

STRING

Ett modernt transportsystem mellan Öresundsregionen och Hamburg



Innehåll

En fast förbindelse över Fehmarn Bält.....	2
Status för studien "Höghastighetsnätverk i norra Europa".....	5
Status för studien "Flaskhalsar i korridoren mellan Öresund och Hamburg".....	6
Öresund-Hamburg på 2,5 timmar	7
STRING-rekommendationer.....	8
STRING-scenarier.....	10

En fast förbindelse över Fehmarn Bält

Uppförandet av en fast förbindelse över Fehmarn och markarbeten i både Danmark och Tyskland innebär en stor modernisering av norra Europas infrastruktur, vilken förväntas stå färdig 2021. Den totala investeringen i den nya infrastrukturen ligger på nära tio miljarder euro, och finansieras på olika sätt enligt fördraget om bygget mellan Danmark och Tyskland: de tyska markarbetena finansieras av den tyska staten, själva förbindelsen och en stor del av markarbetet i Danmark finansieras av det statsägda företaget Femern A/S som under själva byggfasen tar upp de nödvändiga lånen på den internationella marknaden med stöd av en statlig garanti från den danska staten. När förbindelsen är i drift kommer lånen att amorteras med hjälp av de tullavgifter som förbindelsen kommer att ge och de avgifter som tågoperatörerna kommer att betala. En del av förbättringarna av infrastrukturen från Köpenhamn till Rødby, som kommer att ske innan förbindelsen öppnar 2012, finansieras av den danska staten. Förbindelsen och markarbetet är en del av det transeuropeiska transportnätet TEN-T, och prioriteras som en stamnätsskorridor i den korridor som löper från nord till syd från Helsingfors till Valetta i Italien.

Investeringen och moderniseringen av infrastrukturen är en historisk förbättring av tillgängligheten i norra Europa, och en förbättring som kommer att påverka flera miljoner invånare och företag, men även leda till en tillväxt för de omgivande ekonomierna. Investeringen kommer dessutom att utgöra en väsentlig förbättring för klimatvänliga transportsätt – förutsatt att rätt ramverk inrättas, så att järnvägstransport blir ett konkurrenskraftigt alternativ till väg- och lufttrafik.

Korridoren mellan Öresundsregionen och Hamburg är en viktig del av EU:s TEN-T-korridor från Helsingfors till Valetta i Italien.

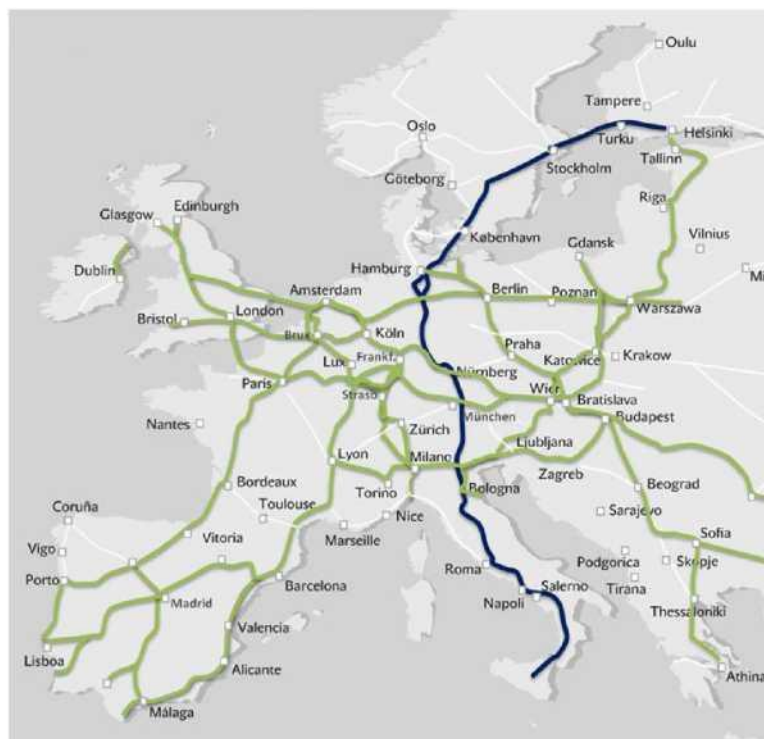
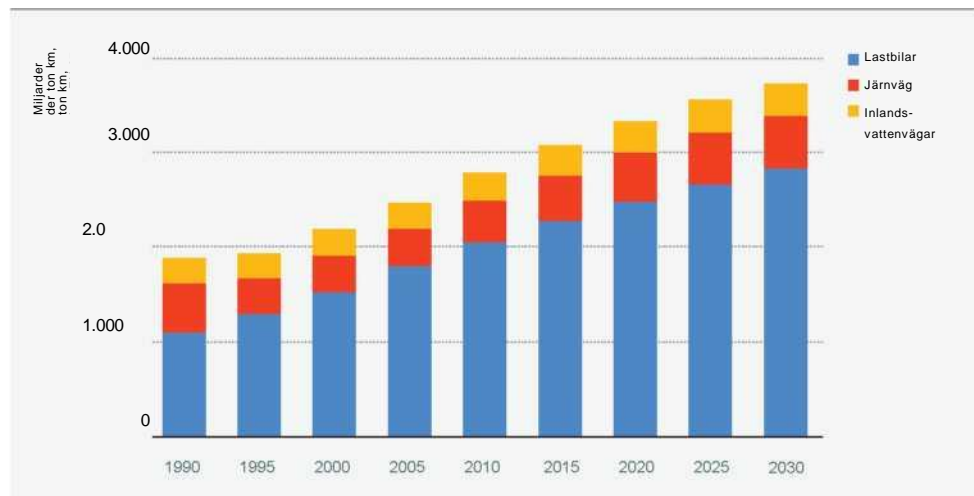


