

Maj 1999

Infrastruktur og logistik i Øresundsregionen



INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Indledning	1
1.1.	Rapportens opbygning	2
2.	Infrastrukturudbygning og fysisk planlægning i Øresundsregionen	4
2.1.	Fysisk planlægning	4
2.2.	Oversigt over igangværende og planlagte transportinfrastrukturprojekter	5
2.3.	Kyst-til-kyst anlægget	7
2.4.	Jernbaneinvesteringer.....	9
2.4.1.	Danske investeringer	9
2.4.2.	Svenske investeringer	11
2.4.3.	Togbetjening af ruten København - Ystad	13
2.5.	Investeringer i lokal kollektiv transport	14
2.6.	Vejinvesteringer	16
2.6.1.	Danske investeringer	16
2.6.2.	Svenske investeringer	18
2.7.	Københavns Lufthavn	18
2.7.1.	Sturup Lufthavn	20
2.8.	Ørestad og Brostad	21
3.	Kollektiv trafikbetjening	24
3.1.	Det integrerede togsystem i Øresundsregionen.....	24
3.2.	Billet- og takstsystem.....	27
3.3.	Trafikselskabernes foreløbige ideer til prisfastsættelsen for Øresundsrejser	29
4.	Taxilovens regler om grænseoverskridende personbefordring	32
4.1.	Regler af betydning for grænseoverskridende personbefordring	32
4.2.	Indgåede aftaler	33
4.3.	Mulighed for dansk-svensk aftale vedrørende taxikørsel	33
5.	Takster for vejforbindelsen	35

6. Mulighederne for at fremme Øresundsregionen som et regionalt center for logistik og distribution m.v., herunder ved kombineret transport.....	37
6.1. Allerede igangværende arbejder/projekter med en Øresundsdimension ...	38
6.1.1. Erhvervspolitisk indsats.....	38
6.1.2. Københavns Havn.....	39
6.1.3. Øresundsregionen som et maritimt udviklingscenter.....	41
6.2. Regulering af vejgodstransport i Danmark og Sverige.....	42
6.3. Kombineret transport.....	43
6.4. Citylogistik.....	44
7. Postområdet.....	45
7.1. Takster	45
8. Informationsteknologi og telekommunikation	48
8.1. Infrastruktur og tjenester.....	48
8.2. Priser	49
9. Perspektiver og barrierer	50
Bilag:	
1. Øresundskonsortiet: Notat af 20. april 1999: “Overvejelser omkring principper for prissætning ved passage over Øresund”	53

1. Indledning

Der er i de senere år planlagt og igangsat et betydeligt antal transportinfrastrukturprojekter, som vil få stor betydning for trafikafviklingen i Hovedstadsområdet. Investeringsomfanget beløber sig til godt 40 mia. kr. Der vil først og fremmest blive tale om en forbedring af forholdene for den kollektive trafik. Hertil kommer, at der også på den svenske side af Øresund i disse år investeres betydelige beløb i transportinfrastrukturen.

De samlede investeringer i Øresundsregionen har et omfang og en karakter, som betyder, at når Øresundsforbindelsen åbner i år 2000, vil der være stærkt forbedrede muligheder for transport af personer og varer mellem Danmark og Sverige, hvilket giver mulighed for en øget integration i regionen.

Regeringens Økonomiudvalg besluttede i januar 1998 at iværksætte et arbejde, der skulle kortlægge generelle juridiske, tekniske og økonomiske barrierer for en erhvervsmæssig integration inden for Øresundsregionen, herunder hindringer for arbejdskraftens mobilitet i Øresundsregionen.

Økonomiudvalget nedsatte i den forbindelse et tværministerielt Øresundsudvalg. Udvalget består af 14 centrale ministerier, som har relevant lovgivning eller regulering, der kan påvirke integrationsprocessen. Der blev i forlængelse heraf nedsat en arbejdsgruppe vedrørende infrastruktur og transport/logistik.

Arbejdsgruppens opgave har været at analysere mulighederne for at fremme Øresundsregionen som et regionalt center for logistik og distribution m.v., herunder kombineret transport, ligesom den kollektive trafikbetjening samt takstniveauet for den private person- og godstransport (på Øresundsforbindelsen) skulle belyses. Desuden skulle den fysiske planlægning og infrastrukturudbygning, samt takst- og forsyningsaspektet for postvæsen og telekommunikation behandles.

Arbejdsgruppen fik følgende sammensætning:

Kontorchef Jørn Holdt, Trafikministeriet (formand)

Kontorchef Morten Dam, Erhvervsministeriet

Fuldmægtig Lise Bøgh Hansen, Erhvervsministeriet

Specialkonsulent Martin Salamon, Forskningsministeriet

Fuldmægtig Henrik Grosen Nielsen/Niels Fugmann/Lars Høgsbro Østergaard, Finansministeriet

Konsulent Thomas Gregersen, Statsministeriet

Fuldmægtig Alf Therkildsen, Økonomiministeriet

Fuldmægtig Peter Arnborg, Miljø- og Energiministeriet

Fuldmægtig Nina Kampmann, Trafikministeriet

Fuldmægtig Sine Haldrup Kjeldsen, Trafikministeriet

Analysechef Jarn Schauby, Øresundskonsortiet

Fuldmægtig Ole Alexander Basthof, Trafikministeriet (sekretær).

Arbejdsgruppen har holdt 4 møder.

1.1. Rapportens opbygning

I det følgende beskrives først i *afsnit 2* igangværende og planlagte projekter m.v. til udbygning af transportinfrastrukturen i primært Københavnsområdet og Malmøområdet.

Den faste Øresundsforbindelse har fra starten været planlagt med henblik på, at den skulle bidrage til at styrke den kollektive trafik i Øresundsregionen. På den baggrund beskrives dernæst i *afsnit 3* det planlagte integrerede trafiksystem, herunder billet- og takstsystemet for kollektiv transport.

I *afsnit 4* redegøres for taxilovens regler om grænseoverskridende personbefordring, herunder om muligheden for en dansk-svensk aftale vedrørende taxikørsel.

Taksterne for vejforbindelsen er ligeledes af stor betydning for integrationen. Disse takster er endnu ikke fastlagt, hvorfor der i *afsnit 5* alene kan gives mere summariske oplysninger om de principper, der forventes lagt til grund for takstfastsættelsen.

Øresundsforbindelsen vil åbne op for en række nye muligheder for erhvervsmæssig transport, såvel internt i regionen som i en bredere international sammenhæng. Disse perspektiver og muligheder er nærmere beskrevet i *afsnit 6*.

Endelig behandles i *afsnit 7 og 8* forholdene på post-, informationsteknologi-, og telekommunikationsområdet i Øresundsregionen.

Det afsluttende *afsnit 9* indeholder en sammenfatning af de væsentligste identificerede perspektiver og barrierer for integrationen i Øresundsregionen.

2. Infrastrukturudbygning og fysisk planlægning i Øresundsregionen

2.1. Fysisk planlægning

På dansk side blev der i slutningen af 1998 givet en statslig udmelding til Hovedstadsamternes regionalplanrevision 2001.

Udmeldingen lægger vægt på, at energiforbruget og CO₂-udslippet skal reduceres, hvorfor væksten i transportarbejdet skal begrænses ved at bygge "tættere" byer og ved byomdannelse. Der lægges op til at stramme mulighederne for at inddrage nye arealer til byformål bl.a. for at hindre en byspredning, der gør det vanskeligt at skabe grundlag for øget anvendelse og udbygning af kollektiv trafik. Endvidere lægges der op til en mindre rummelighed i planerne, end det i dag er tilfældet. Det vil i så fald især være arealer, der er ubebyggede, ikke-byggemodnede og med dårlig kollektiv trafikbetjening, der bør søges friholdt for intensivt anvendt byggeri, herunder til erhvervsformål og evt. tilbageført til ikke-byformål (landzone e.l.).

Region- og kommuneplanlægningen kan efter planloven understøtte de miljø- og energipolitiske målsætninger om bl.a. reduktion i CO₂-udslippet ved at bygge bystrukturen op omkring den kollektive trafik. Der kan opnås en betydelig forskydning fra biltrafik til kollektiv trafik (tog, bus) ved at øge anvendelses-tætheden af bebyggelser omkring stationerne og især ved de stationer, der er lettest tilgængelige (trafikknudepunkter) fra hele eller større dele af bysamfundet.

Med etableringen af Øresundsforbindelsen vil de byfunktioner, der henvender sig til både Skåne og hovedstadsområdet med fordel kunne placere sig ved stationer med let adgang til Øresundstogene, og i den forbindelse vil Ørestaden på Amager blive yderligere prioriteret som erhvervslokaliseringsmulighed.

Tilsvarende vil området i nærheden af Øresundsbroens svenske landfæste - Brostaden - blive en attraktiv lokaliseringsmulighed for mange virksomheder. Der etableres således en ny bydel ved landfæstet. Bydelen forventes at blive hjemsted for 10.000 arbejdspladser indenfor forskellige erhverv, der især kan udnytte den nye regions fordele.

2.2. Oversigt over igangværende og planlagte transportinfrastrukturprojekter

Åbningen af Øresundsforbindelsen stiller nye krav til planlægningen af den trafikale infrastruktur. På en lang række områder er der iværksat initiativer for at skabe så gode rammebetingelser som muligt for den nye Øresundsregion. Etableringen af et miljøtilpasset kollektivt trafiksystem i regionen er en vigtig forudsætning for, at visionen om en samlet Øresundsregion kan realiseres.

I Hovedstadsområdet er der i de senere år planlagt og igangsat et stort antal trafikprojekter, som vil få stor trafikal betydning for Hovedstadsområdet. En betydelig del af anlæggene kan direkte eller indirekte få betydning for integrationen i Øresundsregionen.

Som fællestræk for de nye trafikanlæg kan nævnes, at der ved planlægningen af de nye trafikanlæg i Hovedstadsområdet er lagt særlig vægt på at skabe bedre forudsætninger for den kollektive trafiks markedsmuligheder. Således vedrører hovedparten af investeringerne i Hovedstadsområdet kollektiv trafik med henblik på at skabe gode kollektive rejsemuligheder.

I forslag til Kollektiv Trafikplan 1998 for hovedstadsområdet tilkendes gives på lignende vis, at der er behov for en samlet trafikplan for hovedstadsområdet.

Endelig har regeringen i forhandlingsresultatet om Københavns Kommunes økonomi 1999 tilkendegivet, at man vil tage initiativ til at nedsætte et udvalg under Trafikministeriet med deltagelse af de amtskommunale parter i hovedstadsregionen og Miljø- og Energiministeriet, der skal analysere såvel det private som det kollektive trafikbehov. Udvalgsarbejdet pågår og forventes foreløbigt afsluttet med udgangen af 1999. Det vil i udvalgsarbejdet blive overvejet nærmere, om udvalgsarbejdet bør have en mere permanent karakter.

En oversigt over større nye, igangværende og planlagte investeringsprojekter i Hovedstadsområdet er givet i tabel 1.

Det skal nævnes, at også lufttrafikken vil få stærkt forbedrede muligheder i de kommende år. Således planlægges Københavns Lufthavn udbygget for godt 7 mia. kr. over den kommende 10-års periode.

Tabel 1. Større nye, igangværende og planlagte investeringsprojekter i Hovedstadsområdet, mia. kr. i de enkelte projektårs priser. For Øresundsforbindelsen i 1997-priser, for Ørestadsselskabets projekter i 1996-priser.

	Bane- trafik	Vej- trafik	Bane- & vej- trafik
Øresundsforbindelsen			
Kyst-til-kyst anlægget (2000)			17,2
landanlæg, motorvej (1997)		1,2	
Kastrupbanen (1998)	5,0		
Metroen ¹			
1. etape, Nørreport - Amager (Lergravsparken og Ørestaden) (2001)	4,1		
2a. etape, Nørreport - Frederiksberg (2002)	1,3		
2b. etape Frederiksberg-Vanløse (2002)	0,3		
3. etape, Østamager (endnu ikke vedtaget igangsæt)	0,6		
Jernbaner			
120 nye S-togssæt. 8 sæt er ibrugtaget, de resterende 112 anskaffes i perioden 1999-2005 (1996-2005)	8,2		
27 Øresundstogsæt. DSB har heraf indgået kontrakt om levering af 17 Øresundstogsæt, der indsættes på strækningen Helsingør-Malmø, og altså også indebærer nyt delvist materiel til Kystbanen (2000)	1,3		
13 Øresundsgodsløkomotiver (2000)	0,5		
Kapacitetsforbedringer på strækningen København-Ringsted	0,2		
Udbygning af Frederikssundsbanen (2002)	0,76		
Veje			
Ørestaden (Center Boulevard og Ørestads Boulevard m.v.)		0,5	
Udvidelse af Helsingørmotorvejen (1997)		0,27	
Reetablering af Dybbølsbroen over baneterrænet syd for Københavns Hovedbanegård (1996)		0,05	
Forlængelse af Hillerødmotorvejen (den statslige del) (1997)		0,04	
¹ Grundet forsinkelser på projektet er der afsat en budgetreserve på 1,3 mia. kr.			
TOTAL	ca. 41 mia. kr.		

Også på svensk side investeres der i disse år meget betydelige beløb for at understøtte integrationen i Øresundsregionen. På samme måde som i Hovedstadsområdet underbygger en meget betydelig del af disse investeringer målsætningen om at styrke den kollektive transport.

De svenske landanlæg har et budget på 1,9 mia. svenske kr. Budgettet for den Ydre Ringvej er ligeledes ca. 1,9 mia. svenske kr. Derudover har Citytunnelen inkl. shunten til Ystad et budget på 5 mia. svenske kr. Udvidelsen med dobbeltspor mellem Lund-Helsingborg har et budget på 2,4 mia. svenske kr. og Hallandsåspro-

jektet, som er en del af Vestkystbanen har et budget på 2,9 mia. svenske kr. Sidstnævnte projekt er dog indtil videre stillet i bero.

2.3. Kyst-til-kyst anlægget

Aftalen om etablering af en fast forbindelse blev indgået af de to landes regeringer i marts 1991. I år 2000 færdiggøres et trafik anlæg bestående af en firespors motorvej og en dobbeltsporet jernbaneforbindelse mellem København og Malmø. Kyst-til-kyst anlægget kan deles op i fire hovedafsnit: En halvø på den danske kyst, en tunnel på ca. 4 km, en ø på ca. 4 km midt i Øresund, samt en bro på ca. 7,8 km, bestående af en højbro og to tilslutningsbroer, jf. figur 1.

