



# GREATER COPENHAGEN

GRÄNSKOMMITEERNA  
10 MARS 2022

# GREATER COPENHAGEN

1

vision

2

länder

4

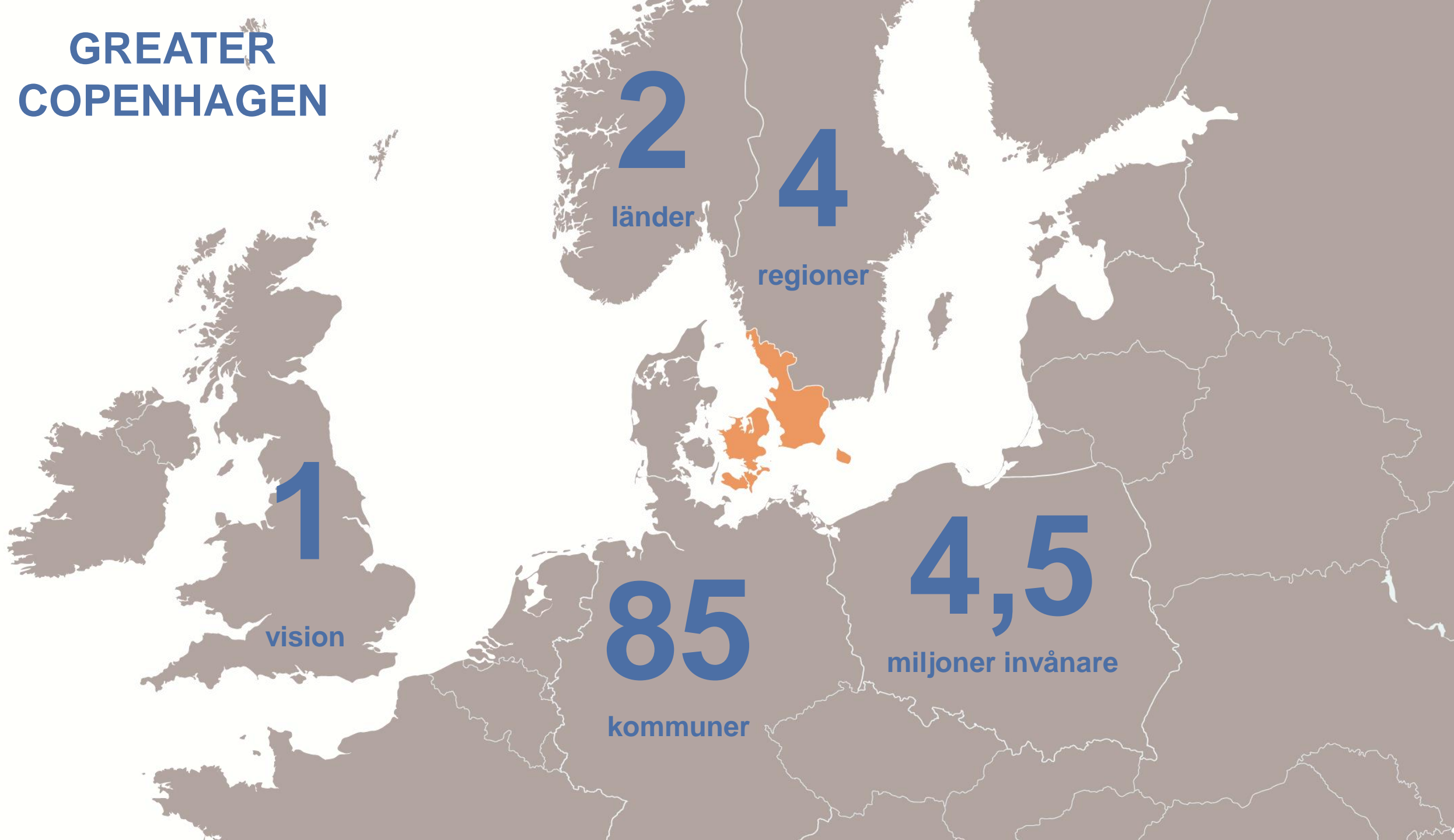
regioner

85

kommuner

4,5

miljoner invånare



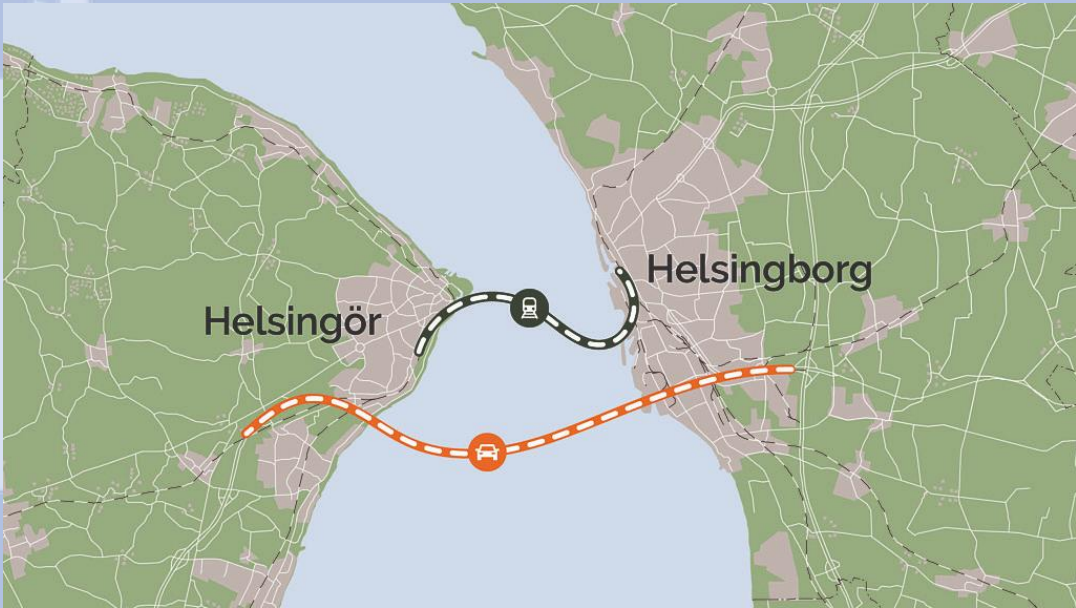
# GREATER COPENHAGEN INFRASTRUKTUR CHARTER

- 1 Copenhagen Airport
- 2 Fehmarn Belt Fixed Link
- 3 Fixed link Elsinore - Helsingborg
- 4 Øresund metro Copenhagen - Malmö
- 5 High speed link Malmö - Stockholm
- 6 West coast link
- 7 Kattegat fixed link

 Traffic Corridors



# 2 NYA FASTA FÖRBINDELSER





**3,5 kilometer**

Helsingør

Helsingborg

# ETT SAMMANHÅNGANDE TRANSPORTSYSTEM

## Greater Copenhagen kan blive et europæisk knudepunkt for togtrafik

– til gavn for arbejdspladser, økonomisk vækst og klima

Greater Copenhagen har potentialet til at blive et **knudepunkt** i det europæiske transportnetværk TEN-T med fremtidens højhastighedstog

Når Femern forbindelsen åbner kan rejsesiden blive **2½ time til Hamburg**, **4½ time til Berlin med tog** og 4-20 time til Stockholm nogle år senere

Analysen viser, at **tog mindsker klimabelastningen** markant. En flyvetur til Berlin udlæder 198 kilo CO<sub>2</sub> per passager, mens det kun er 13 med tog

Bedre transportforbindelser mellem Greater Copenhagen og de øvrige europæiske hovedstæder vil **skabe vækst og arbejdspladser**.