BILD: STRING

Ett modernt transportsystem mellan Öresundsregionen och Hamburg

Volymutvecklingen för fraktransporterna visar en ökning i volymer som inte kan hanteras utan att öka transportsystemets kapacitet.

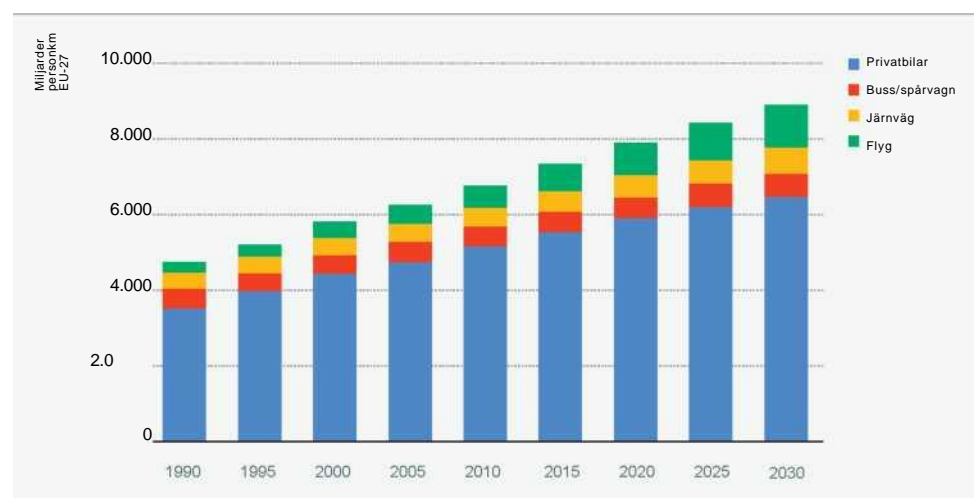
Fraktransportutveckling



Källa: Transport Datalab

Utvecklingen av passagerartransporterna visar att passagerartransporterna har ökat väsentligt under de senaste 20 åren. Biltrafiken dominerar, medan järnvägen endast går framåt långsamt i genomsnitt i EU.

Passagerartransportutveckling



Källa: Transport Datalab

Under nästa år kommer specifikationerna för själva förbindelsen och markarbetena i Danmark och Tyskland att fastställas – och samtidigt den definierade kvaliteten på transportsystemen i norra Europa för de närmaste 25–30 åren. Därför har STRING-partnerna (Hamburg och Schleswig-Holstein i Tyskland, Region Sjælland och Region Hovedstaden i Danmark, samt Region Skåne i Sverige) genomfört två studier: ” Status för höghastighetsnätverk i norra Europa” och ”Flaskhalsar i korridoren mellan Öresund och Hamburg” för att vi ska kunna ge våra rekommendationer avseende kvaliteten i den framtida transportkorridoren från Hamburg till Öresundsregionen.