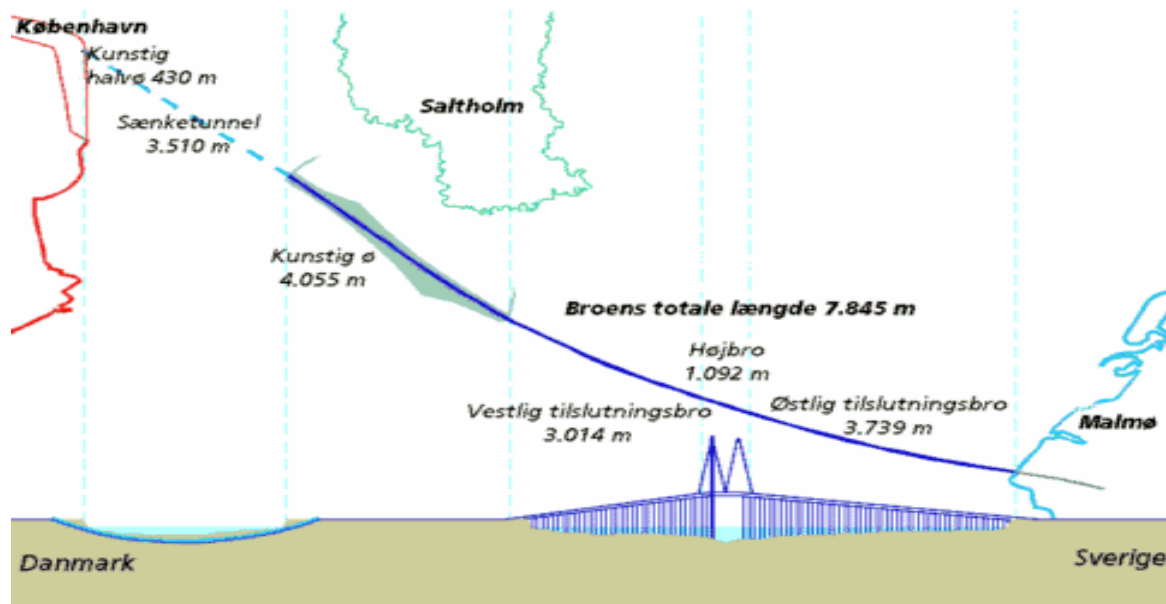
Budgettet er 14,750 mia. kr. i 1990-priser. Projektet finansieres ved låntagning, og de optagne byggelån betales tilbage gennem afgifter for benyttelse af forbindelsen. Øresundskonsortiet har frem til udgangen af 1998 hjemtaget lån for i alt 13,3 mia. kr. Med en forventet trafik på 11.000 køretøjer pr. døgn i år 2000 vil gælden med de nuværende forudsætninger om takster m.v. være betalt tilbage på ca. 27 år. Det skal ses i lyset af, at Øresundsforbindelsen bygges, så den kan holde i mindst 100 år.

Tunnelen: Øresundsforbindelsens tunnel krydser Drogden mellem den kunstige halvø ved Kastrup og den kunstige ø syd for Saltholm. Den bygges som en sænketunnel, der rummer en dobbeltsporet motorvej og en enkeltsporet jernbane i hver retning, samt en servicetunnel.

Højbroen: Kontrakten på broerne omfatter bygning af en højbro over Flintrännan, samt to tilslutningsbroer fra henholdsvis den kunstige ø og det svenske landfæste ved Lernacken. Højbroen er en skråstagsbro på 1.092 m, med et frit spænd på 490 m over Flintrännan. Den vestlige tilslutningsbro er 3.014 m lang med 22 brofag, og den østlige tilslutningsbro er 3.739 m lang med 27 brofag. Gennemsejlingshøjden under højbroen bliver 57 meter.

Afgravning og opfyldning: Kontrakten på afgravning og opfyldning omfatter bygning af en 4 km lang og 1,3 km² stor ø syd for Saltholm (kaldet Peberholm) og en 430 m bred og 0,9 km² stor halvø ved Kastrup, samt udgravning til sænketunnelen i Drogden. Desuden omfatter kontrakten de kompenserende afgravninger, som er nødvendige af miljømæssige årsager.

Figur 1. Illustration af den kommende faste forbindelse over Øresund.



Kilde: Øresundskonsortiet.

Miljøet: De danske og svenske myndigheder har fastlagt, at de samlede afgravningsmængder ved etableringen af Øresundsforbindelsen ikke må overstige ca. 7,5 mio. m³, og at spildet i gennemsnit skal begrænses til 5 pct. af den afgravede mængde. Gravearbejdet skal tage hensyn til de mere følsomme perioder, f.eks. vækstsæsonen for ålegræs, sildenes vandringer gennem Øresund og fuglenes fødesøgning på lavt vand ved Saltholm.

Desuden må bygningen af Øresundsforbindelsen ikke påvirke miljøet i Østersøen; den såkaldte "nulløsning". Det vil sige, at Øresundsforbindelsen ikke må ændre vandgennemstrømningen i Øresund og dermed tilførslen af salt- og iltrigt vand til Østersøen.

Myndighedernes halvårslige statusrapport om miljøet - udsendt i marts 1999 - viser, at gravearbejdet indtil nu er sket uden nævneværdig påvirkning af miljøet. Det er myndighedernes overordnede indtryk, at anlægsarbejderne forløber inden for miljøkravene. Spildprocenten har fra starten og frem til udgangen af 2. halvår 1998 været 4,1 pct.

2.4. Jernbaneinvesteringer

2.4.1. Danske investeringer

Som led i *de danske landanlæg til Øresundsforbindelsen* er der bygget 12 km elektrificeret jernbane fra Københavns Hovedbanegård over Amager med stationer i Københavns Lufthavn, Kastrup, Tårnby og Ørestaden.

Endvidere er der bygget 4 km elektrificeret jernbane mellem Vigerslev og Kalvebod, der bl.a. skal føre internationale godstog uden om Københavns Hovedbanegård og regionaltog direkte mellem Roskilde og Kastrup Lufthavn.

Anlæggene åbnede den 27. september 1998 og vil blive tilkoblet kyst-til-kyst forbindelsen ved åbningen i år 2000.

Fra stationen Københavns Lufthavn Kastrup har togpassagererne direkte adgang til lufthavnen. Denne station forventes at blive blandt de 5 passagermæssigt største stationer i Danmark betjent af både internationale, nationale og regionale tog samt muligvis Metroen.

Når den faste forbindelse over Øresund åbner i år 2000, vil der blive etableret hurtige regionale togforbindelser mellem Danmark og Sverige. DSB og SJ har indgået kontrakt om levering af i alt 27 elektriske togsæt til brug herfor. Der er tale om togsæt, der teknisk indrettes til at kunne køre med både dansk og svensk strømstyrke og sikkerhedssystem. DSB indkøber 17 af de 27 togsæt til en samlet anskaffelsespris på 1,3 mia. kr. De resterende 10 togsæt købes af SJ.

De nye Øresundstog vil blive indsat på strækningen mellem Helsingør - Malmø - Helsingborg. Således vil 2 ud af 3 regionaltog pr. time på Kystbanen blive betjent med Øresundsmateriel, hvorved regionaltogstrafikken på Kystbanen vil opnå et kvalitetsløft.

Til brug for *godstrafik over Øresund* har DSB bestilt 13 elektriske tostrømslokomotiver (EG-lokomotiver). Ligesom Øresundstogsættene er EG-lokomotiverne indrettet til brug på såvel det danske som det svenske skinnenet, ligesom EG-lokomotiverne er forberedt til kørsel i Tyskland. Anskaffelsesprisen for de 13 godslokomotiver er 479 mio. kr.

Den nuværende godstrafik over Øresund er bl.a. begrænset af to forhold. For det første sætter sporlængden på jernbanegodsfærgerne en begrænsning på antallet af overførte vogne pr. færge til ca. 40 vogne a 20 meter i alt 800 meter vogne. For det andet begrænser de nuværende elektriske lokomotiver litra EA godstogets vægt til ca. 1.400 tons.

EA-lokomotiverne kan kun køre på dansk kørestrøm. Der findes i øjeblikket ikke lokomotiver, som kan køre både i Sverige og Danmark. De to lande har både forskellige strømsystemer og togsikkerhedssystemer.

Kapacitetsmæssigt optager et godstog en kanal i køreplanen uafhængig af størrelsen. Landanlæggene på Sjælland er - eller planlægges tillige forbedret. F.eks. skal godstogene via shunten ved Valby efter Øresundsforbindelsens åbning ikke føres gennem København.

Ved åbningen af Øresundsforbindelsen vil toglængden i princippet ikke være begrænset.

Hertil kommer, at de nye tosystemslokomotiver litra EG, som kan fremføre tog på ca. 2000 tons, kan køre på strømforsyningen både i Sverige, Danmark og Tyskland, og er eller kan udstyres med alle tre landes togsikkerhedssystemer. Første lokomotiv vil være driftsklar til Øresundsforbindelsens åbning.

Effekten af Øresundsforbindelsens åbning ventes at blive en forøgelse af antallet af godsvogne i transit på ca. 25 pct. som følge af at konkurrencedygtigheden for transitgodstrafikken ventes at blive øget. Der spares væsentlige omkostninger til færgetransport og rangering, og samtidig halveres transporttiden mellem Skåne og Hamborg fra 14 til 7 timer. Desuden vil der være en miljømæssig forbedring i kraft af at godstog ikke længere skal igennem det københavnske byområde.

Med Øresundsforbindelsen opnås en ubrudt skinneforbindelse mellem Sverige og Tyskland gennem Danmark. Den kvalitetsforbedring for godstransporten, som ligger heri, ventes at give anledning til en markant vækst i godstransporten på bane gennem Danmark. Den øgede trafikstrøm giver et større potentiale for danske godsforbindelser til og fra udlandet til gavn for erhvervslivet i såvel Øresundsregionen som resten af Danmark.

Strækningen København-Ringsted er af central betydning i det danske jernbanelinjen. En meget stor del af togtrafikken benytter strækningen helt eller delvis. Specielt udgør de kun to spor mellem København og Høje Tåstrup en flaskehals, som forventes at medføre stadig større problemer i lyset af den vækst i trafikken, som forventes efter Storebælts- og Øresundsforbindelsens åbning. Dog vil eventuelle pladskapacitetsproblemer kunne afhjælpes med ændret materialeanvendelse.

Trafikministeriet har i medfør af projekteringsloven for opgradering af banestrækningen København-Ringsted fra maj 1997 foretaget undersøgelser af forskellige alternative linieføringer. Der er på denne baggrund foretaget et fravalg af linieføringer. Der arbejdes herefter videre indefor rammerne af den såkaldte "udbygningsløsning".

Der vil i forbindelse med de kommende rammeaftaleforhandlinger blive foretaget en overordnet prioritering af investeringer på jernbaneområdet, hvor opgradering af banestrækningen København-Ringsted vil indgå sammen med andre projekter.

I dette arbejde er man nu kommet frem til en fase, hvor man har fravalgt nogle løsningsforslag med henblik på en udbygningsløsning, der indebærer et anlæg af banen langs den eksisterende banestrækning. Desuden undersøges en variant syd om Valby.

Udbygning af kapaciteten giver for det første mulighed for at forbedre den samlede regionale trafikbetjening på Sjælland. Det bliver for det andet muligt at reducere rejsetiden i landsdelstrafikken og dermed få det fulde udbytte af Storebæltsforbindelsen. Godstransporten over lange afstande udgør det tredje udviklingspotentiale. Det forventes, at der kan fremsættes en egentlig anlægslov for projektet tidligst primo år 2000.

2.4.2. Svenske investeringer

De svenske landanlæg består på jernbanesiden af en ny dobbeltsporet jernbane, som får forbindelse til det eksisterende jernbanesystem i Malmø, der samtidig forbedres.

Den nye jernbane følger motorvejens linieføring fra Øresundsforbindelsen syd for Malmø frem til den eksisterende jernbane mellem Malmø C og Trelleborg/Ystad

(Kontinentalbanen). Den eksisterende jernbane udbygges og forbedres på strækningen ind mod Malmø fra såvel nord som syd med henblik på at øge kapaciteten og samtidig mindske støjvirkningerne fra jernbanetrafikken.

Den svenske Rigsdag har i 1997 besluttet at forbedre forudsætningerne for den kollektive trafik på skinner i Skåne/Øresundsregionen gennem at medvirke til finansieringen af en ny *jernbaneforbindelse gennem og under Malmø by - Citytunnelen*. Den nye jernbane udformes alene for trafik med persontog og forbindes med Malmø Centralstation i nord og med Øresundsforbindelsen og Trelleborg/Ystadbanen i syd. Ved Malmø C bygges en ny nedsænket stationsdel. Jernbanen fortsætter derefter i tunnel under Malmø med en ny station med central beliggenhed ved Malmøs offentlige sygehus og en station ca. 6 km syd for Malmø. Opførelsesperioden er beregnet til 7 år. Det betyder, at Citytunnelen ikke kommer til at være færdig ved Øresundsforbindelsens åbning, men først 4-5 år senere. Citytunnelprojektet omfatter investeringer på 4,950 mia. svenske kr.

Udover selve landanlæggene knyttet til Øresundsforbindelsen sker der i disse år betydelig *udbygning af jernbanenettet i Sverige*. I Øresundsregionen drejer det sig først og fremmest om udbygning af eksisterende bane mellem fra Lund til Helsingborg til dobbeltspor, der indgår som led i en omfattende udbygning af Vestkystbanen, der forbinder Malmø med Lund.

Södra Stambanan er udbygget i dobbeltspor hele vejen fra Malmø til Stockholm. Banen er indenfor de seneste år tilpasset til hurtigtog. Mere end halvdelen af strækningen tillader en hastighed på 200 km/h og giver en rejsetid på fire timer fra Stockholm til Malmø. Hertil kommer en udbygning og modernisering af Malmø godsbanegård, der forventes færdiggjort inden Øresundsforbindelsens åbning.

Västskustbanan består af 40 pct. dobbeltspor. På nuværende tidspunkt bliver der udbygget med dobbeltspor fra Lund til Kävlinge og et nyt dobbeltspor på en ny strækning mellem Kävlinge og Helsingborg. Banen vil mellem Malmø og Gøteborg blive trafikeret af Øresundstog fra Helsingør og København, samt af regional-, fjern-, og godstog. Totalbeløbet for de to projekter er 2,380 mia. svenske kr.

Hallandsåsprojektet, der består af et nyt dobbeltspor i tunnel under Hallandsåsen syd om Båstad (- og som er en del af Vestkystbanen -) er blevet forsinket på grund

af svære jordforhold samt byggetekniske problemer. På nuværende tidspunkt er anlægsarbejdet indstillet. Der er ikke truffet nogen beslutning om projektets videreførelse.