Allerede i dag rejser **33.500 personer over Øresund dagligt**. Det svarer til over 12 millioner rejsende om året



## Tre udfordringer for togtrafikken i Greater Copenhagen

**48% flere passager over Øresund i 2032**

Der er allerede i dag flaskehalse i København og Malmø. De vil stige i fremtiden, når der kommer flere indbyggere og bedre højhastighedstog

**94% mere godstrafik i 2030**

Fjernforbindelsen betyder flere flaskehalse, når godstrafikken øges. Det kan resultere i færre persontog til bl.a. Lufthavnen

**Ingen fælles langsigtet plan**

Danmark og Sverige har forskellige planer for udviklingen af trafikken i regionen, og opererer med forskellige scenarier og logtyper

## Tre nødvendige investeringer for at realisere potentialet



### Copenhagen Airport

En udbygning af Kastrup station ved Københavns Lufthavn er nødvendig for at fjerne en af de store flaskehalse. Der er brug for at gå fra to til fire spor, så der kan skabes flere togforbindelser til lufthavnen. Projektet har været planlagt længe, men mangler en formel beslutning så Sund & Bælt, der ejer landområdet, kan gå i gang.



### Øresundsbroen

En udbygning af Øresundsbroens landanlæg på både dansk og svensk side er nødvendig for at udnytte kapaciteten på broen og undgå flaskehalse, når Femern forbindelsen åbner. Det drejer sig om den 30 km lange strækning Kalvebod-Københavns Lufthavn samt Malmø C og Svågertorp station.



### København Hovedbanegård

Udbygning af jernbanekapaciteten i Greater Copenhagen er nødvendig for højhastighedstog bl.a. med Femern forbindelsen. Det kræver mere sporkapacitet på København H og Malmø C. Der er brug for at lave en langsigtet dansk-svensk plan for udbygning.

**Kilder:** Trafik-Byggeri- og Biologi-rapporten 2017; Trafikplan for den statlige periode 2027-2032 → Rambølt (2020); Unlocking the transnational potential in the Fehmarn Belt region → Sawco (2019); Strategiske Scenarier for togtrafikken i Greater Copenhagen

**Kontakt:** Sten Hansen, delprojektleder, Helsingborg stad, Stadsledningsforvaltningen, +45 (0) 722 217723, Sten.Hansen@helsingborg.se



## Greater Copenhagen – bedre mobilitet gennem en styrket regional kollektiv trafik på tværs af Øresund

I 2019 var der næsten 13 millioner rejser over Øresund\*. Tå sammenligning var der **knap 8 millioner rejser over Storebælt**. Hver dag togpendler 18.500\* personer over Øresundsbroen.

Men rejsende over Øresund oplever i dag **udfordringer** på deres vej. De oplever grænsehindringer, vanskeligheder ved digitalt billetkøb på tværs af Øresund samt en trafikinformation, der ikke indtænker hele rejsen gennem både Danmark og Sverige. Det gør det **vanskeligt at planlægge en rejse** og gør det svært at reagere, når rejsen afbrydes af forsinkelser eller aflysninger. For at det skal lykkes at **styrke mobiliteten på tværs af Øresund**, så skal rejsende over Øresund medtænkes som en **integreret del af hele Greater Copenhagen trafik** – og ikke bare tænkes som rejsende der krydser grænsen.



## Tre udfordringer for den regionale kollektive trafik i Greater Copenhagen

### For lidt fokus på Øresundsrejsen

Der er mindre fokus på at løse de grænseregionale udfordringer for de Øresundsrejsende hos trafikskaberne og nationale aktører

### Samarbejdet om Øresundsrejsen mangler rammer

Der mangler formelle rammer for at lave et samarbejde mellem de fire trafikskaber for at forbedre rejsen på tværs af Øresund.