Status för studien ”Höghastighetsnätverk i norra Europa”

Studien visar följande:

- Endast i Tyskland finns särskilda höghastighetslinjer i drift (1 100 km)
- Planer på höghastighetsnät är under övervägande i Norge och Sverige
- Danmark tittar på maxresetiden mellan städer som ett mål, inte hastigheten som sådan
- Det europeiska TEN-T-programmet överläter det ”tekniska” ansvaret för korridorerna till medlemsstaterna
- Investeringarna sker utifrån ett mikroekonomiskt perspektiv i Tyskland, men utifrån makroekonomiska perspektiv i Danmark och Sverige
- DB Netze har planer på ett elektriskt dubbelspår med en maxhastighet på 160 km/tim mellan Lübeck och Puttgarden
- Danmark planerar en högklassig teknisk lösning med en maxhastighet på 250 km/tim (Köpenhamn–Ringsted) och 200 km/tim (Ringsted–Rødby)
- Restid Köpenhamn-Hamburg när den fasta förbindelsen är klar: 3 timmar och 40 minuter
- Med en ”rimlig” ytterligare investering kan man komma ned till 2 timmar och 30 minuter



BILD: TRANSPORT DATALAB

Status för studien ”Flaskhalsar i korridoren mellan Öresund och Hamburg”

Studien visar följande:

- Allvarliga trafikstockningsproblem i det tyska nätet i och söder om Hamburg
- Planer på eliminering av de omedelbara flaskhalsarna i det danska systemet (Kastrup, Ny Ellebjerg)
- Ett nytt dubbelspår över Storestrøbrøen är under övervägande
- Den tyska inlandsförbindelsen till Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad för max 160 km/tim (120 km/tim för frakt)
- Det kommer att vara enkelspår från det att förbindelsen öppnas och till 2025/2026
- Fehmarnsund Brücke kan bli en trefilig motorväg med trafik som regleras efter trafikflödena
- Järnvägsförbindelsen på Fehmarnsund Brücke kommer att vara enkelspårig – inga planer på en ny förbindelse
- Maxkapacitet för ett enkelspår är 90 tåg per dag – prognosen anger 138 tåg per dag när förbindelsen är öppen
- Det innebär att det tyska inlandet utgör en ”svag punkt” i hela korridoren från det att förbindelsen öppnar
- När Fehmarn Bält-förbindelsen är färdig kommer överfarten över Öresund att bli en flaskhals i korridoren

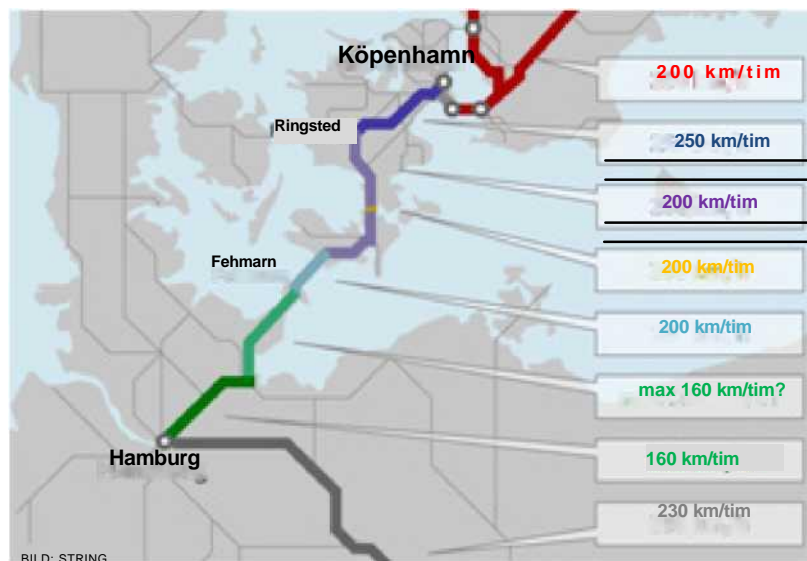


BILD: WWW.PIXELIO.DE

Öresund-Hamburg på 2,5 timmar

STRING-partnerna; Region Skåne, Region Hovedstaden och Region Sjælland i Danmark, och Schleswig- Holstein och Hamburg i Tyskland, har med glädje kunnat notera att Danmark och Tyskland är på väg att förverkliga den hittills största moderniseringen någonsin av infrastrukturen mellan Skandinavien och Centraleuropa. Den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält och de tillhörande markarbetena är en central del av förverkligandet och implementeringen av EU:s vision om ett sammanhållet europeiskt transportsystem, så som den uttrycks i strategin för ett sammanlänkat Europa. Dock anser STRING-partnerna att det behövs en granskning av kostnadsbedömningarna och en närmare titt på förhållandet mellan kostnad och fördel.