Der sker desuden kapacitetsudvidelse og opgradering af banestrækningen fra Malmø mod Hässleholm med henblik på at muliggøre et større antal tog og kørsel med højere hastigheder, bl.a. fjerntog fra Stockholm.

Banen fra Malmø til Ystad er indenfor de senere år elektrificeret. Banen forventes at blive trafikeret med svenske tog såvel som danske Intercitytog.

2.4.3. Togbetjening af ruten København-Ystad

Når den faste forbindelse over Øresund tages i brug i år 2000, vil rejsetiden til Ystad og dermed *Bornholm* reduceres.

I dag tager turen mellem Rønne og København via Ystad godt 5 timer med bus eller bil, mens turen med færgen mellem København og Rønne tager 6½-7 timer. Når den faste forbindelse over Øresund tages i brug i år 2000, vil rejsetiden til Bornholm via Ystad blive reduceret med ca. 50 minutter.

Efter udsendelse af rapporten "Analyse af den fremtidige trafikbetjening af Bornholm" i december 1997 har DSB i samarbejde med Bornholmstrafikken, SJ, Malmöhus Trafik og Ystad Kommune konstateret, at der teknisk vil kunne etableres et sammenhængende hurtigt og attraktivt trafiksystem mellem Bornholm og det øvrige Danmark.

Under forudsætning af anskaffelse af en hurtigfærge, togmateriel og forbedring af infrastrukturen i Sverige, har DSB vurderet rejsetiden København - Rønne til under tre timer.

Tilslutningen til trafiksystemet i det øvrige Danmark kan etableres ved, at dele af det danske Inter-city togsystem fortsætter fra København til Ystad. Rejsetiden mellem København og Rønne vil under forudsætning af, at en hurtigfærge indsættes på ruten blive nedsat til ca. 2½ time, og kørslen vil i givet fald blive udført med Inter-city tog.

Det skal bemærkes, at togbetjeningen mellem København-Ystad ikke vil være fuldstændig effektiv før år 2004-2005, hvor Ystadsshunten som en del af Citytunnelprojektet senest forventes at være etableret. Indtil da skal Inter-city togene fra Danmark lave en vending på Kontinentalbanen ved Fosiemy for at komme til Ystad.

DSB har truffet principbeslutning om at etablere et togsystem København - Ystad i forbindelse med færgetrafik til Bornholm så hurtigt som muligt efter ibrugtagningen af Øresundsforbindelsen. DSB skitserer en eventuel kørsel med 3-6 daglige afgange i hver retning afhængig af efterspørgsel. Inter-city togene forventes kun at stoppe i Kastrup, eventuelt med et eller to yderligere stop i Sverige.

Realiseringen forudsætter imidlertid opfyldelsen af en række forudsætninger, hvorom der forhandles i øjeblikket.

Blandt forudsætningerne er spørgsmålet om anskaffelse af rullende materiel. Det kan i den forbindelse nævnes, at det i øjeblikket vurderes, at f.eks. togmateriel af typerne IC3 og IR4 forventeligt først vil kunne leveres to år efter, at en beslutning om anskaffelse er truffet. Det overvejes derfor om strækningen muligvis kan betjenes med lejet materiel.

Egentlige overslag over de økonomiske forhold ved rutens etablering foreligger derfor ikke i øjeblikket.

DSB forventer, at en eventuel Inter-city togforbindelse efter en kort indkøringstid vil kunne befordre 450.000-500.000 passagerer pr. år. En del af denne passagermængde vil komme fra andre transportformer, herunder vil en væsentlig del af passagermængden blive overflyttet fra København-Rønne færgen.

2.5. Investeringer i lokal kollektiv transport

Ørestadsselskabet anlægger i disse år *Københavns ny Metro*. Den første etape af metroen - fra Nørreport til Ørestaden samt til Amagercenteret og Lergravsparken planlægges at kunne åbnes i år 2001. Den anden etape fra Nørreport til Frederiksberg og fra Frederiksberg til Vanløse og den tredje etape langs Østamager forventes sat i drift henholdsvis i år 2002 og 2004. På nuværende tidspunkt er der truffet beslutning om at etablere 1. og 2. etape af metroen, mens der endnu ikke er truffet beslutning om at udføre 3. etape.

Metroen bliver et meget højfrekvent og særdeles hurtigt system med afgang-intervaller mellem togene ned til 1½ minut. Rejsetiden mellem Frederiksberg og Nørreport bliver på kun 4 minutter og på 3 minutter mellem Nørreport og Christianshavn. Prognoser for trafikken peger på, at 70-90 mio. passagerer pr. år vil benytte metroen, når den og Ørestaden er fuldt udbygget.

Endvidere vil der gennem indkøb af *nyt materiel til S-banen* blive skabt en væsentlig forbedring af den kollektive trafik. Der er truffet beslutning om indkøb af 120 nye S-togssæt, der har plads til op til 30 pct. flere passager, kører hurtigere og belastet miljøet væsentligt mindre end de eksisterende S-tog. 8 togsæt er allerede leveret og taget i brug. De resterende 112 sæt vil blive leveret i perioden frem til 2005.

S-togsbanen vil endvidere blive styrket gennem kapacitetsudbygning af infrastrukturen, idet der er truffet beslutning om at etablere dobbeltspor mellem Ballerup og Frederikssund. Udbygningen giver grundlag for 10 minutters drift på strækningen, og togtrafikkens konkurrenceevne over for biltransporten vil dermed blive forøget.

For at styrke den københavnske nærbanetrafik etableres en ringbane på den tidligere godsbanering på strækningen Hellerup - Sjælør. Der er afsat 900 mio. kr. i årene frem til 2006 til anlæg af den nye bane. Banen forudsættes betjent med S-tog i 5-minuttres drift fra Hellerup til Sjælør, og der anlægges nye stationer ved Flintholm, KB-hallen, Ålholm, Harrestrup, Vigerslev og Grønttorvet. Det vil blive afklaret om banen vil få endestation ved Sjælør eller ved en ny station, Ny Ellebjerg.

Endvidere pågår der et antal undersøgelses- og udviklingsprojekter i samarbejde mellem staten, HT og Københavns Kommune m.fl. Blandt de større projekter kan nævnes det såkaldte *basisnetprojekt*, hvor forskellige muligheder for etablering af et højklasset kollektiv transportnet af bus-, tog og metroforbindelser til supplerende af det eksisterende kollektive trafiknet undersøges. Det er målet med projektet, at gøre det muligt for den kollektive trafik at bidrage yderligere til begrænsning af biltrafikken i byområderne.

I efteråret 1998 er der igangsat flere nye *planlægnings- og analysearbejder* med fokus på den kollektive trafik. Det overordnede mål for disse arbejder er at styrke den kollektive trafik bl.a. ved at overveje hensigtsmæssige organisationsformer og den kollektive trafiks rolle bl.a. i Hovedstadsområdet og i landområder.

I den forbindelse vil der blive gennemført en analyse af såvel det private som det kollektive trafikbehov i Hovedstadsområdet, der skal danne baggrund for udarbejdelse af en trafik- og miljøhandlingsplan for Hovedstadsområdet. Dette arbejde ventes afslutte med udgangen af 1999.

På svensk side er den væsentligste investering i lokal kollektiv transport anlægget af Citytunnelen i Malmø, jf. afsnit 2.4.2.

2.6. Vejinvesteringer

2.6.1. Danske investeringer

Motorvejsforbindelsen fra København over Amager til Lufthavnen, der blev åbnet for trafik i september 1997, udgør det første element i landanlæggene i forbindelse med den faste forbindelse over Øresund. Motorvejen, der er 9 kilometer lang, reducerer rejsetiden fra Sjælland til Lufthavnen med ca. 10 minutter og aflaster lokalvejene på Amager for gennemkørende trafik.

De foreløbige tal for trafikomfanget siden motorvejen er åbnet, viser et trafikomfang på ca. 30.000 biler i døgnet. Der er endvidere gennemført en kapacitetsudvidelse fra 4 spor til 6 spor på Amagermotorvejen fra Gl. Køge Landevej til den nye Øresundsmotorvej.

Sideløbende med den store udbygning af vejinfrastrukturen tæt ved Øresundsforbindelsen er der igangsat en vis *forbedring af vejinfrastrukturen i Hovedstadsområdet*. Helsingørmotorvejen er udvidet fra 4 spor til 6 spor på strækningen fra Øverødvej til Jægersborg. Endvidere er Hillerødmotorvejen forlænget fra Hille-rød til Helsingø som en motortrafikvej. Forlængelsen af motorvejen, der blev åbnet for trafik i efteråret 1997, er finansieret af Frederiksborg Amt og staten i fællesskab.

Herudover er der truffet beslutning om anlæg af 1. etape af Tværvejen i Høje Tåstrup. Tværvejen vil blive færdiggjort i 1999. På længere sigt kan en udbygning af motorringvejen muligvis komme på tale. Disse investeringer vil medvirke til, at vejnettet i Hovedstadsområdet bedre vil kunne imødekomme en fremtidig stigning i vejtrafikken, som blandt andet integrationen i Øresundsregionen forventes at give anledning til.

For tiden undersøger Trafikministeriet i samarbejde med Københavns Kommune, Tårnby Kommune, Miljøministeriet, Københavns Havn, Forsvarets Bygningstjeneste og Vejdirektoratet forskellige muligheder for at etablere en *østlig havnetunnel* i København med tilhørende tilslutningsveje. Formålet er især at aflaste Indre by for gennemkørende trafik. I forbindelse hermed har Københavns Kommune fremlagt en redegørelse for en tilhørende trafikale fredeliggørelse af Indre by. Undersøgelserne skal endvidere klarlægge muligheder samt fordele og ulemper ved at skabe en overordnet vejforbindelse øst om København med forbindelse til motorvejsnettet. Herved kan der bl.a. skaffes bedre vejforbindelser til overordnede vejnet til og fra Københavns Havn.

Undersøgelserne indeholder både tekniske, trafikale, miljømæssige og økonomiske vurderinger.

Der ses på en tunnelforbindelse mellem Søndre Frihavn Refshaleøen for vejtrafik og cykelgang både som en sænketunnel og en boret tunnel.

Tunnelen kan tilsluttes det eksisterende lokale vejnet eller forbindes med overordnede bygader/-veje til motorvejsnettet i nord og syd.

De tilsluttende overordnede vejanlæg, der indgår i undersøgelserne, er på Sjællandssiden en forbindelse til Lyngbyvejen enten via Borgervænget eller via Ryvangs Allé og over Kasernearealerne ved Svanemøllen. På Amagersiden ses der både på mulige forbindelser på det østlige og på det vestlige Amager.

I trafikundersøgelserne vil det ud over de trafikale effekter af forskellige linieføringer også blive forsøgt vurderet, hvad eventuel brugerbetaling i tunnelen vil betyde for trafikens brug af tunnelen.

Undersøgelserne forventes at være færdige i forsommeren 1999. Herefter skal der politisk tages stilling til, om der er ønske om at gå videre med projektet. Det er på nuværende tidspunkt uafklaret, hvorledes projektet i givet fald skal finansieres.

2.6.2. Svenske investeringer

Som led i *de svenske landanlæg til Øresundsforbindelsen* bygges en ny motorvej, som har forbindelse til Øresundsforbindelsens østlige del syd for Malmø. Motorvejen har desuden forbindelse mod øst til en nyopført ringvej øst om Malmø. Strækningen fra Øresundsforbindelsen til Fosiemy (ca. 10 km) opføres af den svensk-danske SVEDAB AB og finansieres med indtægter fra Øresundsforbindelsen. Den resterende del (ca. 16 km) af den nye motorvej forbi Malmø, "Yttre ringvägen" opføres og finansieres af Vägverket på vegne af den svenske stat.

Der vil således også på svensk side blive en ubrudt sammenkobling fra Øresundsforbindelsen til det overordnede motorvejsnet.

2.7. Københavns Lufthavn

Med Øresundsforbindelsen bliver kundeunderlaget for Københavns Lufthavn udvidet betydeligt. Der bliver med Øresundsforbindelsen en udvidelse af oplandet med et par mio. på svensk side, hvoraf over ½ mio. kan nå Københavns Lufthavn på under én time. Dette indebærer, at mange fra Sydsverige kan nå hurtigere til Københavns Lufthavn end passagerer fra Stockholm i dag kan nå Arlanda. Der er således kortere fra både Malmø og Lund centrum til Københavns Lufthavn, end der er fra Stockholm til Arlanda.

På grundlag af denne udvidelse af kundeunderlaget sammen med planerne for udvikling af Københavns Lufthavn har lufthavnen potentiale til at blive Øresundsregionens lufthavn. Instituttet for Fremtidsforskning vurderer således i deres rapport "Scenariebaseret prognose for Københavns Lufthavn år 2007", at der er mulighed for, at lufthavnen på 10-års sigt kan få 26 mio. passagerer. På kort sigt ventes høje vækstrater i passagerantallet og i forbindelse med åbningen af Øresundsforbindelsen skabes der et "trafikspringspotentiale".

Som led i opgaven med fortsat udvikling af Københavns Lufthavn i Kastrup og tilpasning af lufthavnen til trafikbehovene - også efter åbningen af Øresundsforbindelsen - opererer Københavns Lufthavn med et omfattende udbygningsprogram. Over den kommende 10-års periode forventer lufthavnen at investere godt 7 mia. kr. i udbygning af terminal- og banekapacitet.

I september 1998 åbnede en stationsterminal med ankomst- og afgangsfaciliteter i tilknytning til den nye station med togforbindelser til København og den øvrige del af landet - og fra 2000 togforbindelse til Sverige. I lov om Ørestaden mv. indgår, at der kan etableres en metroforbindelse fra lufthavnen i Kastrup til Københavns centrum, men der er endnu ikke truffet endelig beslutning herom.

I 2000 forventes 1. etape af Terminal 4 at kunne tages i brug. Denne terminal skal anvendes af SAS og dets partnere. Terminal 4 forventes tidligst at være endelig færdig i 2005. Udbygningen af lufthavnen i Kastrup har gennemgået en miljøundersøgelse efter VVM-proceduren, hvilket har resulteret i miljøgodkendelse i 1997.

I forbindelse med Øresundsforbindelsen vil der være forskellige effekter på passagertrafikken til og fra Københavns Lufthavn:

For det første vil lufthavnen miste terminalpassagerer fra det sydlige Sverige. Der er i dag forholdsvis få terminalpassagerer mellem København og Sydsverige, da anden transport end fly i forvejen dækker dette marked (terminalpassagerandelen på fly til og fra sydsvenske lufthavne er meget lav, 10-20 pct.).

