dess emission av växthusgas med 60 procent före 2050.

Att en ny fast förbindelse med hög kapacitet öppnar upp för mer trafik till och från kontinenten för med sig många positiva aspekter. Samtidigt ställer det höga krav på att den befintliga infrastrukturen i Greater Copenhagen är redo att hantera ökningen. Redan idag har vi identifierat flera flaskhalsar i det gemensamma järnvägsnätet som kommer att behöva byggas ut och förbättras för att klara av fler gods- och persontåg.



Öresundsbrons landanslutningar

Öresundsbron riskerar att bli en stor flaskhals när Fehmarn Bältförbindelsen tas i bruk. Egentligen är det inte själva bron som är problemet – den maximala nyttan av Öresundsbron begränsas idag av kapaciteten på landanslutningarna där lokala tåg, främst på dansk sida, tar upp kapacitet för tåg över bron.

På den danska sidan handlar det om en sträcka på 10 kilometer över ön Amager, där gods- och persontågen över sundet delar spår med inrikestrafiken till Köpenhamns flygplats. En utbyggnad från två till fyra spår på sträckan skulle förhindra en allt för stor konkurrens mellan brotrafiken och den lokala danska trafiken.

Även landanslutningarna på den svenska sidan av sundet behöver byggas ut. Här är det främst sträckan från Malmö centralstation till Öresundsbron via Svågertorp som skulle behöva byggas ut. På både Malmö C och Svågertorps station saknas planskilda korsningar – så kallade flyovers – som skiljer de olika typerna av tågtrafik åt. Med flyovers på plats konkurrerar inte längre trafiken över bron med den lokala tågtrafiken, vilket resulterar i en bättre förbindelse till Södra stambanan.

Stationen på Köpenhamns flygplats och Hovedbanegården i Köpenhamn

I dagsläget finns endast två spår på genom stationen på Kastrup – något som redan nu orsakar trängselproblem och ses som en stor flaskhals i framtiden. Det har planerats för en utbyggnad sedan 2013, men det saknas ett formellt beslut som gör att Sund & Bælt, som äger landanläggningarna, kan sätta igång byggprocessen (projektet finns med i det nya förslaget till investeringsplan som kom i april 2021). Genom att bygga ut från två spår till fyra kan man minska trängseln, förbättra punktligheten och till och med öka tågavgångarna till flygplatsen, både från Sverige och Danmark. Flaskhalsen minskas endast om man realiserar hela Ring Syd-projektet. Det består bland annat av två nya spår vid Örestad station och Kalvebod.

Sedan Öresundsbron öppnade har Köpenhamns Hovedbanegård blivit en viktig knutpunkt för resor i både Danmark och södra Sverige. För att båda sidorna av regionen ska kunna fortsätta utvecklas krävs att Hovedbanegården byggs ut. Idag är kapaciteten på stationen utnyttjad till max och ses redan som en flaskhals. Allt eftersom transportnätet i Greater Copenhagen byggs ut och Fehmarn Bältförbindelsen tas i bruk kommer Hovedbanegården bli en allt mer kritisk punkt för utvecklingen. Som ett första steg bör en strategisk analys genomföras för att identifiera vilka möjligheter som finns för att öka stationens kapacitet.

Det finns mycket att vinna på en utbyggnad av Hovedbanegården – bland annat att kunna realisera potentialen för snabbtåg till Hamburg via Fehmarn Bält-förbindelsen och skapa möjligheter till fler avgångar till Stockholm och Göteborg. På sikt kan den ökade kapaciteten också möjliggöra höghastighetståg till Stockholm och Århus.

Satsa på multifunktionella stationer

För att binda ihop stad och landsbygd behövs investeringar i fler multifunktionella stationer och pendlarparkeringar som fungerar som nav för tåg, bussar, bilar, cyklar och andra "first- and last mile"-transportmedel. Med stationer som tar hänsyn till alla typer av resor blir kollektivtrafiken ett verkligt alternativ till bilen. Stationernas roll i invånarnas vardag ser olika ut beroende på den geografiska placeringen och det lokala utbudet av kollektivtrafik och andra mobilitetslösningar.

I framtiden kommer stationer och knutpunkter i högre grad innehålla sociala funktioner, såsom butiker, medborgarservice och kontorsplatser samt infrastruktur och faciliteter som understödjer kopplingen till huvudnätet och överflyttning till mer miljövänliga transportformer.

I både Danmark och Sverige är det många intressenter som är involverade i utvecklingen av stationer och knutpunkter. Därför krävs nya samarbeten mellan staten, regioner, kommuner, transportföretag och privata investerare för att förverkliga potentialen.



Förbättra den regionala cykelinfrastrukturen

För att cykeln ska bli ett verkligt alternativ till bilen behövs satsningar på infrastrukturen, även utanför större städer. Potentiellt kan cykelpendlarna fördubblas, om alla bilister som kan nå sina arbeten på 30 minuter med cykel tog cykeln i stället för bilen. Det skulle leda till 38 procent färre bilpendlare i rusningstid och en daglig utsläppsminskning på 325 ton koldioxid. Något som kan förbättra förutsättningarna för cyklingen ytterligare är att titta på möjligheterna att kombinera cykelresor med kollektivtrafiken. Det kan till exempel handla om att lägga mer fokus på bättre cykelparkering vid knutpunkter för kollektivtrafik, eller flexibla kombinationsbiljetter som ger möjlighet att byta från tåg till en delningscykel.

