

Copenhagen Trafikcharter – Nordeuropas trafikale knudepunkt

Fokuseret Vækstdagsorden er et interessefællesskab mellem de 46 kommuner og de to regioner i Østdanmark [og Region Skåne inkl. kommuner], der under det fælles brand *Copenhagen* arbejder for at øge væksten og beskæftigelsen i metropolregionen.

Parterne bag Den Fokuserede Vækstdagsorden ønsker med dette Copenhagen trafikcharter – Nordeuropas trafikale knudepunkt – at sætte fokus på nødvendigheden af og behovet for en velfungerende og robust infrastruktur i bestræbelserne på, at skabe mere vækst og velfærd, så vi kan blive en mere konkurrencedygtig metropol.

Visionen er, at *Fokuseret Vækstdagsorden i 2020 har skabt et internationalt knudepunkt for investeringer og viden og øget den økonomiske vækst og beskæftigelse, så regionen mindst er på niveau med de mest succesfulde metropoler i Europa.*

For at være en attraktiv metropol er vi afhængige af et stort internationalt netværk, der tiltrækker viden, kompetencer, investeringer og udvikling. Derfor er tilgængelighed og mobilitet vigtige grundforudsætninger for at nå dette mål.

Vores fælles udfordringer

Trængsel på vejene og kapacitetsproblemer på bane er i dag et problem, der berører mange i Copenhagen. Således spildes mere end 130.000 timer om dagen, hvor bilister holder i kø, svarende til et årligt samfundsøkonomisk tab på 8,5 mia. kr. Det berører mange menneskers hverdag og har negativ effekt på den økonomiske udvikling. Udfordringerne bliver ikke mindre i fremtiden, idet vi bliver flere mennesker – i 2040 forventes Copenhagen at være vokset med 300.000 flere indbyggere. Det sætter infrastrukturen under et særligt og stigende pres.

Velfungerende infrastruktur er grundforudsætningen for at sikre virksomheders tilgængelighed og arbejdskraftens mobilitet. Det gælder både internationalt såvel som internt i Copenhagen.

De 46 [79] kommuner og de 2 [3] regioner er på den baggrund gået sammen om dette trafikcharter, hvor der i fællesskab peges på en række trafikale udfordringer og på en række muligheder for at møde dem.

Nordeuropas trafikale knudepunkt

Copenhagen er et Nordeuropæisk trafikalt knudepunkt – et cross-point mellem Nordtyskland og Skandinavien. Her mødes transportkorridorerne fra Nord, Syd, Øst og Vest. Københavns Lufthavn og den faste forbindelse over Øresund udgør vigtige elementer i dette trafikale knudepunkt. Når den faste forbindelse under Femern Bælt står klar i 2021, knyttes Copenhagen yderligere op på de store europæiske transportkorridorer (TEN-T), som forbinder Oslo og Stockholm i nord med Hamborg og Centraleuropa i syd.

Jobskabende vækst og udvikling kan kun ske, hvis vi kan tiltrække internationale investeringer og talenter. Det skal være nemt at komme til og fra samt rundt i hele metropolen. Det gælder for varer, tjenesteydelser og personer. Der skal fokuseres på:

- International tilgængelighed i forhold til resten af verden.
- Regionalt samspil med naboregionerne Jylland/Fyn, Sydsverige og Nordtyskland.
- Intern mobilitet i Copenhagen.

International tilgængelighed

Det er vigtigt for internationale virksomheder at have nem adgang til internationale forbindelser. Det gælder for eksisterende virksomheder, og det gælder for de virksomheder, der overvejer at etablere sig i Copenhagen. Mange virksomheder opererer i hele verden og ikke kun i det nære udland. Gode internationale flyforbindelser har derfor en afgørende rolle. Vi har to hovedprioriteter for statsligt engagement i at skabe og udbygge Copenhagen's position og rolle som Nordeuropas trafikale knudepunkt:

- Copenhagen Airport
- Højhastighedstog

Copenhagen airport

Copenhagen airport er et fælles trafikalt knudepunkt. Det er Skandinaviens største lufthavn og håndterer mere end 30 pct. af Sveriges internationale flyrejser. Lufthavnen har 151 internationale ruter heraf 27 interkontinentale og 109 europæiske – og er et trafikalt hub. Parterne støtter lufthavnens vækstplan Expanding Copenhagen, som har som målsætning at fordoble passagertallet fra ca. 24 mio. passagerer i dag til 40 mio. om året i 2030. Væksten skal realiseres dels gennem udbygning af lufthavnens faciliteter, dels ved et større geografiske opland.

Hele metropolregionen – inklusiv Skåne – har en fælles interesse i at understøtte en styrkelse af Copenhagen airport, da lufthavnen er en motor for udvikling og arbejdspladser på Østdanmark og Sydsverige.

Der skal arbejdes på at styrke en hurtig fremkommelighed til lufthavnen fra Hovedstaden, Sjælland, Skåne samt resten af Danmark og den nordlige del af Tyskland.

Højhastighedstog

Højhastighedstog mellem Skandinavien og Centraleuropa via Copenhagen muliggøres gennem Øresundsbroen og den kommende Femern Bælt tunnel. Internationale togforbindelser med høj hastighed vil kunne supplere Copenhagen Airport og samtidigt medvirke til at forøge passagerpotentialitet for lufthavnen. De vil samtidigt kunne understøtte en ny funktionel vækstkorridor fra Oslo/Stockholm til Hamborg. Derfor skal de internationale togforbindelser fortsat stoppe i lufthavnen.