For det andet vil en række transferpassagererne til og fra Sydsverige i stedet benytte anden tilbringertrafik end fly. Det skyldes, at der kun er få nærtbeliggende lufthavne i Sydsverige, og de har et yderst beskedent passagerantal.

Hertil kommer en væsentlig trafikstrukturændring som følge af, at tilbringerkataranerne fra Malmø må forventes indstillet efter, at Øresundsforbindelsen er taget i brug. Tilsvarende gælder for helikopteroperationerne.

Det vurderes dog, at det vigtigste forhold for udviklingen af Københavns Lufthavn i forbindelse med åbningen af Øresundsforbindelsen er, hvad der sker med trafikken i Sturup Lufthavn.

2.7.1. Sturup Lufthavn

Det forventes, at åbningen af Øresundsforbindelsen har konsekvenser for trafikfordelingen mellem Københavns Lufthavn, Kastrup og Sturup. Hvor store konsekvenserne bliver afhænger i høj grad af SAS' tiltag på området, idet de står for store dele af trafikken til og fra Sturup. Væsentligt er det her at nævne, at SAS på grundlag af den meget tætte trafik, der er mellem Sturup-Arlanda og København-Arlanda overvejer at samle sin trafik på disse to ruter til Arlanda, Stockholm, i Københavns Lufthavn. Derved opnår SAS væsentlige stordriftsfordele og bedre mulighed for at klare konkurrencen fra potentielle nye operatører på samme rute.

Instituttet for Fremtidsforskning vurderer således i dette scenarie, at halvdelen af indenrigstrafikken fra Sturup vil overgå til Københavns Lufthavn. En samling fra SAS' side må forventes at være den mest rentable løsning medmindre lufthavnsomkostningerne i Danmark i fremtiden er større end i Sverige.

På ti års sigt vil der ifølge dette scenario kunne vindes netto 0.8 mio. passagerer, men effekten kan blive langt højere, hvis strukturændringen i Øresundsområdet vil tiltrække internationale organisationer og virksomheder.

Der er dog også scenarier, der taler imod denne ensidige styrkelse af Københavns Lufthavn på bekostning af Sturup. Det er her værd at bemærke, at der ofte ved større lufthavne som f.eks. London udvikles en lavprislufthavn. Sturup, der i forvejen opererer med en stort andel chartertrafik kunne have potentiale til at udvikle sig til en sådan i stil med London (Luton), hvor billige selskaber som f.eks. Ryan Air flyver til. I forlængelse heraf skal det nævnes, at et yderligere incitament til en sådan udvikling er, at der ikke i dag er samme skatteomkostninger i lufthavnene i Danmark og Sverige. En harmonisering af omkostningsstrukturen i danske og svenske lufthavne forventes således at være med til at styrke Københavns Lufthavn.

Det vurderes dog fra Institut for Fremtidsforskning, at det er Malmø-regionens afgørende internationale udviklingspotentiale er, at det ligger tæt på Københavns Lufthavn. Det er således ikke i Sydsveriges interesse at modarbejde udviklingen af Københavns lufthavn, idet det vil styrke Øresundsregionen som helhed.

2.8. Ørestad og Brostad

Ørestad er en ny bydel i tilknytning til den centrale del af København. Ørestad er beliggende på Amager tæt ved Københavns City og Københavns Lufthavn. Ørestad krydses af Øresundsmotorvejen og -banen, se figur 2. Den nye bydel har derfor direkte forbindelse til det overordnede motorvejsnet i Øresundsregionen og desuden en station på det overordnede jernbanenet med internationale, nationale og regionale togforbindelser. Ørestad betjenes desuden af Københavns nye Metro, som får 6-8 stationer i den nye bydel, den ene station fælles med Øresundsbanen.

Ørestadsarealet er på 310 ha, som grænser direkte op til de store fredede områder på Amager Fælled og Vestamager. Arealet vil kunne bebygges med ca. 3 mio. m² etageareal. Ørestad forventes udbygget i løbet af 30-40 år og vil, når bydelen er udbygget, rumme ca. 20.000 indbyggere og 50.000 arbejdspladser. Der satses på en tæt bymæssig bebyggelse med en blanding af byfunktioner, som skal give grundlag for den mangfoldighed og intensitet, som er karakteristisk for den klassiske europæiske by. Der tilstræbes en blandet arealanvendelse i de enkelte bydele ud fra en gennemsnitsfordeling, der er 20 pct. boliger, 20 pct. handel, kultur, institutioner m.v. og 60 pct. kontor.

Det overordnede gennemgående træk i Ørestad er udover metroen et kanalsystem, som strækker sig igennem hele bydelen med en meget varieret udformning fra en landskabeligt slynget kanal og søområder i nord til bymæssige kanaler og vandsystemer i syd.

Sammen med de store fredede områder, som flere steder trækkes ind i Ørestad, sikrer kanalsystemet, at Ørestad udover at blive en tæt og intens by også bliver en by bygget op om vand og natur.

Ørestad er opdelt i 6 bykvarterer bygget op omkring hver sin metrostation og adskilt af grønne kiler. Hver bydel vil få sin egen karakter. F.eks. bygges den nordligste bydel op omkring Københavns Universitet og en række andre uddannelsesinstitutioner og kulturelle institutioner, heriblandt et nyt Rigsarkiv. Integreret med disse institutioner placeres videnstunge erhverv, boliger, butikker, sportsfaciliteter etc. Tilsvarende kan nævnes Ørestad City beliggende umiddelbart nord for Øresundsbanen og -motorvejen. Her vil komme en koncentration af hovedsæder for

internationalt orienterede virksomheder samt butikker, underholdning, kultur og boliger.

Figur 2. Ørestaden og Københavns nye Metro



Kilde: Ørestadsselskabet.

Den nye bydel, Ørestad, udvikles af Ørestadsselskabet. Københavns Kommune og staten har indskudt Ørestadsarealet i selskabet, som har til opgave inden for rammerne af Ørestadsloven og planlægningen efter Planloven at planlægge, udvikle og sælge arealet. Indtægterne fra arealsalget skal anvendes til at tilbagebetale de lån, selskabet optager til finansiering af infrastrukturen i Ørestad, herunder også Københavns nye Metro.

Brostad er en planlagt udbygning i den sydlige del af Malmø med tilknytning til Øresundsforbindelsen og den planlagte Citytunnel. Brostaden får gode trafikforbindelser til såvel Malmø, Sydsverige som København med en planlagt jernbanestation og tilknytning til såvel Malmøs ydre som indre ringvej.

Det samlede areal af Brostaden er på 700 ha. Hovedparten af dette areal er enten allerede bebygget, skal fortsat anvendes til landbrug eller er udlagt til grønne om-

råder og trafikkorridorer. Den planlagte bymæssige udbygning vil udgøre 250 ha, der fuldt udbygget, ca. i år 2020, forventes at rumme ca. 5.000 boliger og 10.000 arbejdspladser.

Brostaden planlægges udbygget med boliger med et godt ydre miljø og med virksomheder med behov for god plads og mindre behov for direkte forbindelser til bymidten. Begrundelsen for prioriteringen er, at en by af Malmøs størrelse kun kan bære ét cityområde.

Brostaden planlægges ikke som én samlet by, men som fire selvstændige områder, der skal komplementere eksisterende kvarterer i det sydlige Malmø.

Kvarteret Hyllivång på 70 ha er beliggende nordligt i den centrale del af Brostaden. Her forventes fuldt udbygget 2.000 boliger og 5.000 arbejdspladser i et forholdsvist tæt bebygget område, koncentreret om den kommende jernbanestation for lokale og regionale tog.

Bunkeflostrand er en villaforstad med ca. 4.000 indbyggere sydligt i Brostaden ud mod Øresund. Øresundsforbindelsens landanlæg går mellem Bunkeflostrand og selve Malmø, og kvarteret forventes med tiden at få karakter af et selvstændigt byområde. Udbygningen af området, som er på 100 ha, vil give plads til ca. 2.200 boliger, hvilket kan øge indbyggertallet til ca. 10.000. Dertil kommer i alt ca. 500 arbejdspladser.

I den østlige del af Brostaden ligger Svågerstorp, et erhvervsareal på 40 ha, som fuldt udbygget forventes at have 60-70 virksomheder med 3.500 arbejdspladser. En væsentlig del af området er afsat til produktionsvirksomheder. Desuden lægges der særlig vægt på at tiltrække internationalt orienterede og vidensintensive virksomheder til dette område.

Endelig i den vestlige del af Brostaden ligger området Kalkbrottet på 40 ha – opkaldt efter Limhamns kalkbrud, som har afviklet produktionen. Det pågår overvejelser om udviklingen af området, hvor der forventes at kunne skabes 700 boliger og 1.400 arbejdspladser.

3. Kollektiv trafikbetjening

3.1. Det integrerede togsystem i Øresundsregionen

Jernbanetransport vil udgøre rygraden i den kollektive transport over Øresundsforbindelsen, mens busser og andre tog på hver side vil udgøre tilbringersystemer til stationer og trafikknudepunkter i Øresundstogsystemet.

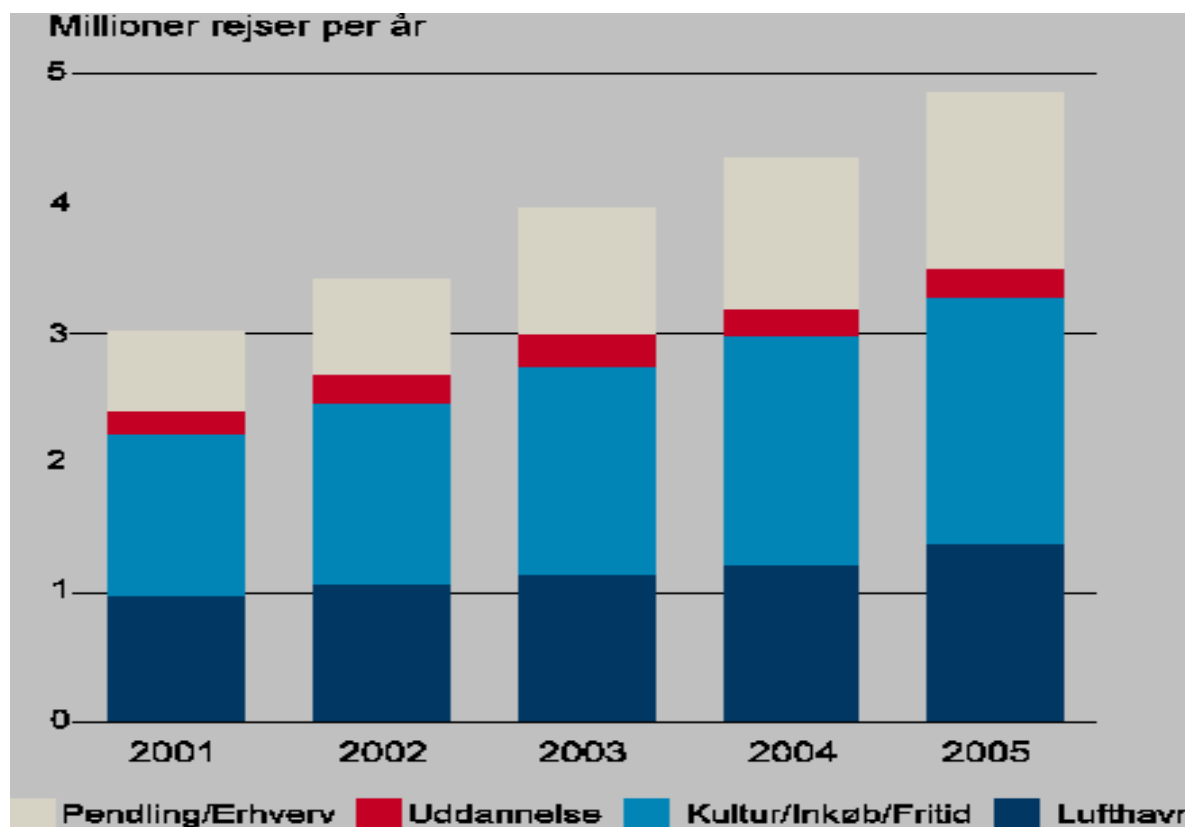
DSB og Statens Järnväger (SJ) er på den baggrund i færd med at fastlægge de driftsmæssige forhold for jernbanetrafikken over den faste Øresundsforbindelse. Der er i den forbindelse af DSB, SJ, HT og Länstrafiken Malmöhus den 5. februar 1996 underskrevet en intentionsaftale om billet-, takst- og informationssystemer for den kollektive trafik i Øresundsregionen. Endvidere er der den 3. juli 1996 af DSB og SJ underskrevet en rammeaftale om den regionale togtrafik mellem Sjælland og Skåne.

Grundlaget for trafiksystemet er DSB's og SJ's fælles trafikprognose, hvorefter der forventes 3 mio. rejsende over Øresundsforbindelsen i år 2001, stigende til 4,8 mio. rejsende i år 2005, jf. figur 3. Når Citytunnelen bliver taget i brug i år 2005 vil det potentielle rejsegrundlag blive markant øget.

DSB og SJ vil foretage samdrift med Øresundstog, der grundlæggende er baseret på 3 regionaltog pr. time i hver retning over Øresundsforbindelsen. Togsystemet muliggør direkte togforbindelser fra alle Kystbanestationer, Citystationerne samt de tre nye stationer på Øresundsbanen til stationer på strækningen til Helsingborg, Lund og Kristiansstad, jf. figur 4. Endvidere vil der med det nye regionaltogsystem Roskilde-Københavns Lufthavn, som fra september 1998 kører via Kalvebodbanen, kunne opnås forbindelse til/fra Skåne med et togskifte, udover de mange muligheder via Københavns Hovedbanegård.

DSB og SJ indskyder hver især Øresundstog i en fælles pulje til drift af den fælles køreplan for regional trafik over Øresundsforbindelsen. På dansk side køres 2 Øresundstog pr. time til/fra Helsingør samt 1 tog pr. time til/fra Østerport. På svensk side køres 1 Øresundstog pr. time til/fra Malmø, 1 tog pr. time til/fra Helsingborg samt 1 tog pr. time til/fra Malmø, som hver anden time fortsætter til/fra Kristiansstad.

Figur 3. Prognose for togtrafikken over Øresundsforbindelsen.



Kilde: "Vi binder Øresundsregionen sammen", DSB, SJ, HT og LTM, september 1997.

DSB og SJ har igangsat en vurdering af behovet for og ressourceindsatsen ved at køre 4-5 Øresundstog om natten, således at der kan etableres en egentlig nattogskørsel og timedrift med Øresundstog, primært mellem København og Malmø.