Cykel til og fra arbejde



CO₂ reduktion



325
Tons CO₂
pr. dag

Figur 8. Daglig koldioxidmindning inom Greater Copenhagen om alla förare som når jobbet med en elcykel på 30 minuter, tog cykeln istället för bilen.

Greater Copenhagen's politiska styrgrupp beslöt 2019 att avsätta medel till att utveckla en cykelhandlingsplan, som beräknas vara klar under 2021.

Utvecklingen behöver gemensam planering

Det är ett flertal omfattande infrastrukturprojekt som ska genomföras på båda sidorna av sundet för att göra regionens järnvägsnät redo för ökad trafik i framtiden. Det kräver koordination och samarbete mellan många aktörer i regionen. En utmaning som identifierats under projektets gång är att myndigheterna i Sverige och Danmark planerar olika för tågtrafiken i framtiden.

Bland annat ser planeringen för trafiken över Öresundsbron olika ut mellan länderna. Den svenska infrastrukturplaneringen baseras på ett högre trafiktryck över bron än den danska. Bland annat räknar man med fler Öresundståg, fler snabbtågsavgångar från Stockholm och en ny linje från Göteborg till Köpenhamn. I och med att man planerar olika är det inte säkert att den danska sidan av regionen har kapacitet nog att hantera trafiken som finns i den svenska planeringen.

Mellan länderna finns dessutom andra skillnader i planeringen. Det handlar bland annat om vilka standarder man arbetar efter, exempelvis längden på höghastighetståg och plattformarna som de ska passera samt längden på godståg.

Sammanfattningsvis finns ett behov för en högre grad av gemensam planering än i dagsläget. Idealet vore om Sverige och Danmark samarbetar kring alla infrastruktur- och trafikprojekt som har en påverkan för Greater Copenhagen som region. I slutet av detta projekt ska det därför tas fram ett förslag till en dansk-svensk systemplan för järnvägsnätet som sträcker sig till 2050. Planen, som ska beskriva nödvändiga satsningar på infrastruktur för att öka tillgängligheten med hållbara transportmedel i regionen, ska skapa en samsyn på insatserna och göra det enklare att genomföra dem med samma mål i sikte.



Till sist behöver vi i Greater Copenhagen gemensamt identifiera de viktigaste knutpunkterna och vilken roll de spelar i vårt gemensamma transportsystem, här och nu såväl som om 30 år, så att vi kan utveckla dessa i takt med nya investeringar i järnvägssystemet och resten av kollektivtrafiknätet.

04

TILLSAMMANS MOT 2050

Under projektets gång har det blivit tydligt att förutsättningarna för att skapa ett gemensamt och sammanhängande grönt transportsystem finns. Inom Greater Copenhagen är vi också ense om vilken riktning regionen ska ta när det gäller grön mobilitet och mobilitetstjänster i framtiden. Att möjliggöra hållbart sömlöst resande kommer innebära ett lyft för invånarnas rörlighet, arbetsmarknaden och turistnäringen i hela Greater Copenhagen. Att kunna erbjuda bilfria resor för allt fler invånare kommer också vara en stor hjälp i att nå klimatmålen och minska trängseln i de större städerna.

Det finns nu tydliga rekommendationer för vad som behöver göras under resans gång. Var den befintliga infrastrukturen behöver utvecklas och vilka nya förbindelser

som är viktiga för utvecklingen. Att skapa gemensamma digitala plattformar för kollektivtrafik och mobilitetstjänster som underlättar resandet.

Men i projektet har vi samtidigt identifierat att dagens samarbetsformer utgör ett hinder för utvecklingstakten. En stor del av det gemensamma arbetet framöver är beroende av att det finns en samsyn och tydlighet för hur alla berörda aktörer i regionen ska samarbeta för att uppnå målbilden. Det här projektet och resultaten av det är ett första steg till att hitta denna samsyn och ett arbetssätt som fungerar i längden, mot samma mål. Om hela regionen tar ansvar och jobbar tillsammans kan vi påbörja resan mot ett sömlöst, grönt och gemensamt transportsystem i Greater Copenhagen år 2050.

Investeringar och insatser som projektet föreslår

Harmoniserat digitalt biljettsystem

Resan över Öresund och inom Greater Copenhagen ska vara en sömlös upplevelse – därför behöver biljettsystemen harmoniseras. När alla trafikföretag arbetar med samma förutsättningar på en gemensam plattform underlättar det planeringen för alla resenärer.

Koordinerad trafikinformation

Öresundsresenärer använder ofta flera transportmedel och olika trafikföretag på samma resa. Därför är det viktigt att informationen, både digitalt och fysiskt, hänger ihop och kommuniceras på samma sätt i hela Greater Copenhagen.

