

Bilag 7b.

Arbejdsudkast: Faktuelt opdateret Trafikcharter 16.01.2020

Vedtaget 12. oktober 2016 – opdateret XX. februar 2020

Trafikcharter Greater Copenhagen

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

Et fælles trafikcharter

- 10 Greater Copenhagen har meget at byde på. Der bor 4,3 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 bæredygtig vækst og flere job.
- 15 Visionen er, at Greater Copenhagen bliver centrum for bæredygtig vækst og livskvalitet, fordi vi tilbyder agile, samarbejdsorienterede og tilgængelige forhold, hvor mennesker kan udfolde deres potentiale. Parterne i Greater Copenhagen arbejder derfor tæt sammen om fire strategiske indsatser: Sammenhængende arbejdsmarked, digital udvikling, Greater Copenhagen Green samt mobilitet og infrastruktur. For hvert område udarbejdes et politisk charter. Dette er Greater Copenhagen's Trafikcharter.
- 20 Når vi står sammen og har en mere sammenhængende region med kortere rejsetid, udvider vi den kritiske masse, der giver regionen international 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
- 25 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. Samtidig har de valg der træffes for infrastruktur, transport og mobilitet stor betydning for at opnå markante reduktioner af CO2-udledning og sikre en grøn omstilling.

30 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 og udvikling – også nationalt.

GREATER COPENHAGEN er et samarbejde mellem Region Sjælland, Region Hovedstaden, Region Skåne, Region Halland og de 85 kommuner i regionerne, der under det fælles brand arbejder for at skabe bæredygtig vækst og beskæftigelsen i metropolen.

International tilgængelighed og regionalt samspil

Københavns Lufthavn er Skandinaviens største lufthavn med mere end 180 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 både 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 Malmø og København som de største. I dag er der stor interaktion på tværs af metropolen og dens forskellige byer og områder. Bæredygtig vækst og udvikling er afhængigt

- 70 af et stærkere samspil i dette netværk og forudsætter et velfungerende, sammenhængende og robust transportsystem for personer og gods.

Flere steder i Greater Copenhagen er der behov for udbygning af motorvejsnettet for at mindske trængslen og sårbarheden og øge tilgængeligheden. Motorvejsnettet skal indrettes til at tage højde for både nye, grønne drivmidler, kollektiv trafik og øget digitalisering, herunder selvkørende køretøjer.

- 75 Der er også behov for at afhjælpe kapacitetsproblemer i jernbanesystemet, samt samlet set at styrke den kollektive trafiks konkurrencekraft. Det er nødvendigt at udbygge:

- Et sammenhængende kollektivt trafiksystem, som fremmer øget mobilitet på tværs af transportformer.
 - Satsninger på kollektiv trafik på motorvejsforbindelser mellem Malmø, Lund og Helsingborg.
- 80
- Motorvejsforbindelserne København-Frederikssund og København-Hillerød.
 - Motorvejsforbindelserne København-Kalundborg og den Sjællandske Tværforbindelse mellem Sydmotorvejen, Næstved, Slagelse og Kalundborg.

Grøn mobilitet

- 85 Infrastruktur og mobilitet har stor betydning for at opnå markante reduktioner af CO₂-udledning, gennemføre den grønne omstilling og skabe bæredygtig vækst og udvikling. Befolkningsudviklingen og ønsket om en 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 og at flere vælger kollektiv transport.
- 90 Det kræver indsats på flere fronter. Endnu mere attraktive tilbud for kollektiv, sammenhængende transport. Fremme af multimodale rejser, fx ved øget brug af Parker & Rejs eller aktiv transport, særligt cykling. Øget samkørsel. Fossilfrie drivmidler som det nye, normale valg. Bedre udnyttelse af jernbane og søfart til godstransport. Implementering af ny teknologi og forbedrede digitale løsninger for at skabe et let og overskueligt transportsystem.
- 95 Greater Copenhagen har stærke kompetencer inden for grønne mobilitetsløsninger. Disse skal udnyttes til at skabe nye innovative løsninger til gavn for både erhvervsliv, borgere og grøn omstilling i Greater Copenhagen.