Derudover er der et stort antal interregionale forbindelser mellem Karlskrona og København.

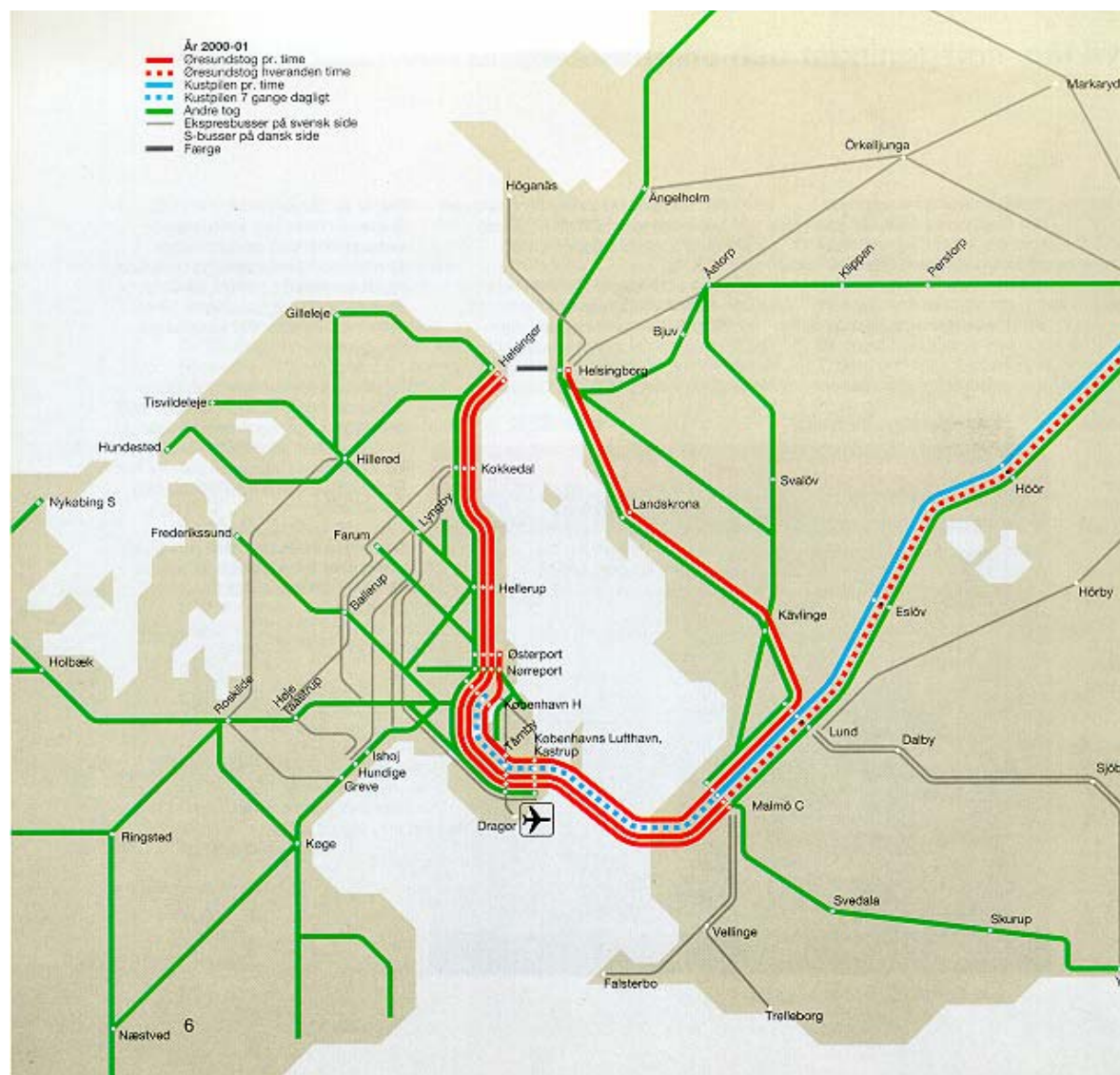
SJ arbejder på at køre et rimeligt højfrekvent fjerntogsystem med X 2000 tog til København fra hhv. Stockholm og Gøteborg.

DSB har desuden iværksat en undersøgelse i samarbejde med de berørte myndigheder og instanser om mulighed for at køre intercitytog til Ystad af hensyn til trafikken til/fra Bornholm, jf. afsnit 2.4.3.

Rejsetiden mellem København og Malmø er beregnet til 38 minutter, mens en rejse mellem Københavns Lufthavn og Malmø vil kunne gøres på 23 minutter. Når City-

tunnelen åbner vil rejsetiden blive forkortet med 2 minutter. Endvidere vil tog som ikke længere behøver at vende ved Malmø Centralstation spare yderligere 3-6 minutter.

Figur 4. Den valgte køreplan for år 2000-2001 med Øresundstog i 20 minutters drift over Øresund.



Kilde: "Vi binder Øresundsregionen sammen", DSB, SJ, HT og LTM, september 1997.

Citytunnel-projektet vil strække sig under den centrale del af Malmø, fra Malmø Centralstation til Hyllie, hvor den vil blive tilsluttet til Øresundsbanen. Udover en ny station ved Malmø C vil der blive bygget to helt nye stationer, Triangeln og Hyllie.

Det er DSB's og SJ's plan senere at integrere trafikken yderligere på begge sider af Sundet, herunder når Citytunnelen i Malmø åbner i år 2005.

Øresundskonsortiet har oplyst, at det vil være en realistisk målsætning, at Øresundsforbindelsen tages i brug den 1. juli år 2000. Dette under forudsætning af, at anlægsarbejdet ikke bliver ramt af uheld, arbejdskonflikter eller ekstreme vejr-situationer. Den 1. juli år 2000 vil 8 Øresundstogsæt være leveret og klar til drift, ud af en samlet leverance på 27 togsæt, jf. afsnit 2.4.1.

DSB og SJ anskaffer de 8 togsæt specifikt målrettet på kørslen over Øresund, mens de resterende togsæt i princippet anskaffes til brug på tilstødende strækninger, hvis trafik gradvis integreres helt med trafikken på strækningen København-Malmø.

For at kunne gennemføre den køreplan, der af DSB har været forudsat iværksat fra den 1. oktober år 2000, allerede fra den 1. juli år 2000, vil DSB og SJ være nød til at have 10 togsæt klar til drift fra denne dato og ikke 8, som det ellers var planlagt.

DSB og SJ har på den baggrund anmodet leverandøren om at søge at fremme leveringen af Øresundstogsættene, så de 10 kan være leveret. Leverandøren har svaret, at mulighederne for tidligere levering vil blive undersøgt.

Parallelt hermed har DSB og SJ igangsat et arbejde med at finde en trafikløsning, der inddrager anvendelse af andet materiel, primært danske og svenske IC3-togsæt til i en overgangsperiode at kunne supplere de leverede Øresundstog, således, at der vil kunne køre tog som planlagt, når Øresundsforbindelsen åbner.

3.2. Billet- og takstsystem

Der anvendes i og med tilknytning til Øresundsregionen flere forskellige takstsystemer afhængig af, om der er tale om lokale rejser eller fjernrejser. På dansk side har HT takstkompetencen i Hovedstadsområdet, mens DSB har takstkompetencen for dansk fjernrejser. På svensk side har Skåne Trafik takstkompetencen i Skåne län, mens SJ har takstkompetencen for svenske fjernrejser. For den grænseoverskridende Øresundstrafik er det DSB og SJ, som har takstkompetencen.

Takstsystemerne er opbygget efter forskellige principper, med forskellige prisniveauer og anvender forskellige former for teknik. For så vidt angår international jernbanepassagertrafik, er det lovgivningsmæssige grundlag de såkaldte CIV-bestemmelser, der er udarbejdet på basis af en statskonvention, som Danmark ratificerede i 1981.

DSB og SJ har i samarbejde med HT og LTM (siden 1. januar 1998 Skåne Trafik) i flere år arbejdet på at udvikle et fælles takstsystem for den grænseoverskridende regionale Øresundstrafik, hvor der er taget højde for diverse tekniske og økonomiske aspekter, men hvor målet har været, at takstsystemet skulle være enkelt og let forståeligt for kunderne.

Af hensyn til kunderne, der starter deres rejse i Skåne og slutter i Hovedstadsområdet eller omvendt, planlægges et særligt *Øresundstakstsystem* indført.

Det kommende Øresundstakstsystem vil omfatte:

- alle rejser med Øresundstogene, samt
- tilslutningskørsel med alle DSB's tog, HT-busser samt privatbaner og Metroen i Hovedstadsområdet, samt
- tilslutningskørsel med Skåne Trafikens Pågatåg, Kustpilen og busser i Skåne län.

Den takstmodel, som nu foreligger, er en model baseret på en zoneinddeling, hvor HT's zoner samles i 7 store zoner og tilsvarende samles zonerne i Skåne i 10 store zoner. Prissætningen bliver relationsbestemt, det vil sige at prisen fastsættes for hver enkelt navngiven zone i Skåne til hver enkelt navngiven zone i Hovedstadsområdet eller omvendt. Kunden kan således foretage den samlede rejse med tog og bus hen over Øresund på en billet.

Trafikselskaberne planlægger fra starten at tilbyde 3 Øresundsprodukter, nemlig en *kontantbillet*, et *rabatprodukt* samt et *periodekort*. Kontantbilletten og periodekortet vil blive udstedt på papir, sådan som det kendes fra Hovedstadsområdet i dag. Startløsning for rabatproduktet er derimod ikke endeligt fastlagt, hvilket især

skyldes tekniske forhold, idet der anvendes forskellig billetteringsteknologi i Hovedstadsområdet og i Skåne län.

Herudover overvejes det at indføre et kommercielt baseret familieprodukt, samt om muligt et studenterkort på samme vilkår, som i dag kendes i Danmark.

Øresundskort og -billetter planlægger trafikkselskaberne at sælge fra alle betjente kortsalg både i Skåne og i Hovedstadsområdet. Endvidere vil billetter også kunne sælges fra automater, sådan at der opnås en bred dækning af regionen.

Der arbejdes i øjeblikket med at indføre nye elektroniske billetsystemer i såvel Skåne som i Hovedstadsområdet. HT og DSB er længst fremme, og et nyt system forventes taget i brug i løbet af de første år efter åbningen af den faste forbindelse. De 4 trafikkselskaber samarbejder løbende om at sikre kompatibilitet, sådan at kunden på sigt kan anvende samme rejsekort til rejse i de forskellige takstsystemer. De nye billetsystemer vil betyde, at det vil være muligt at tilbyde kunderne et mere omfattende og differentieret udbud af billetprodukter.

3.3. Trafikkselskabernes foreløbige ideer til prisfastsættelsen for Øresundsrejser

Arbejdet vedrørende den endelige prisfastsættelse for rejser i Øresundsregionen er ikke afsluttet. De kollektive trafikkselskaber i Øresundsregionen har dog gjort sig nogle foreløbige tanker herom.

Prisfastsættelsen vil finde sted ved en afvejning mellem hensynet til at fremme integrationen i regionen og hensynet til trafikkselskabernes driftsøkonomi. I den forbindelse skal bemærkes, at i aftalen mellem den danske og svenske regering om en fast forbindelse over Øresund fremgår, at jernbaneselskaberne i Sverige og DSB hver skal betale 150 mio. danske kroner årligt for benyttelsen af jernbaneforbindelsen over Øresund (1991 priser).

Jernbaneselskaberne (DSB og SJ) har ud fra en forventning til transportbehov m.v. foreløbig valgt at tage udgangspunkt i en gennemsnitlig pris på 60 danske kroner for en enkel rejse mellem København og Malmø. Et månedskort forudsættes at koste 1200 danske kr. Det er ca. 50 pct. mere i forhold til en tilsvarende rejse internt i HT-området.

Det er meget svært at vurdere hvor meget prisen betyder for antallet af rejser og rejsernes fordeling mellem de forskellige former for transportformer. Generelt er erfaringen, at en ændring af prisen på 10 pct. vil medføre en ændring af antallet af rejser med 3 pct.

Først umiddelbart før åbningen af Øresundsforbindelsen for den planlagte togtrafik vil DSB og SJ i fællesskab fastlægge det endelige prisniveau.

DSB og SJ har oplyst, at begrundelsen for, at det endelige prisniveau for den planlagte togtrafik først vil blive fastlagt umiddelbart inden åbningen af Øresundsforbindelsen er, at DSB og SJ ønsker at prisfastsætte transporten imellem Hovedstadsområdet og Skåne under optimal hensyntagen til den konkurrence fra øvrige transportmidler, der vil være pr 1. juli år 2000, herunder ikke mindst privatbilismen, flyvebådene samt diverse private busselskaber.

For flyvebådene kendes et prisniveau fra i dag, men med til en vurdering af det fremtidige niveau er det vigtigt for DSB og SJ at få konstateret, hvorledes færgeselskaberne vil reagere på bortfald af det toldfri salg.

For samtlige transportmidlers vedkommende gør det sig samtidig gældende, at det heller ikke ligger fast, hvorledes fradragsreglerne for transport imellem bolig og arbejde/uddannelsessted bliver, herunder om de bliver udformet forskelligt alt efter valg af transportmiddel (som på Storebælt).

Det er også uafklaret, hvorledes et periodekort til Øresundsregionen vil blive beskattet i Sverige, idet der er tanker i gang i Sverige om at momsbelægge et periodekort for den andel af kortet, som kan benyttes til interne svenske rejser eksempelvis i weekends eller lignende.

DSB og SJ mangler selv at fastlægge områdestrukturen i det fremtidige takstsystem endeligt, herunder om Bornholm evt. skal medtages i systemet, ligesom det skal besluttes, hvilke rabatprodukter der skal indføres. Her tænkes på nuværende klippekort evt. som rabatbilletter, studiekort, familiebilletter eller lignende. Også prisen for tillægsprodukter som Business og pladsbilletter skal fastsættes.

Ændringer i områdestrukturen, prisfastsættelse af "normalprodukterne", prisfastsættelse af tillægsprodukter samt indførelsen af rabatprodukter skal endvidere

konsekvensberegnes i forhold til nuværende prognoser og indarbejdes i de økonomiske- og passagermæssige forventninger. Modellerne til dette er under forbedring, så prognoserne bliver så troværdige som muligt.

Under alle omstændigheder skal den endelige prissætning ske mindst 2 måneder før åbningen af hensyn til forsalgsperiode og programmering af salgssystemer.