Illustrationen visar de aktuella planerna för korridoren mellan Öresundsregionen och Hamburg.



Dessa storskaliga infrastrukturinvesteringar, som uppgår till totalt cirka tio miljarder euro, är också en viktig förutsättning för att säkerställa att miljövänliga järnvägstransporter ska kunna bli ett konkurrenskraftigt alternativ till mer miljöbelastande transportsystem för resor och frakt, till exempel flyg- och vägtransporter. Investeringen bidrar alltså på ett avgörande sätt till att uppfylla regionala, nationella och europeiska klimatmål, så som de angetts i Europa 2020- strategin.

Ett modernt och välfungerande transportsystem är också nödvändigt för att norra Europas befolkning, industrier, kulturer och ekonomier ska komma närmare varandra. En sådan utveckling skulle också bidra till en ökad livskvalitet och fler innovationer, vilket är nödvändigt för att uppnå STRING:s vision om att skapa en grön tillväxtmotor i norra Europa.

STRING-partnerna anser dock att kvaliteten på de befintliga planerna måste förbättras ytterligare för att uppnå bästa möjliga regionala integration, och för att stärka konkurrenskraften för miljövänliga transportsystem mellan Öresundsregionen och Hamburg.

STRING-rekommendationer

Regeringarna i Sverige, Danmark och Tyskland måste göra mer

Vi uppmanar därför regeringarna i Sverige, Tyskland och Danmark att skapa en gemensam förståelse och stöd för behovet av ett effektivt, miljövänligt transportsystem som kopplar ihop de tre länderna. Det är avgörande för den befintliga infrastrukturinvesteringen att man betraktar Danmark, Tyskland och Sverige som en del av en sammanlänkande korridor med enhetlig standard och kvalitet.

2,5 timme mellan Öresund och Hamburg

STRING-partnerna rekommenderar att man enas kring målet att tiden för att resa mellan Köpenhamn och Hamburg ska vara högst 2,5 timme när den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält öppnas 2021. Syftet med STRING-partnernas förslag är att förkorta transporttiden mellan Köpenhamn och Hamburg så mycket som är möjligt. Visionen är två och en halv timme mellan Köpenhamn och Hamburg i stället för planerade tre timmar och 40 minuter, som kommer att vara den beräknade transporttiden när den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält står klar. Tiden för transport via järnväg måste bli mycket kortare för att kunna konkurrera med lufttrafiken och uppfylla EU:s mål för klimatskydd.

STRING-partnerna är Hamburg och Schleswig-Holstein i Tyskland, Region Hovedstaden och Region Sjælland i Danmark samt Region Skåne i Sverige.



BILD: STRING

Den nya Storestrømbroen kommer att bidra till målet. Expansionen av det regionala trafiksystemet mellan Lübeck och Hamburg, den så kallade S4-lösningen, måste slutföras för att frigöra den kapacitet som behövs för att köra höghastighetståg mellan Oslo, Stockholm, Köpenhamn och Hamburg.

Det behövs en gemensam diskussion med järnvägsoperatörerna i de tre länderna

Kundernas uppfattning av infrastrukturen påverkas också av tågkvaliteten och de tidtabeller som tågen körs efter. Därför uppmanar STRING järnvägsoperatörerna i Sverige, Tyskland och Danmark att ingå ett nära samarbete rörande framtida servicenivåer vad gäller bekvämlighet och antalet tågavgångar.

Den kollektiva transportlösningen mellan Öresund och Hamburg kommer att resultera i att hela västra Östersjöområdet stärks, och bör betraktas som en integrerad del av ett framtida höghastighetsjärnvägsnät mellan Oslo, Stockholm, Köpenhamn och Hamburg, samt vidare till Berlin och andra europeiska storstäder.