### Ingen udviklingsplaner for Øresundsrejsen

Den nye samarbejdsaftale om Øresundstrafikken mellem det danske Transportministerium og Skånetrafiken mangler overvejelser til bl.a. udviklingen af serviceniveauet og billetter for de Øresundsrejsende

## Tre nødvendige aktiviteter for at forbedre serviceniveauet for Øresundsrejsende



### Fuld digitaliseret og harmoniseret billetsystem

Alle Øresundsbilletter skal være digitalt tilgængelige (både app- og webversioner). Derudover skal rejsegarantierne, billetproduktterne og prístrukturen ligne hinanden på begge sider af Øresund.



### Koordinering og forbedring af trafikinformationen

Øresundsrejsende bruger flere trafikskaber og ofte mere end et kollektivt transportmiddel på rejsen. De er derfor afhængige af, at trafikinformationen er koordineret og kommunikeret ensartet på tværs af platforme.



### Styrket organisatorisk og politisk samarbejde

En tydelig governancestruktur og et tættere samarbejde mellem beslutningstagerne er afgørende. Hvis rejseoplysningen skal styrkes, COVID-19 har vist et behov for klare aftaler og nødplaner for at kunne fastholde og skabe tryghed hos de Øresundsrejsende.

**Kilder:** DSB-årsrapport 2019 (relateret til 12,8 mio. rejsende) Ørestat, 1.6 fra 2015 (relateret til 18.500 pendlere dag) – udgivet af Øresundsstatistik

**Kontakt:** Sandrina Lohse-Larsen, projektleder, Region Sjælland, Regional Udvikling, +45 (0) 61 05 30, xsal@omovtrafik.dk



## Greater Copenhagen – verdenskendt for grøn og sammenhængende mobilitet

Fremtidens grønne og intelligente mobilitetsløsninger er afgørende for at løse samfundsudfordringer indenfor klima, mobilitet og sundhed

Greater Copenhagen går foran i denne udvikling og med det høje digitaliseringsniveau, cykelbyer i verdensklasse og et politisk samarbejde på tværs af Øresund er potentialet særligt stort i metropolen

Med et ambitiøst og målrettet samarbejde om fremtidens grønne mobilitet kan partnerne i Greater Copenhagen styrke den interne mobilitet og det fælles arbejdsmarked.

Den svenske og danske stat vil med langsigtede og strategiske investeringer kunne bidrage til at realisere potentialet og gøre Greater Copenhagen verdenskendt for grøn og sammenhængende mobilitet til gavn for klima, mobilitet og sundhed i begge lande.



## Tre udfordringer for transporten i Greater Copenhagen

Billetter i Storkebenhavn (hovedstadsområdet) spilder 16,7 mio. timer i trængsel om året.

Det forventes at blive fordoblet inden 2035.

Der er under 1,2 passagerer i hver bil, som i snit holder stille 23 timer i døgnet.

Det giver et stort uudnyttet potentiale for samkørsel.

Transportsektoren står for 2% af den samlede CO<sub>2</sub> udledning. Siden 1990 er udledningen fra transporten steget med 16% mod en samlet reduktion på 29% i resten af samfundet.  
\*Efter en global kuld for 0,1°C

## Tre nødvendige investeringer for at realisere potentialet



### Digitalisering

Der er brug for at udvikle fremtidens plan for at udnytte digitalisering til at skabe bedre infrastruktur i Greater Copenhagen. Det handler bl.a. om samkørsel, forenede billetter og nye forretningsmodeller for mobilitetsabonnementer (mobility as a service) så passagererne nemt kan skifte mellem offentlige og private transportformer – også på tværs af Øresund.



### Stationer

Der er brug for at udvikle fremtidens multifunktionelle stationer og parker og rejs anlæg, der kan fungere som knudepunkter på tværs af tog, bil, cykler mv. og som kan knytte land og by bedre sammen. Konkret skal der investeres i de multifunktionelle stationer og der skal skabes nye samarbejder mellem stat, regioner, kommuner, trafikskaber og private investorer.