4. Taxilovens regler om grænseoverskridende personbefordring

4.1. Regler af betydning for grænseoverskridende personbefordring

Det fremgår af taxilovens § 1, stk. 1, at den der udfører erhvervmæssig personbefordring (taxikørsel og sygetransport) med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer føreren medregnet, skal have tilladelse her til, medmindre køretøjet udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel.

Af bestemmelsens stk. 2 fremgår, at erhvervmæssig personbefordring, der udelukkende udføres inden for dansk område med et motorkøretøj, der er indregistreret i udlandet, alene kan udføres i henhold til international aftale eller regler fastsat af trafikministeren.

Bestemmelsen regulerer den såkaldte cabotagekørsel, som kendes fra bus- og godskørselsområdet. På disse to områder er der i EU fastsat bestemmelser i medfør af traktatens artikel 75, stk. 1, litra b, ifølge hvilken Rådet fastsætter bestemmelser om, under hvilke betingelser transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende.

Der er på taxiområdet ikke fastsat EU-retsfor skrifter herunder vedrørende cabotagekørsel, men Kommissionen har foretaget nogle indledende undersøgelser på området. Hvert land kan således regulere inden for sit eget område og danske taxier kan kun køre i Danmark og svenske taxier kan kun køre i Sverige, med mindre der indgås en aftale herom.

I *Sverige* har taxikørsel været liberaliseret siden den 1. juli 1990, hvilket bl.a. indebærer, at en tilladelse til taxikørsel ikke kræver en behovsvurdering, ligesom tilladelse til taxikørsel ikke er geografisk afgrænset.

I *Danmark* udføres taxikørsel på grundlag af bevilling udstedt af kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor bevillingshaveren har fast forretningssted eller er tilsluttet et af den pågældende kommune godkendt bestillingskontor. I Storkøbenhavn udstedes bevillinger til taxikørsel af Storkøbenhavns Taxinævn.

Det følger af princippet om kommunal fastsættelse af antallet af tilladelser, at tilladelser udstedt af en kommune fortrinsvis skal anvendes til erhvervmæssig kørsel i tilladelseskommunen. Dette betyder, at taxier, der får kørselsopgaver, der rækker udover tilladelseskommunens grænser, efter opgavens afslutning hurtigst muligt skal vende tilbage til kommunen.

4.2. Indgåede aftaler

Danmark har ved overenskomst af 22. september 1981 indgået overenskomst med Norge, Sverige og Forbundsrepublikken Tyskland om internationale transporter ad landevej.

Det fremgår af overenskomstens art. 2, at danske eller tyske transportudøveres hyrevogne (taxier) må befordre passagerer ind i eller gennem det andet land. Bevillingsdokumentet eller en forkortet udfærdigelse af bevillingen skal medtages på rejsen.

Det fremgår endvidere, at det ikke er tilladt danske eller tyske transportudøvere at optage passagerer i det andet land. Dog er optagelse af passagerer i det andet land tilladt, når aftalen om befordring er indgået, før de ankommer til det andet land. Som optagelse af passagerer i det andet land anses ikke afhentning af sådanne passagerer, som på samme dag er blevet bragt til det andet land af den samme transportudøver.

Tilsvarende aftale om grænseoverskridende taxikørsel er ikke indgået med Sverige og Norge.

4.3. Mulighed for dansk-svensk aftale vedrørende taxikørsel

For indeværende er der drøftelser mellem Danmark og Sverige om muligheden for, at der indgås en bilateral aftale med Sverige om taxikørsel mellem Danmark og Sverige, i lighed med den aftale, der er indgået mellem Danmark og Tyskland på taxiområdet, således at danske eller svenske transportudøveres taxier må befordre passagerer ind i eller gennem det andet land uden anden tilladelse end den nationale tilladelse/bevilling til at udføre taxikørsel.

Det bør fremgå af aftaleteksten, at det ikke er tilladt danske eller svenske transportudøvere at optage passagerer i det andet land, med mindre aftalen om befordring er indgået, før de ankommer til det andet land. Som optagelse af passagerer i det andet land anses ikke afhentning af sådanne passagerer, som på samme dag er blevet bragt til det andet land af den samme transportudøver.

Baggrunden for forslaget om begrænsning af muligheden for optagelse af passagerer i det andet land er, at vi i Danmark har dels et tilladelsessystem, der er antalsbegrænset, dels et krav om, at man skal være tilsluttet et bestillingskontor, såfremt antallet af bevillinger i den pågældende kommune overstiger 10.

Hvis det tillades, at svenske taxiudøvere kan optage passagerer i Danmark uden de nævnte begrænsninger, kan der ske en underminering af dels tilladelsessystemet, dels kravet om tilslutningspligt til bestillingskontorer - idet svenske taxiudøvere så frit kan køre i Danmark.

Det er imidlertid under overvejelse at give tilladelse til, at svenske taxiudøvere f.eks. på et særligt afgrænset område i lufthavnen i Kastrup og Københavns Hovedbanegård skal kunne medtage passagerer tilbage til Sverige. Tilsvarende er det under overvejelse at danske taxiudøvere skal kunne medtage passagerer fra Øresundsholdepladser i Sturup Lufthavn og et andet centralt sted i Malmø-området.

En endelig stillingtagen til indholdet af en dansk-svensk aftale vedrørende taxikørsel forventes at foreligge i 1999.

5. Takster for vejforbindelsen

Taksterne for vejforbindelsen må ses i snæver sammenhæng med økonomien i Øresundsforbindelsen. Indtægterne fra kyst-til-kyst forbindelsen skal ikke alene muliggøre forrentning og tilbagebetaling af de optagne lån til denne forbindelse, men udgør også den væsentligste finansieringskilde for danske og svenske landanlæg.

Ca. to tredjedele af de forventede indtægter for Øresundskonsortiet vil skulle tilvejebringes fra forbindelsens vejdel, hvilket stiller store krav til en takstfastsættelse, der skal understøtte integrationen, tilgodese miljøhensyn, men også sikre de nødvendige indtægter for Øresundskonsortiet.

Det fremgår af den dansksvenske regeringsaftale om Øresundsforbindelsen, at taksterne skal fastsættes med udgangspunkt i færgetaksterne ved Helsingør-Helsingborg overfarten. På den baggrund indgår det i Øresundskonsortiets beregninger, at den gennemsnitlige takst for en personbil skal være ca. 160 kr. pr. passage i 1991-priser, svarende til ca. 195 kr. i 1998-priser. Taksten for en lastbil er ifølge disse beregninger ca. 810 kr. i 1991-priser, svarende til ca. 990 kr. i 1998-priser. De anførte priser er ekskl. moms.

Ifølge Øresundskonsortiet består det eksisterende marked over Øresund for personbiler primært af ferie- og fritidstrafik og i mindre grad af erhvervstrafik, mens der stort set ikke er nogen lokaltrafik¹.

Ferietrafikken er meget lidt følsom overfor prisændringer. Det samlede antal ferierejsende er stort set uændret, hvad enten overfartsprisen er høj eller lav. Lokaltrafikken er derimod meget følsom overfor prisen. Ved hyppige rejser over korte afstande får overfartsprisen meget stor vægt.

Rederierne tager i dag en væsentligt lavere pris for lokale hyppigt rejsende og som konsekvens en meget højere pris for international trafik. Rederierne har fastlagt

¹ I dag er fordelingen af trafikken mellem København og Malmø fordelt med 40 pct. til svenskerne, 40 pct. til danskerne og 20 pct. til udenlandsk transittrafik.

denne prisstruktur baseret på mange års erfaring om markedets udseende og rederiets nødvendige indtjening.

Øresundskonsortiet følger i sine foreløbige overvejelser samme prisdifferentieringsmetode. Grundprincippet er: jo hyppigere rejsende, jo lavere pris. Det skyldes dels, at det er nødvendigt at optimere indtægtsgrundlaget for at sikre Øresundskonsortiets selvfinansiering, dels at en fast pris for personbiler på ca. 195 kr. i 1998-priser ifølge selskabet vil fjerne eksistensgrundlaget for Helsingør-Helsingborg overfarten.

Formålet med den faste forbindelse er som nævnt at bidrage til integrationen i Øresundsregionen. Integrationen vil blive understøttet af en prisdifferentiering, der gavner lokaltrafikken.

For så vidt angår skønnet over, hvor meget trafikmængden vil øges, når den faste forbindelse åbner, opererer Øresundskonsortiet med begrebet integrationstrafik mere end trafikspring, som kendes fra Storebæltsforbindelsen. En af de væsentligste årsager hertil skal søges i det faktum, at der på Øresund er tale om et egentligt integrationsprojekt med langt flere udfordringer af kulturelle, arbejdsmarkeds-mæssige, politiske, miljømæssige m.v. aspekter i forhold til Storebælt.

Kompetencen til at fastlægge taksterne er i henhold til regeringsaftalen henlagt til Øresundskonsortiets bestyrelse. Bestyrelsen forventes at træffe beslutning om taksterne i juni 1999.

I øvrigt henvises til notat af 20. april 1999 fra Øresundskonsortiet (bilag 1), hvoraf Øresundskonsortiets overvejelser om takstfastsættelsen samt mulighederne for et trafikpotentiale ved øget integration i Øresundsregionen beskrives.

6. Mulighederne for at fremme Øresundsregionen som et regionalt center for logistik og distribution m.v., herunder ved kombineret transport

Transport inddrages i stigende omfang som en del af det samlede logistiksystem. Samtidig betyder internationaliseringen, at konkurrencepresset øges og virksomhederne forsøger derfor at rationalisere, blandt andet på logistikområdet.

Transport og logistik er en dansk styrkeposition, og Hovedstadsregionen er i dag en af de væsentligste regionale centre for transport og logistik. Samlet udgør transport/logistik 18 pct. af værditilvæksten og 11 pct. af beskæftigelsen i Hovedstadsregionen mod 17 pct. af værditilvæksten og 15 pct. af beskæftigelsen i resten af landet.

Hovedstadsregionen skal i samarbejde med de sydsvenske transportregioner markere sig som et transportknudepunkt. Det vil sige en regional "hub", hvor der udbydes distributionsfaciliteter, logistik- og transportydelser af europæisk klasse.

Et hovedformål med at fokusere på infrastruktur og logistik/transport er at udvikle de bedste betingelser for, at internationale virksomheder vælger at placere deres distributionsafdelinger i Øresundsregionen.

Øresundsregionen er særlig interessant for udenlandske virksomheder, der fokuserer på Nordeuropa og Østersøregionen. Derfor skal Øresundsregionen satse på at tiltrække internationale koncerners distributionscentre, og regionens transportvirksomheder skal erobre en større andel af det voksende europæiske marked.

Derved kan Øresundsregionen blive det sted, hvorfra internationale virksomheder koordinerer deres distribution og salgsarbejde, når de vil ind på de øst- og nordeuropæiske markeder.

De senere års store investeringer i Øresundsregionens infrastruktur - den faste forbindelse over Øresund, udbygningen af Københavns Lufthavn og styrkelsen af Høje Tåstrup som trafikalt knudepunkt samt tilsvarende en række infrastrukturinvesteringer i Skåne - giver en historisk mulighed for at udvikle regionens profil

som et internationalt distributionscenter. Nye infrastrukturinvesteringer må kobles tæt med visionen om at gøre Øresundsregionen til Nordeuropas distributionscenter.

Men infrastrukturen alene kan ikke give Øresundsregionen et forspring i forhold til andre europæiske storbyer. En anden afgørende faktor bliver udbuddet af logistikservice fra internationalt konkurrencedygtige transportvirksomheder, som kan udføre distributionen fra Øresundsregionen til hele EU og Østeuropa mere effektivt, end det sker fra andre storbyer.

Øresundsregionen og i særlig grad Hovedstadsregionen er i dag hjemsted for en række internationalt betydende logistik- og transportvirksomheder inden for luftfart, landtransport, rederivirksomhed og speditjonsbranchen.

Det er oplagt, at lokalisere lagerfaciliteter i nærheden af millionbyen, som i sig selv udgør et betydeligt marked. Øresundsregionen er også hjemsted for en række højteknologiske virksomheder, som efterspørger hurtig og pålidelig transport af deres højværdigods, hvor man blandt andet har fordel af Københavns Lufthavn.

6.1. Allerede igangværende arbejder/projekter med en Øresundsdimension

6.1.1. Erhvervspolitisk indsats

Regeringen fremlagde i januar 1998 en samlet erhvervspolitisk strategi for logistik og godstransport, som lægger op til en langsigtet indsats i en årrække fremover i samarbejde mellem erhverv og myndigheder. Det er afgørende, at Øresundsregionens transporterhverv, myndigheder og institutioner udnytter mulighederne i strategien ved aktivt at deltage i de nye aktiviteter.

I den forbindelse skal nævnes en beslutning om at styrke transporterhvervets adgang til viden. I takt med, at innovation bliver stadig vigtigere for transporterhvervet, er der et voksende behov for at styrke den offentlige forskning, der har potentiale for teknologisk og erhvervsmæssig nyskabelse i transporterhvervet. En sådan forskning vil medvirke til at fremme erhvervets konkurrenceevne.

Forskningsmiljøerne på området er i dag små og spredte, og erhvervets virksomheder har ringe tradition for at samarbejde med forskere. På den baggrund er det

foreslået, at der etableres et forskningscenter uden mure for logistik og gods-transport, der bl.a. skal finansieres ved offentlige midler.

Det overordnede formål for et Center for Logistik og Godstransport er at udbygge Danmarks erhvervsmæssige styrkeposition på logistik og transportområdet og at styrke vidensgrundlaget for offentlige politikker i forhold til området logistik og godstransport (f.eks. trafikpolitik, erhvervspolitik, miljø- og energipolitik).

6.1.2. Københavns Havn

Københavns Havn har to formål, som er beskrevet i lov om Københavns Havn fra 1992. Dels at betjene den søværtstrafik til København, dvs. at fungere som erhvervshavn. Dels at udvikle de havneområder til byformål, som ikke længere anvendes til egentlig havnedrift - dvs. til boliger, kontorer m.v.

Som erhvervshavn fungerer Københavns Havn som en servicevirksomhed for erhvervslivet i København og på Sjælland.

For så vidt angår *det første formål for Københavns Havn*, er et vigtigt forretningsområde DanLink, der betjenes via DanLink færgelejet i Søndre Frihavn. DanLink tjener især til at befordre jernbanegods mellem Sverige og det europæiske kontinent. DanLink er et samarbejde mellem DSB og SJ, som forventes at ophøre efter åbningen af Øresundsforbindelsen, idet færgefarten vil blive indstillet.