En ny överfart över Öresund och en ny förbindelse över Fehmarnsund står på tur

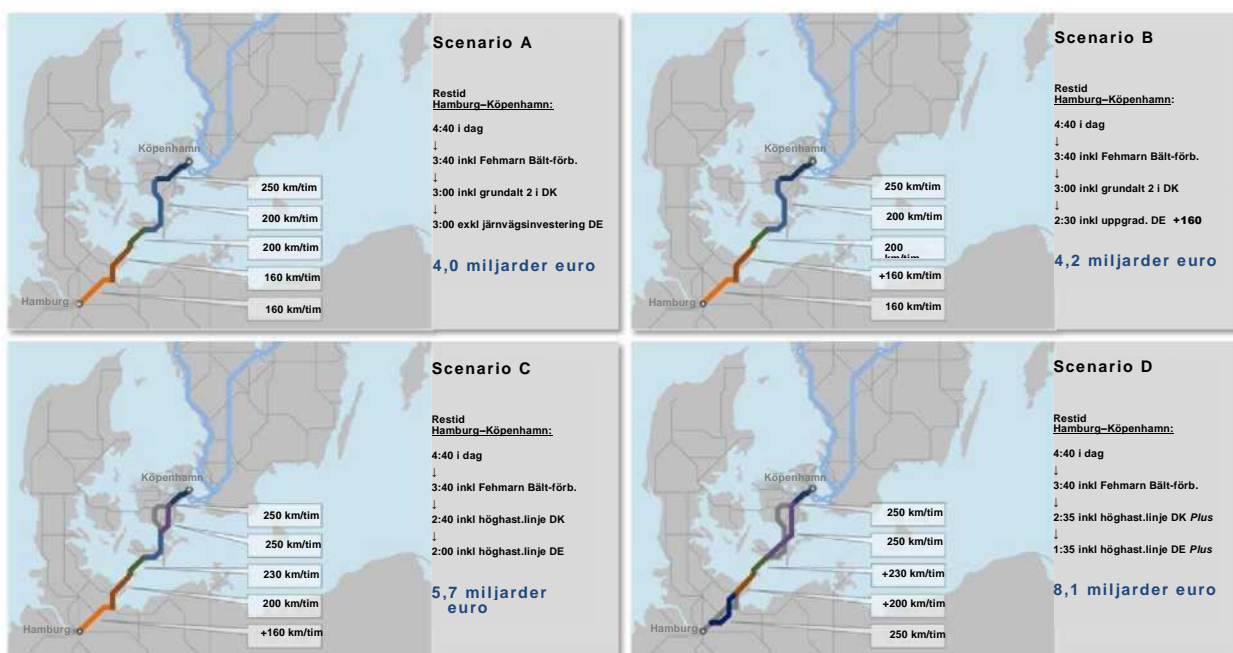
Längre fram kommer det att behövas en ny fast förbindelse över Öresund, mellan Helsingborg och Helsingör, liksom en ny fast förbindelse över Fehmarn Bält för att skydda det nordeuropeiska transportsystemets kapacitet, kvalitet och rörlighet.

EU måste ge maximalt ekonomiskt stöd till storskaliga infrastrukturprojekt

STRING godkänner EU:s storskaliga planer för expansionen av de nordeuropeiska transportkorridorerna, och att EU bidrar till att säkerställa att de nationella och regionala expansionerna av infrastrukturkorridorer korrelerar med dessa. Vi anser därför att EU borde tillhandahålla maximalt ekonomiskt stöd till både Fehmarn Bält-förbindelsen samt till den nödvändiga expansionen av den tillhörande markinfrastrukturen i Danmark, Tyskland och Sverige.

STRING-scenarier

Nedan redogörs för tre olika förbättringar av den grundläggande infrastrukturen på land som planeras i Danmark och Tyskland till följd av Fehmarn Bält-förbindelsen. Scenarierna har sammanställts av HTC och Datalab Consultants: Scenario A representerar de aktuella planerna, inklusive den föreslagna nya förbindelsen över Storestrøm i Danmark. Vart och ett av de följande scenarierna är en förbättring av det föregående, från endast en hastighetsförbättring i scenario B till nybyggnation i scenario C till en komplett höghastighetslösning med nya inbyggda "genvägar" i scenario D. I tabellen har extrakostnader lagts till det föregående scenariot och i tabellen lyfts den totala investeringen i markarbete på den danska och tyska sidan fram. Investeringen på fem miljarder euro till själva Fehmarn Bält-förbindelsen ingår inte i beräkningarna. Scenarierna B och C är relevanta alternativ som representerar STRING-partnernas rekommendationer.