Med etableringen af Femern Bælt forbindelsen bliver vi koblet op på det europæiske højhastighedsnet via Hamborg. Visionen er, at det maksimalt må tage 2½ time at komme fra København til Hamborg på de hurtigste forbindelser. Hastigheden på den tyske del af strækningen udgør et problem, og der skal arbejdes på, at banestrækningerne i Tyskland etableres med tilstrækkelig høj hastighed.

Nye forbindelser over Øresund vil skabe nødvendig kapacitet for hurtigtog fra Norden og Hamborg til Copenhagen. Samtidigt vil nye forbindelser kunne udbygge og styrke et mere integreret arbejdsmarked. En ny forbindelse over Øresund skal undersøges og placeres, hvor den giver størst mulig effekt.

Men først og fremmest skal den eksisterende Øresundsforbindelse udnyttes bedre. Det betyder, at flaskehalsproblemer skal afhjælpes ved fx stationerne ved lufthavnen og Ørestad samt kapaciteten på Øresundsbanen.

Regionalt samspil

Copenhagen har et godt samspil med Jylland/Fyn, Nordtyskland og Sydsverige. Sammen kan vi skabe den større kritiske masse, som er afgørende for konkurrencedygtigheden.

Den kommende Femern Bælt forbindelse skal udnyttes optimalt med udbygning af godsknudepunkter, udvikling af strategisk beliggende erhvervsområder og udvikling af koncepter for grønne godstransporter.

Samspelet mellem Copenhagen og Jylland/Fyn rummer potentialer. Den grønne trafikaftale om timemodellen for togbetjeningen mellem de største danske byer København-Odense-(Esbjerg)-Århus-Ålborg skal udnyttes og understøttes med kommunal og regional tilbringertrafik og knudepunkter. Ligeledes vurderer et udvalg i Transportministeriet pt. potentialerne ved en Kattegatforbindelse. Etablering af en Kattegatforbindelse vil forventeligt udgøre et vækst- og jobpotentiale for metropolregionen.

Intern mobilitet

Mobiliteten afhænger imidlertid også i høj grad af rejsehastigheder, som hæmmes af trængsel på veje og kapacitetsudfordringer på baner. 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. Copenhagen er ét arbejdsmarked – ét pendlingsområde – og visionen er, at det maksimalt må tage 1 time at komme til København med toget som det primære transportmiddel.

Der er ligeledes behov for øget anvendelse af mobility management. Det er vigtigt, at fokusere på den fysiske planlægning, som et redskab til at styrke mobilitet og tilgængelig, herunder ikke mindst muligheden for at benytte kollektiv trafik. Fingerplanen og stationsnærhedsprincipper er vigtige i Hovedstadsområdet. Tilsvarende findes Sjællandsprojektet i den resterende del af Østdanmark.

Endvidere skal en sammenhængende kollektiv trafik i Copenhagen fremmes fx med et takstområde og en organisering der understøtter sammenhængen, parker og rejs faciliteter og optimal udnyttelse af timemodellen lokalt og regionalt.

Bruttoliste over yderligere mulige initiativer (ikke prioriteret)

Trængslen i hovedstadsområdet medfører som nævnt mere end 130.000 spildte timer dagligt svarende til et årligt tab på 8,5 mia. kr. Der er derfor stort behov for investeringer i kollektiv trafik og infrastruktur. Der skal arbejdes for et sammenhængende trafiksystem, så kapacitet og potentialer udnyttes bedst muligt.

Parterne er enige om, at nedenstående ikke-prioriterede initiativer ligeledes er vigtige. Listen kan evt. prioriteres efter, hvordan de enkelte initiativer understøtter dels lufthavnens udvikling, dels togforbindelser med høj hastighed. Det er parternes opfattelse, at de vil bidrage til at understøtte økonomisk udvikling og velfærd:

- En ny regionaltogetsforbindelse "Ring syd" fra Roskilde via Ny Ellebjerg til lufthavnen
- Sammenhængende banebetjening i håndfladen – dvs. nye metrolinjer og letbaner
- Kapacitetsudvidelse af Hovedbanegården
- Bedre togbetjening til Helsingør
- En Østlig ringforbindelse (havnetunnel) som kan bidrage til at øge mobiliteten og mindske trængsel i hovedstadsområdet samt styrke lufthavnens regionale opland
- På lang sigt kan det overvejes at undersøge behovet for en ny ringforbindelse med tilslutning fra Femern-forbindelsen via Høje-Taastrup til Helsingør til både bane (gods- og persontransport) og vej.
- En færdiggørelse af motorvejen til Kalundborg som dels kan gavne mobiliteten men i særlig grad styrke tilgangen til den vigtige industri og havn i Kalundborg
- Den sjællandske tværforbindelse Kalundborg-Slagelse (Vestmotorvejen)-Næstved-Sydmotorvejen skal udbygges til gavn for virksomhederne og mobiliteten.
- Motorvejsforlængelser i Hillerød- og Frederikssundfingern skal medvirke til at øge mobiliteten og understøtte ny byudvikling i Hillerød syd og Vinge