Københavns Havns placering som porten til Østersøen får større betydning i takt med, at åbningen af de Central- og Østeuropæiske lande. Specielt med henblik på at udvikle Baltikumtrafikken projekterer Københavns Havn i øjeblikket en helt ny færgeterminal i mellembassinet. Første etape af terminalen, som omfatter et nyt færgeleje koster ca. 50 mio. kr. Anlægget er taget i brug i 1997.

Samtidig udvider flere sydsvenske havne, herunder Trelleborg Havn, i disse år deres kapacitet. Der bygges således nye færgelejer og terminaler. Herudover er der løbende rederier, der lancerer nye færgeruter eller relancerer gamle til kontinentet. Der satses overvejende på at tiltrække godstrafik, hvilket rejser spørgsmålet om, hvorledes denne udvikling vil påvirke godstransporten via Øresundsforbindelsen. Det skal dog bemærkes, at Øresundskonsortiet har udarbejdet en analyse, der viser, at der er tale om stor forskel på typen af gods som transporteres på henholds-

vis Østersøen og Øresund. Øresund har i øjeblikket fremgang med stykgods og gods med stor tidsafhængighed, hvorimod ruterne på Østersøen betjener det tunge, mindre tidsafhængige gods.

Københavns Havn og Malmø Hamn AB indgik i november 1997 en samarbejdsaftale. Gennem regionalt samarbejde mellem havnene i Øresundsområdet var det målet herigennem at medvirke til regionens udvikling samt at forstærke søfartens og øvrige transportmidlers konkurrenceevne til gavn for regionens industri og øvrige interesser.

I 1998 blev samarbejdsaftalen konkretiseret, idet der blev indgået aftale om, at de to havne ville undersøge mulighederne for fælles selskabsdannelse mellem de to med henblik på, at en fælles Øresundshavn kan styrke konkurrenceevnen for søtransport til/fra Øresundsregionen.

Bestyrelserne for Københavns Havn og Malmø Hamn AB har senest henholdsvis den 22. og 25. marts 1999 vedtaget et "letter of intent", hvori hovedlinierne for et fælles havneselskab er beskrevet.

De to havne er enige om dannelsen af et svensk aktieselskab under navnet Copenhagen Malmø Port (CMP) med en aktiekapital på op til 100 mio. kr. Hver af parterne skal indskyde 50 % af aktiekapitalen og eje 50 % af selskabet. CMP's bestyrelse skal bestå af 8 bestyrelsesmedlemmer, som udpeges af parterne hver med halvdelen. Formandsskabet skal skifte mellem parterne og gælde for 2 år ad gangen. Selskabets hovedkontor ønskes placeret i København.

Ifølge ovennævnte "letter of intent" skal CMP være ansvarlig for den samlede havnevirksomhed i Københavns og Malmøs havne inden for en række nærmere beskrevne områder. CMP skal overtage personale, maskiner og køretøjer samt i nødvendig omfang kortfristede fordringer og gæld fra Københavns Havn og Malmø Hamn AB. For anvendelse af havneanlæggene, som ikke skal overtages af CMP, skal der betales benyttelsesafgift, der som udgangspunkt skal være forretningsmæssigt baseret.

I beskrivelsen af CMP's målsætning anføres, at CMP skal være en attraktiv ressource, som udvikler de søbårne transportere til gavn for den samlede Øresundsre-

gion og for regionens forretningsliv, og at CMP skal være en vigtig aktør i udviklingen af miljømæssige transportere i regionen. Ud over at være en vigtig handelspartner for den lokale og regionale industri skal CMP, til gavn for regionenes forretningsliv generelt, inden for flere forretningsområder stræbe mod udvidede forretningsrelationer med hensyn til transit- og regionaltrafik for Nordeuropa.

Det er aftalt mellem de to havne, at der skal etableres en interimorganisation for at skabe forudsætninger for etablering af et funktionsdygtigt fælles selskab pr. 1. januar 2000.

Københavns Havn havde i 1998 en omsætning på henholdsvis 317 mio. kr. Heraf udgjorde omsætningen vedrørende arealudviklingen 34 mio. kr. Malmø Hamn AB havde i 1998 en omsætning på 184 mio. kr. Københavns Havn har ca. 350 ansatte, mens der i Malmø Hamn AB er ca. 200 ansatte.

Københavns Havn og Malmø Hamn AB forventer, at sammenlægningen vil indebære omfattende stordriftsfordele indenfor produktion og administration samt synergieffekter. Derudover forventes fordelene at ligge i et mindsket investeringsbehov, gevinster ved fælles markedsføring, bedre overensstemmelse med miljømål og målene for den fysiske planlægning i København og Malmø samt mulighed for dannelse af et selskab med et stærkt økonomisk udgangspunkt.

Ved en eventuel sammenlægning af de to havne er det nødvendigt at bemærke de organisatoriske forskelle mellem de to havne. Københavns Havn er således et selvstændigt forvaltningssubjekt reguleret ved lov, mens Malmø Havn er et aktieselskab. Ydermere har havnen i Malmø udelukkende havnedrift som formål og lejer kommunale anlæg til driften. Københavns Havn skal derimod forestå arealudvikling på lediggjorte havneanlæg.

Københavns Havns andet hovedformål er at tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af de havneområder i København, der ikke længere skal anvendes til havnevirksomhed. Disse områder skal udvikles i overensstemmelse med intentionerne i Københavns kommuneplan.

6.1.3. Øresundsregionen som et maritimt udviklingscenter

Desuden skal nævnes, at der inden for det maritime område er igangsat et dansk-svensk samarbejde med at videreudvikle og markedsføre Øresundsregionens styrkepositioner med projektet "Øresundsregionen som Europas Maritime Udviklingscenter".

Projektet er igangsat af Københavns Havn i samarbejde med regionsforbundet Skåne og med støtte fra Europa-Kommissionens Interreg. II-program for Øresundsregionen.

Baggrunden for projektet er, at Øresundsregionen traditionelt altid har været præget af det maritime miljø. Som resultat heraf repræsenterer virksomhederne i dag såvel en stor driftsmæssig viden som en betydelig forsknings- og udviklingskapacitet. Dette gælder såvel for de egentlige maritime enheder som for de tilknyttede industrier og servicevirksomheder.

Den offentlige sektor har ud over områderne forskning, udvikling og uddannelse betydning gennem en omfattende regelfastsættelse med et internationalt perspektiv. Der findes allerede betydelig maritime styrkepositioner i Øresundsregionen, som med fordel kan udvikles og markedsføres yderligere.

Projektets mål er bl.a. at styrke eksisterende virksomheder, forskning samt uddannelse, at tiltrække nye virksomheder og internationale organisationer til regionen samt at skabe nye aktiviteter i det maritime led i transportkæden.

6.2. Regulering af vejgodstransport i Danmark og Sverige

Den liberalisering og harmonisering af konkurrencebetingelserne, som er indført i forbindelse med det indre marked, har stor betydning i forbindelse med den internationale godstransport. Fra 1. juli 1998 er der givet fri adgang til cabotage for vejgodstransporten, dvs. adgang til at udføre indenlandsk godstransport i lande, hvor virksomheden ikke er hjemmehørende, hvilket udgør det sidste skridt i liberaliseringen af vejgodstransporten.

Selvom cabotage er frigivet i EU fra den 1. juli 1998, har det reelt været fuldt liberaliseret i de seneste år grundet det store kontingent af cabotagetilladelser.

Både i Danmark og Sverige forudsætter cabotageudøvelse, at man bliver momsregistreret i det pågældende land. Dette betyder, at aktiviteter, som udføres af en dansk virksomhed i Sverige i forbindelse med cabotage, montage samt køb og salg af varer, er momspligtige aktiviteter fra første krone. Tilsvarende gælder for en svensk virksomhed, der udøver tilsvarende aktiviteter i Danmark.

Der synes ikke at være afgørende forskelle i forbindelse med henholdsvis etablering i Sverige/Danmark, ligesom der heller ikke er afgørende forskelle i forbindelse med cabotage i de pågældende lande.

6.3. Kombineret transport

Forbedringer af infrastrukturen svarer til andre åbninger af markederne. Infrastruktur, f.eks. broer, giver nye muligheder for alle, der benytter den, både danske og udenlandske operatører. Alle virksomheder omkring ny infrastruktur bliver udsat for et øget konkurrencepres, som vil være til fordel for de stærkeste virksomheder.

Da logistik og transport som nævnt i indledningen er en dansk styrkeposition, må forbedringer af infrastrukturen samlet set antages at være til fordel for transporterhvervet og transportkøberne.

De faste forbindelser over Storebælt og Øresund vil generelt forbedre logistikken i forhold til Skandinavien og det øvrige Europa.

Infrastrukturen skal fremme udviklingen af kombineret transport med et gnidningsfrit samarbejde mellem transportformerne. Kombineret transport kræver, at infrastrukturen for lastbiler, godstog, fragtskibe og fly hænger sammen i knudepunkter mellem transportformerne. Udover infrastruktur kræver kombineret transport, at der udvikles stadig mere effektive dør til dør koncepter med effektive terminaler og samlede IT-løsninger.

Et langsigtet projekt for en effektivisering af Øresundsregionen forudsætter, at der etableres en integreret terminalkapacitet - et integreret Cargo-center. Udviklingen af et sådan Cargo-center afhænger dels af opretholdelsen af natflyvning dels af udviklingen på passagerområdet. De to faktorer hænger ligeledes indbyrdes tæt sammen.

Der findes i dag gode muligheder for at udnytte de økonomiske fordele af integrerede transportsystemer. Kombineret transport mellem tog og vej udnyttes i stigende grad. Der findes tilsvarende kombinationssystemer for fly og lastbiler og containertrafikken indebærer kombinationsløsninger, som omhandler søfart, jernbanetraffic og lastbiltransporter.

Den infrastruktur, som forbinder henholdsvis Københavns Havn, lufthavnen, Øresundsforbindelsen, jernbanen samt motorvejssystemet, skal yderligere optimeres i forhold til det eksisterende. I denne forbindelse kan Københavns-projektet, den østlige havnetunnel, såfremt det realiseres, medvirke afgørende til, at man på den ene side kan optimere muligheden for anvendelsen af kombineret transport samt hensynet til Københavns miljømæssige forhold, jf. afsnit 2.6.1. for en omtale af mulighederne for at etablere en østlig havnetunnel i København med tilhørende tilslutningsveje.

En langsigtet fælles udvikling af Øresundsregionen forudsætter endvidere at regionen får tilgang af helt nye terminaler og anden lokal infrastruktur for at kunne håndtere økonomisk fordelagtige løsninger på virksomhedernes logistikproblem.

Sådanne terminaler og distributionscentre kunne placeres på de tidligere nævnte havnearealer, som ikke længere skal anvendes til havnevirksomhed.

Infrastrukturen for godstransport bør om muligt udbygges, hvor der findes flaskehals-problemer, og bør være særlig velfungerende omkring knudepunkter for den kombineret transport. Beslutninger omkring udbygning af infrastrukturen til fordel for godstransport bør desuden vurderes i lyset af de samfundsøkonomiske fordele og ulemper, det medfører.

6.4. Citylogistik

Der vil med den stigende trængsel på vejen skulle en effektiv bydistribution - "citylogistik" - til at fastholde dynamikken mellem virksomheder, leverandører og kunder inden for Øresundsregionen. Her vil det som i andre store byområder blive en stigende udfordring at udvikle effektiv "citylogistik", som belaster miljøet og infrastrukturen mindst muligt.

7. Postområdet

I Danmark har Post Danmark monopol på udbringning af breve på op til 250 gram. Der er ikke aktuelle tanker om at nedbringe monopoliet i nærmeste fremtid. Det er dog fastlagt i et EU-direktiv (97/67/EF om fælles regler for udvikling af fællesskabets indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet), at den grænse på 350 gram, som i følge direktivet er den øverste tilladte vægtgrænse for medlemsstaternes postmonopol, på baggrund af en fornyet gennemgang af sektoren, forventes yderligere nedsat i forbindelse med en gradvis og kontrolleret liberalisering fra år 2003.

Det skal dog i denne sammenhæng nævnes, at statens eneret til postbefordring af breve til udlandet blev ophævet ved Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 359 af 8. maj 1996, hvorfor postbefordring af breve fra Danmark til Sverige således fuldt ud er liberaliseret.

I Sverige er udbringning af post allerede fuldt liberaliseret.

7.1. Takster

De danske posttakster til Norden sammenlignet med de tilsvarende svenske takster fremgår nedenfor. Det kan tilføjes, at Post Danmark har gennemført en mindre takstændring i de danske brevtakster til Norden pr. 1. januar 1999.

Post Danmarks takspolitik for breve til Færøerne, Grønland og Norden er indtil videre gradvist at tilpasse takstniveauet til samme niveau som for Europa, således at der over tid kun opereres med 2 takstzoner for breve til udlandet; nemlig Europa og øvrige udland.

Brevtaksterne i Danmark forventes ikke påvirket af Øresundsforbindelsens komme. Brevtaksterne inden for monopolområdet kan i øvrigt kun reguleres i overensstemmelse med den i lov om postvirksomhed med tilhørende bekendtgørelser fastsatte prisloftsmodel.

Vægt		
0-20g	4,50 DKK	5,00 SEK
20-50 g	6,50 DKK	12,00 SEK
50-100 g	7,50 DKK	14,00 SEK
100-250 g	12,00 DKK	22,00 SEK
250-500 g	21,00 DKK	35,00 SEK
500-1000 g	49,00 DKK	70,00 SEK
1000-2000 g	90,00 DKK	110,00 SEK

Note: Taksterne er i 1998-priser.

De nordiske postvæsener har over de seneste 5-7 år tilpasset produktbuddet for både brev- og pakke trafikken, så det er blevet nemt for postordrevirksomheder at drive deres forretninger på tværs af de nordiske grænser. Heller ikke i denne sammenhæng forventes broens komme at påvirke aktivitetsniveauet, der i forvejen er meget højt og har været konstant stigende over årene.

For så vidt angår eventuelle ændringer i remailvirksomhed, kan nævnes, at med de transportveje, remailvirksomheder normalt benytter, forventes der ikke at ske en stigning i remailaktiviteterne. Øresund har ikke hidtil været en barriere for disse aktiviteter, og broens komme forventes derfor ikke at medføre ændringer, der vil påvirke situationen.

Det kan i den forbindelse nævnes, at incitamentet hos en afsender til at benytte sig af remail, er muligheden for at udnytte et konkret afsenderlands væsentlig lavere porto. (I dette tilfælde portoniveauet i Danmark eller i Sverige). Som det fremgår af de ovenfor nævnte takster, vil der ikke være meget forretning i at afsende "danske" breve fra Sverige, idet taksterne dér generelt er højere.