### Cykelinfrastruktur

Der er brug for at styrke cykelinfrastrukturen i Greater Copenhagen, også uden for de større byer, så cyklen bliver et reelt alternativ til bilen. Potentielt kan andelen af cykelpendlere fordobles og føre til 38% færre bilpendlere på vejene. Det ville betyde en daglig reduktion af CO<sub>2</sub> udledningen på 325 tons.

\*Hvis de bilpendlere, som kan nå deres arbejde på under 30 min med et cykel, overflyttes til cykel eller et cykel.

**Kilder:** Tvektor – fremtidens mobilitet i et sammenhængende transportsystem – de debatoplæg til beslutningstagerne i Greater Copenhagen → Energiensystem – Basisskema 2020 → Rambølt – Cykelpotentiale i Greater Copenhagen, 2020 →

**Kontakt:** Jøe Jensen, delprojektleder, Region Hovedstaden, Center for regional udvikling, +45 20 35 41 37, joe.jensen@regionh.dk



## Greater Copenhagen kan blive et europæisk knudepunkt for togtrafik

– til gavn for arbejdspladser, økonomisk vækst og klima

Greater Copenhagen har potentialet til at blive et knudepunkt i det europæiske transportnetværk TEN-T med fremtidens højhastighedstog.

Når Femern forbindelsen åbner kan reisetiden blive **2½ time til Hamborg, 4½ time til Berlin med tog** og 4:20 time til Stockholm nogle år senere.

Analyser viser, at **tog mindsker klimabelastningen** markant. En flyvetur til Berlin udleder 198 kilo CO<sub>2</sub> per passager, mens det kun er ¼ med tog.

Bedre transportforbindelser mellem Greater Copenhagen og de øvrige europæiske hovedstæder vil **skabe vækst og arbejdspladser**.

Allerede i dag rejser **33.500 personer over Øresund dagligt**. Det svarer til over 12 millioner rejsende om året.

### Tre udfordringer for togtrafikken i Greater Copenhagen

#### 48% flere passager over Øresund i 2032

Der er allerede i dag flaskehalse i København og Malmø. De vil stige i fremtiden, når der kommer flere indbyggere og bedre højhastighedstog.

#### 94% mere godstrafik i 2030

Femern forbindelsen betyder flere flaskehalse, når godstrafikken øges. Det kan resultere i færre persontog til bl.a. lufthavnen.

#### Ingen fælles langsigtet plan

Danmark og Sverige har forskellige planer for udviklingen af trafikken i regionen, og opererer med forskellige scenarier og togtyper.

## Tre udfordringer for togtrafikken i Greater Copenhagen

#### 48% flere passager over Øresund i 2032

Der er allerede i dag flaskehalse i København og Malmø. De vil stige i fremtiden, når der kommer flere indbyggere og bedre højhastighedstog.

#### 94% mere godstrafik i 2030

Femern forbindelsen betyder flere flaskehalse, når godstrafikken øges. Det kan resultere i færre persontog til bl.a. lufthavnen.

#### Ingen fælles langsigtet plan

Danmark og Sverige har forskellige planer for udviklingen af trafikken i regionen, og opererer med forskellige scenarier og togtyper.

## Tre nødvendige investeringer for at realisere potentialet



### Copenhagen Airport

En udbygning af Kastrup station ved Københavns Lufthavn er nødvendig for at fjerne en af de store flaskehalse. Der er brug for at gå fra to til fire spor, så der kan skabes flere togforbindelser til lufthavnen. Projektet har været planlagt længe, men mangler en formel beslutning så Sund & Bælt, der ejer landanlæggene, kan gå i gang.



### Øresundsbroen

En udbygning af Øresundsbroens landanlæg på både dansk og svensk side er nødvendig for at udnytte kapaciteten på broen og undgå flaskehalse, når Femern forbindelsen åbner. Det drejer sig om den 10 km lange strækning Kalvebod-Københavns Lufthavn samt Malmø C og Svågertorp station.