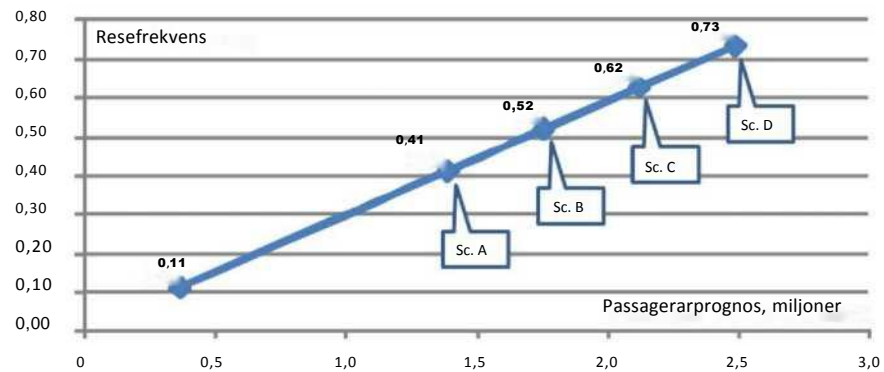
KÄLLA: HTC OCH
TRANSPORT DATALAB

SCENARIO	BESKRIVNING
Scenario A (grundantagande) 200 km/tim förväntas som standard för danska järnvägslinjer Grundinvestering 4,0 miljarder euro	Köpenhamn–Ringsted 1,5 miljarder euro, Ringsted-Rødby 1,2 miljarder euro, kapacitet Storstrømmenbron och Öresund 0,5 miljarder euro, Bad Schwartau-Puttgarden 0,8 miljarder euro
Scenario B Investeringar för att öka hastigheten från 160 till ca 200 km/tim i Tyskland +0,2 miljarder euro	Den marginella extrainvesteringen är cirka 15 procent för att öka hastigheten från 160 till 200 km/tim (enligt uppgraderingsbudget på den danska sidan för ett liknande projekt för att öka hastigheten från 160 till 200 km/tim).
Scenario C Investeringar för att uppgradera till 200–250 km/tim i Danmark och Tyskland +1,5 miljarder euro	Det här scenariot inkluderar extrakostnader för att bygga en ny linje som klarar 250 km/tim i Danmark längs den södra motorvägen och en ytterligare uppgradering till +200 km/tim samt extra kapacitet mellan Hamburg och Lübeck på grund av förlängningen av pendeltåget (S-Bahn S4-projektet).
Scenario D Investeringar i dedikerade höghastighetssektioner i Danmark och Tyskland +2,4 miljarder euro	Det ultimata höghastighetsprojektet i linje med bästa ICE/TGV-standard. De sista minuter man sparar kan dock bli dyra. Det krävs ytterligare genvägar i Guldborgsund och Lübeck för att kunna uppnå den restiden.

Ett modernt transportsystem mellan Öresundsregionen och Hamburg

Resefrekvensen, mätt som invånarnas reseaktivitet mellan två punkter (affärsresa eller fritidsresa), kommer att öka som ett resultat av de scenarier som presenteras ovan – baserat på tidigare erfarenheter och antagandet att integrationsprocessen, dvs. att föra två storstäder närmare varandra, kommer att öka resefrekvensen. Hamburg och Öresundsregionen ligger ungefär på samma avstånd som Bryssel och Paris, vilka uppvisat en ökning av resefrekvens på 0,9 resor per invånare per år.

Diagrammet visar resefrekvens i enlighet med de olika scenarierna, mätt som resor per invånare.



KALLA: HTC OCH TRANSPORT DATALAB



BILD: STRING

**Vill du ha mer information är du välkommen
att kontakta**

Jacob Vestergaard

Vd STRING

Alléen 15

4180 Sorø

Danmark

+ 45 2082 3459

ives@regionsiaelland.dk

www.stringnetwork.org

STRING är ett gränsöverskridande politiskt partnerskap mellan Hamburg och Schleswig-Holstein i Tyskland, Region Hovedstaden och Region Sjælland i Danmark samt Region Skåne i Sverige.

Vår vision är att STRING-regionen ska vara en drivkraft bakom en grön tillväxtkorridor i norra Europa som består av STRING-regionen i ett funktionellt partnerskap med våra grannregioner. Korridoren kommer att bli en grön kraftstation i Europa, en stark strategisk axel som bidrar till kunskap, tillväxt, välfärd och hållbarhet i norra Europa, inklusive Östersjöregionen.