Digitalisering

Det behövs en ambitiös plan för att skapa bättre infrastruktur med hjälp av digitalisering – samåkning, förlösa transporter och nya affärsmodeller för mobilitetstjänster som hjälper invånarna att resa hållbart i hela Greater Copenhagen.

Stärkt politiskt och organisatoriskt samarbete

Om upplevelsen av Öresundresan ska bli bättre och mer sömlös behövs tydligare ramar för samarbete mellan alla inblandade aktörer. Behovet av tydliga avtal och riktlinjer mellan samarbetspartners har blivit särskilt tydligt i och med covid-19.

Öresundsbron

När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar ökar tågtrafiken. För att undvika flaskhalsar och utnyttja Öresundsbrons kapacitet till max behöver landanslutningarna på både den svenska och danska sidan av bron byggas ut.

Stationer

Framtidens stationer måste utvecklas för multifunktionalitet som täcker in en bredd av gröna transportsätt och binder ihop stad och landsbygd. Det kräver nya samarbeten mellan stat, regioner, kommuner, trafikföretag och privata investerare.

Köpenhamns flygplats

Genom att bygga ut spårkapaciteten på Köpenhamns flygplats från två till fyra spår elimineras en av regionens stora flaskhalsar i tågtrafiken. En utbyggnad möjliggör också för fler tågförbindelser till och förbi flygplatsen.

Köpenhamn H och Malmö C

För att utnyttja potentialen när Fehmarn Bält-förbindelsen sätts i drift och möjliggöra för höghastighetståg behöver järnvägskapaciteten på regionens stora centralstationer byggas ut. Det behövs också en långsiktig gemensam plan för hur stationerna ska utvecklas.

Cykelinfrastruktur

Om cykeln ska bli ett verkligt alternativ till bilen behöver cykelinfrastrukturen i hela Greater Copenhagen stärkas. Det finns potential att fördubbla cykelpendlingen, drastiskt minska bilpendlingen och minska dagliga koldioxidutsläpp med upp till 325 ton per dag.

Gemensam planering

Idag har Sverige och Danmark olika prognoser för trafiken och planerar utifrån olika scenarier. Det finns ett behov av gemensam planering i form av en dansk-svensk infrastrukturkommission som arbetar mot samma mål för hela Greater Copenhagen.

VILL DU VETA MER OM PROJEKTET?

På Greater Copenhagens hemsida hittar du alla rapporter, analyser och andra dokument om projektet Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen.

[GREATERCPH.SE](https://greatercpH.se) 

KONTAKT

Undrar du något om projektet eller den här rapporten?
Hör av dig med dina frågor till oss.

Bengt Nilsson

PROJEKTLEDARE
Region Skåne

bengt.g.nilsson@skane.se

Johan Edgren

KOMMUNIKATIONSANSVARIG
Malmö stad

johan.edgren@malmö.se

Joe Jensen

DELPROJEKTLEDARE
Region Hovedstaden

Framtidens mobilitet

Sandrina Lohse-Larsen

DELPROJEKTLEDARE
Region Sjælland

Ett sammanhängande kollektiv-
trafiksystem i Greater Copenhagen

Sten Hansen

DELPROJEKTLEDARE
Helsingborgs stad

Strategiska scenarier för tåg-
trafiken i Greater Copenhagen

Detta projekt har genomförts med stöd av Interreg Öresund – Kattegatt - Skagerack.



REFERENS- HÄNVISNINGAR

Omslagsbild

Adobe Stock. <https://stock.adobe.com/se/images/aerial-view-of-the-bridge-between-denmark-and-sweden-oresundsbron/422663367>

Illustration sidan 3

Louise Wester, oktober 2018

Bild sidan 6

Adobe Stock. https://stock.adobe.com/se/images/typical-copenhagen-pretty-girl-riding-bike-old-buildings-around-denmark/119783400?prev_url=detail

Illustration sidan 7, 10 och 11

Trivector

Illustration sidan 8

Oh Man production (hämtad från videon)

Karta sidan 9

Trivector

Bild sidan 12, 20, 25

Region Skåne

Illustration sidan 13

Fakta från Øresundsinstitutet

Illustration sidan 14

Skånetrafiken

Illustrationer sidan 15-16 och 19

Lars Refn (RefN) ur Epinions rapport "Kartläggning av gränsöverskridande trafikinformation i Greater Copenhagen"

Illustration sidan 16 (kollektivtrafikbilden)

KPMG

Illustrationer sidan 17, 18, 24

Operate (hämtade från infografik)

Illustration sidan 21

SWECO

Karta sidan 22

SWECO

Karta sidan 23

Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen

Bild 27-28

Adobe Stock. <https://stock.adobe.com/se/images/new-pedestrian-and-bicycle-bridge-in-copenhagen-evening-light/329866581>

Bild sidan 31

Werner Nystrand, Malmö turism

GREATER COPENHAGEN

ETT SAMMANHÄNGANDE TRANSPORTSYSTEM

Interreg

Öresund-Kattegat-Skagerrak
European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION



REGION
Region
Hovedstaden



REGION
SJÆLLAND
- vi er til for dig



HELSINGBORG



Malmö stad



HELSINGØR
KOMMUNE



Kristianstads
kommun