### København Hovedbanegård

Udbygning af jernbanekapaciteten i Greater Copenhagen er nødvendig for at kunne realisere potentialet for højhastighedstog bl.a. med Femern forbindelsen. Det kræver mere spor kapacitet på København H og Malmø C. Der er brug for at lave en langsigtet dansk-svensk plan for udbygning.

### Tre nødvendige investeringer for at realisere potentialet



#### Copenhagen Airport

En udbygning af Kastrup station ved Københavns Lufthavn er nødvendig for at fjerne en af de store flaskehalse. Der er brug for at gå fra to til fire spor, så der kan skabes flere togforbindelser til lufthavnen. Projektet har været planlagt længe, men mangler en formel beslutning så Sund & Bælt, der ejer landanlæggene, kan gå i gang.

#### Øresundsbroen

En udbygning af Øresundsbroens landanlæg på både dansk og svensk side er nødvendig for at udnytte kapaciteten på broen og undgå flaskehalse, når Femern forbindelsen åbner. Det drejer sig om den 10 km lange strækning Kalvebod-Københavns Lufthavn samt Malmø C og Svågertorp station.

**Kilder** Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen 2017: Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032. → Ramboll (2018): Unlocking the transnational potential in the Fehmarn Belt region. → Sweco (2019): Strategiske Scenarier for togtrafikken i Greater Copenhagen.

**Kontakt** Sten Hansen, delprojektleder, Helsingborg stad, Stadsledningsförvaltningen +46 (0) 722 217723. Sten.Hansen@helsingborg.se

**Kilder** Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen 2017: Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032. → Ramboll (2018): Unlocking the transnational potential in the Fehmarn Belt region. → Sweco (2019): Strategiske Scenarier for togtrafikken i Greater Copenhagen.

**Kontakt** Sten Hansen, delprojektleder, Helsingborg stad, Stadsledningsförvaltningen +46 (0) 722 217723. Sten.Hansen@helsingborg.se



01.12.2020

GREATER  
CoPEnHAGEN



01.12.2020

# Fasta förbindelser - Helsingör



## Gemensamma ambitioner om ett utvecklat transportsystem över gränser

7



8

GREATER  
COPENHAGEN

GREATER  
COPENHAGEN



## Är Sverige redo för öppnandet av Europas längsta tågtunnel – Fehmarn Bält?

Riksdagsseminarium den 6 april 2022

Vilka utmaningar kommer Sveriges infrastruktur ställas inför när Fehmarn bält-tunneln står färdig om 6,5 år? Vilka förändringar sker i transportflödet och vilka behov kommer uppstå i gränsovergångarna. Gör Danmark rätt som bara planerar till gränsen?

Välkomna till en diskussion om hur Sverige tar vara på en av de mest banbrytande infrastruktur-satsningarna i modern tid.

**Johan Büser**, Riksdagsledamot (S) och **Niels Paarup-Petersen**, Riksdagsledamot, (C) bjuder in till lunchseminarium tillsammans med Greater Copenhagen och STRING Network

6 april 2022 11:30 – 13:00

Riksgatan 2, Gamla Bostadsutskottets sessionssal

[Anmäl dig här!](#)

### Agenda

- 11:30 Lunch
- 12:00 Inledning
- 12:05 Stopp vid gränsen!
- 12:10 Nuläge – Flaskhalsar i korridoren
- 12:25 Näringslivets krav – Sveriges framgång
- 12:35 Regionala lösningar för nationella nyttor
- 12:40 Gemensam diskussion

Johan Büser (S), Niels Paarup-Petersen (C)  
Tue David Bak, VD Greater Copenhagen  
Henrik Andersson, SWECO  
Stefan Gustavsson, Västsvenska Handelskammaren  
Mikaela Waltersson (M), Region Halland

Moderator: Thomas Becher, VD STRING



GREATER  
COPENHAGEN