Indsatser

- 100 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 Sydsverige.

- 105 Internationale forbindelser er afgørende for at skabe en attraktiv metropolregion. Lufthavnen har årligt mere end 30 mio. passagerer. Udviklingen i antallet af flyrejsende stiller krav om løbende tilpasning af kapaciteten. Udfordringer med klima og miljø stiller krav om fokus på grøn omstilling af lufthavnen og luftfarten.
- 110 Effektiv kollektiv transport til og fra lufthavnen er afgørende både for at øge det geografiske opland og for at bidrage til grøn omstilling.

Mål

- *Københavns Lufthavns masterplan og klimastrategi skal realiseres.*
 - *Københavns Lufthavn skal være emissionsfri i 2030, hvilket inkluderer landtrafikken til og fra lufthavnen. CO₂-udledning fra luftfarten skal reduceres med mindst 30 procent senest i 2030, og luftfarten skal være CO₂-neutral senest i 2050.*
- 115
- *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

- 120 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
- 125 Femern Bælt-forbindelsen og for de interne forbindelser mod København og Malmø.

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.*
- 130
- *Arbejdet med at fastlægge den fremtidige banebetjening over Femern Bælt skal påbegyndes i et samarbejde mellem alle parter.*

Forbindelser over Øresund

- 135 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, Halland og Sjælland for at sikre bæredygtig vækst og udvikling. En fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg er en mulighed at sprede integrationen til et større område, og en Øresundsmetro mellem København og Malmø er en mulighed for at styrke
- 140 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.

145

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 forbindelser over Øresund.
- 150
- En svensk-dansk national udredning af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg er påbegyndt. Der skal herefter udarbejdes et egentligt beslutningsgrundlag hurtigst muligt.
 - En svensk-dansk national udredning af en Øresundsmetro skal påbegyndes så hurtigt som muligt.

Baner med høj hastighed

- 155 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 Malmø 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.

160

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

- 165 Højhastighedsbanen i Sverige skal beslutes i de kommende år. i en forhandling mellem den svenske stat og regioner og kommuner, den såkaldte Sverigeforhandlingen.

Mål

- Der skal bygges en højhastighedsbane mellem Malmø og Stockholm med en rejsetid på maksimalt 2½ time inden 2035.
- 170
- Bygningen af højhastighedsbanen Malmø og Stockholm i Skåne skal påbegyndes senest i 2028.
 - Eksisterende jernbaneforbindelser til Fyn og Jylland skal opgraderes til højere hastigheder.

• Vestkystbanen udbygges til dobbeltspor på hele strækningen for at få hurtigere rejser til Gøteborg og Oslo, og Skånebanen skal have konkurrencedygtige rejsetider for at opnå en hurtig opkobling til højhastighedsbanen mod Stockholm.

175 • Forbindelserne skal have god tilgængelighed til Københavns Lufthavn.

Et sammenhængende og grønt kollektivt transportsystem

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

180 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 sammenhængende arbejdsmarked – ét pendlingsområde.

185 Den kollektive trafik skal fremstå som et sammenhængende hele for at være attraktiv. Harmonisering af takster og billetter, implementering af nye teknologier og digitale løsninger, fremme af multimodale rejser, herunder udbygning af Parkér & Rejs-faciliteter og fokus på cykling og aktiv transport, samt en organisering, der understøtter sammenhængen er vigtige elementer i dette. Et sammenhængende kollektivt transportsystem er et mål for hele Greater Copenhagen på tværs af Øresund.

Mål

190 • 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 Malmø med toget som det primære transportmiddel.

Grøn mobilitet og fossilfri transport

195 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 drivmidler.

200 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

205 • Overflytning af gods- og persontransport fra vejtransport til mindre miljøbelastende transportformer.
• Adgangsveje fra det overordnede vejnet til eksisterende og fremtidige intermodale jernbaneterminaler og erhvervshavne 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.