For så vidt angår ovennævnte betragtninger om udviklingen i brevtaksterne, postordrevirksomhed, remail m.v. skal det understreges, at der er tale om foreløbige vurderinger, som, afhængig af graden af et øget kommunikationsbehov og dermed skærpet konkurrence med følgende påvirkning af prisdannelsen, kan vise sig ikke at holde stik.

Det kan tilføjes, at der på kurérområdet allerede er etableret et samarbejde med Posten Ekspress, et datterselskab af Posten Sverige AB. I november 1998 blev der således etableret et kurérsamarbejde i Øresundsregionen baseret på Flyvebådene.

Post Danmark har i øvrigt allerede indledt et samarbejde med Posten Sverige AB om tilpasning af posttjenesterne til det nye marked i Øresundsregionen, da det forventes, at Øresundsregionen vil blive præget af en dynamisk udvikling, som vil påvirke bl.a. kommunikationsbehovet i en positiv retning.

Det kan endvidere oplyses, at Post Danmark og Posten Sverige undersøger synergieffekten ved en fælles produktionsløsning for international post, hvor man vil integrere den nuværende produktion i København.

Ud fra det ovenfor beskrevne ses der ikke behov for ændringer i lovgivningen eller behov for andre tiltag på postområdet på baggrund af Øresundsforbindelsens komme og udviklingen i Øresundsregionen.

8. Informationsteknologi og telekommunikation

Liberaliseringen af telesektoren på begge sider af sundet har allerede haft effekt på udbygningen af telenettet mellem Sverige og Danmark, samt på prisudviklingen, der har vist en faldende tendens. Der er ikke konstateret behov for særskilte initiativer på teleområdet.

En effektiv og tidssvarende telekommunikation og informationsteknologi indgår som grundelementer i etableringen af både forretnings- og privatsamarbejde over sundet. Med total liberaliseringen af telesektoren i både Danmark og Sverige er der i dag givet mulighed for via markedet at opfylde de nye og større kommunikationsbehov, der opstår som følge af integrationen i Øresundsregionen.

8.1. Infrastruktur og tjenester

Den markedsdrevne udnyttelse af den teknologiske udvikling indenfor telesektoren viser sig på både fastnet og mobilområdet.

Transmissionskapaciteten over sundet er inden for den seneste tid udvidet ved Telia og Tele2s nedlægning af søkabler, medens Tele2 også har en radio-kædeforbindelse. Der indlægges desuden omfattende ekstra lyslederkapacitet - 2 gange 96 fibre - i den faste forbindelse. Denne kapacitet udbydes på kommercielle vilkår til ibrugtagning i første halvår 2000.

På mobilområdet tilbyder alle danske og svenske mobilselskaber kunden mulighed for at benytte mobiltelefonen i Sverige indenfor teknologierne NMT 450/900 og GSM900.

På sigt vil Internettets forholdsvis høje gennemtrængning i både Danmark og Sverige kunne understøtte integrationen af regionen, gennem bl.a. udviklingen af elektronisk handel og distancearbejde.

Mulighederne for effektiv integration øges bl.a. ved teleselskabernes aktiviteter på tværs af grænsen. Således er to teleselskaber med udgangspunkt i Sverige - Telia og Tele2 - aktive på det danske marked, mens Tele Danmark gennem selskabet Telenordia er aktiv på det svenske marked.

8.2. Priser

Priserne for både telefoni og faste kredsløb mellem de to lande har været faldende over de sidste år. I en længere årrække har Tele Danmark desuden ydet en rabat på 10 pct. for opkald fra HT-området til den svenske kystzone. Ved årsskiftet 1998/99 er denne rabat yderligere forøget.

I forhold til priserne for lokalsamtaler i hhv. Malmø og København er prisen for en tre minutters samtale over sundet dog stadig forholdsvis høj, jf. nedenfor.

	Malmø 3 min (SEK)		København 3 min (DKK)	
	lokal	over sund	lokal	over sund
Tele Danmark	-	-	1.0	2,53
Telia	1.09	4.90	1.0	4,90
TELE2	1.10	4,46	0.94	4.90

Note: Alle priser er inkl. opkaldsafgift og moms, og rundet op til hele ører.

Det må forventes, at den generelle tendens til konkurrencedrevne prisfald på international samtaletrafik også slår igennem på dette område. Hertil kommer at prisforskellen vil indsnævres kraftigt når flere operatører får færdigetablet deres egne faste forbindelser, samt når de i Øresundsforbindelsen nedlagte kabler bliver idriftsat.

Liberaliseringen af telesektoren på begge sider af sundet har allerede haft effekt på udbygningen af telenettet mellem Sverige og Danmark, samt på prisudviklingen, der har vist en faldende tendens. Denne tendens må forventes forstærket med etableringen af Øresundsforbindelsen. Der er ikke konstateret behov for særskilte initiativer på teleområdet med henblik på integrationen i Øresundsregionen.

9. Perspektiver og barrierer

Såvel Hovedstadsområdet som Skåne-regionen er præget af en veludbygget *trafikal infrastruktur*. Efter at der i 1991 blev truffet beslutning om bygningen af den faste forbindelse over Øresund er der gennemført og planlægges gennemført yderligere væsentlige udbygninger. Disse er i høj grad gearret til at understøtte den integration i Øresundsregionen, der er et hovedformål med den faste Øresundsforbindelse.

Udbygningen har især lagt vægt på den kollektive transport, idet en af forudsætningerne for at kunne forene hensynet til øget mobilitet med målsætningen om miljø og bæredygtighed er, at en større andel af persontransporten finder sted med kollektive transportmidler.

En god trafikal infrastruktur er en væsentlig forudsætning for integrationen, men kan ikke i sig selv skabe denne. Det beror primært på en fjernelse af øvrige barrierer, herunder på skatteområdet, arbejdsmarkedet m.v.

Der vil til enhver tid kunne påpeges områder af den trafikale infrastruktur, hvor der er muligheder for forbedringer. I Hovedstadsområdet gælder dette bl.a. banestrækningen København-Ringsted ligesom undersøgelse af mulighederne for en østlig ringvej via en havnetunnel må ses i dette perspektiv.

Når den faste forbindelse over Øresund åbner i år 2000, vil der blive etableret hurtige regionale togforbindelser mellem Danmark og Sverige. DSB og SJ har indgået kontrakt om levering af i alt 27 elektriske *Øresunds-togsæt* til brug herfor. Der er tale om togsæt, der teknisk indrettes til at kunne køre med både dansk og svensk strømstyrke og sikkerhedssystem. Den trafikale integration af Øresundstoget på svensk og dansk side er et led i den overordnede vision om integration i Øresundsregionen. Der er ydermere en målsætning fra DSB og SJ om at gøre det enkelt at tage toget. Det indebærer høj frekvens og enkelthed i køreplanen i form af faste minuttal.

En af forudsætningerne for, at det *sammenhængende kollektive trafiksystem* i Øresundsregionen vil komme til at fungere, er, at takst- og billetsystemet bliver enkelt og let forståeligt for kunderne. På den baggrund arbejder DSB og SJ i samarbejde

med HT og Länstrafikken Malmöhus på at udvikle et fælles takstsystem for den grænseoverskridende regionale Øresundstrafik. Systemet må tage hensyn til de eksisterende tekniske forskelle i takstsystemer, men indebærer, at der vil kunne foretages kombinerede rejser med tog, metro og bus på en billet. Der vil tilsvarende blive mulighed for at købe rabatbilletter samt periodekort til kørsel i hele regionen. På længere sigt forventes det, at den teknologiske udvikling vil muliggøre endnu mere integrerede takst- og billetsystemer.

Danske og svenske regler for *taxikørsel* er meget forskellige, idet taxikørsel i Sverige er fuldt liberaliseret, mens der i Danmark gælder et tilladelsessystem. Det indebærer, at der med gældende regler ikke vil være muligheder for at svenske taxaer kan køre i Danmark, hvorimod danske taxaer frit kan køre i Sverige. Der pågår drøftelser mellem Danmark og Sverige om indgåelse af en aftale, hvor der sker en begrænset åbning af mulighederne for at svenske taxaer kan befordre passagerer til Danmark.

Et fundamentalt aspekt af den dansk-svenske regeringsaftale om Øresundsforbindelsen er, at denne skal fjerne den tidsmæssige transportbarriere mellem de to lande, men ikke den økonomiske barriere for trafikken over Øresund. Det vil af hensyn til at forbindelsen kan forrentes og tilbagebetales som forudsat være nødvendigt at opkræve *takster på forbindelsens vejdel* på nogenlunde samme niveau som de gældende færgetakster ved Helsingør-Helsingborg, således som fastlagt i regeringsaftalen. Til gengæld vil der være muligheder for at differentiere takststrukturen med henblik på at understøtte integrationen i Øresundsregionen. Dette vil især indebære, at taksterne for hyppigt rejsende fastsættes lavere end for dem, der kun lejlighedsvis benytter forbindelsen

Kompetencen til at fastsætte taksterne ligger i henhold til regeringsaftalen hos Øresundskonsortiets bestyrelse. Denne vil træffe beslutning i sagen i løbet af juni 1999.

Transport- og logistikerhvervene hører til blandt Øresundsregionens mest betydelige. Særligt i Hovedstadsområdet er styrkepositionen udtalt. Men Skåne spiller også en betydelig rolle som transportknudepunkt i Sverige. 70 procent af den svenske eksport sendes ud af landet gennem Skåne.

På kort sigt tegner der sig en række interessante perspektiver for godsfragt ved åbningen af Øresundsforbindelsen. Broen betyder således, at man kan tiltrække gods og trafik ca. 140 km længere op i Sverige end i dag.

På længere sigt vil forbindelsen i sig selv betyde, at markedet bliver større, og man vil kunne samle større godsmængder. Det giver virksomhederne nye muligheder for at rationalisere godshåndteringen. Endvidere vil den dynamik, broen sandsynligvis vil sætte i gang udvikle nye transportmønstre. Havnene forventer, at kunne sænke omkostningerne og tilbyde både bedre priser og bedre service, hvilket kan betyde, at noget af den tunge trafik kan finde sted med skib i stedet for på lastbil. Det afhænger dog blandt andet af, om der er de nødvendige containerterminaler.

På *postområdet* har Sverige liberaliseret udbringning af post. Danmark har monopol for udbringning af post indtil 250 g. Den foreløbige vurdering er, at der ikke vil være behov for ændringer i lovgivningen eller behov for andre tiltag på postområdet som følge af Øresundsforbindelsens komme og udviklingen i Øresundsregionen. Post Danmark har endvidere allerede indledt et samarbejde med Posten Sverige AB om tilpasning af posttjenesterne til det nye marked i Øresundsregionen.

Det må endelig forventes, at der kommer en øget integration i Øresundsregionen som følge af at *telesektoren* i Sverige og Danmark er fuldt liberaliseret. Internettets forholdsvis høje gennemtrængning i begge lande kan understøtte integrationen. Modsat er der barrierer omkring telefontakster. I forhold til priserne for lokalsamtaler i henholdsvis Malmø og København er prisen for en tre minutters samtale over Sundet således stadig forholdsvis høj.

Det må dog forventes, at den generelle tendens til konkurrencedrevne prisfald på international samtaletrafik også vil slå igennem på dette område. Hertil kommer, at prisforskellen vil indsnævres kraftigt når flere operatører får færdigetablet deres egne faste forbindelser, samt når de i Øresundsforbindelsen nedlagte kabler bliver idriftsat. Der er ikke konstateret behov for særskilte initiativer på teleområdet med henblik på integrationen i Øresundsregionen.

Bilag 1.**Notat udarbejdet af Øresundskonsortiet
vedrørende****Overvejelser omkring principper for prissæt-
ning ved passage over Øresund**

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

Indholdsfortegnelse

- 1. INDLEDNING**
- 2. TRAFIKVOLUMEN**
- 3. INDTJENINGSGRUNDLAG**
 - 3.1. Priser og prisdifferentiering
 - 3.2. Konkurrence
 - 3.3. Rentabilitet for den faste forbindelse
- 4. SAMMENLIGNING MED TILSVARENDE INFRASTRUKTURPROJEKTER**
- 5. TRAFIKPOTENTIALE VED ØGET INTEGRATION I ØRESUNDSREGIONEN**
 - 5.1. Forventet trafik og potentiale
 - 5.2. Forventninger til potentialet
 - 5.3. Elementer i potentialet
- 6. TRAFIKPOTENTIALE, MODELBEREGNINGER**
 - 6.1. Faktiske beregninger
 - 6.2. Ved øjeblikkelig integration, grundvurdering
 - 6.3. Efter tilpasning af bolig- og arbejdssteder
 - 6.4. Efter halvering af de faktiske barrierer mellem Sjælland og Skåne
- 7. VIL REJSENS PRIS PÅVIRKE TRAFIKPOTENTIALET?**
- 8. TRAFIKPOTENTIALE, SAMMENFATNING**

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

1. INDLEDNING

I regeringsaftalen mellem Danmark og Sverige er det fastlagt, at Danmark og Sverige i fællesskab skal anlægge og drive en afgiftsfinansieret, fast forbindelse for jernbane- og vejtrafik. Den faste forbindelse skal opføres og drives uden tilskud fra de to stater.

Formålet med den faste forbindelse er, at skabe forbedrede trafikforbindelser mellem de to lande og dermed tilvejebringe forudsætningerne for et forstærket og udbygget kulturelt og økonomisk samarbejde samt for udviklingen af et fælles arbejds- og boligmarked i Øresundsregionen.

Udgifterne til opførelse af den faste forbindelse skal lånefinansieres. Udgifterne til finansiering og tilbagebetaling af lånene samt betaling af de løbende driftsomkostninger skal dækkes ved at opkræve en afgift ved passage af forbindelsen.

Beslutningen om opførelse af den faste forbindelse i 1991 blev underbygget af beregninger med følgende forudsætninger om trafikydelse: et trafikmål på 10.000 enheder dagligt, hvoraf de 8.500 var personbiler og de resterende 1.500 lastbiler samt et mindre antal busser og en gennemsnitspris på kr. 160 pr. personbil og kr. 810 pr. lastbil, svarende til niveauet for færgeoverfart i 1990. Bl.a. på baggrund heraf kunne estimeres en tilbagebetalingstid af selskabets gæld på under 30 år.

I de ovenfor anførte beregningsforudsætninger og de under projektfasen førte drøftelser er det antaget, at passagen over Øresund ikke er momspligtig. Dette er understøttet af iagttagelsen af, at der allerede gælder regler for færgefarten over Øresund, som før og fortsat friholdes fra moms.

2. TRAFIKVOLUMEN

Trafikudviklingen over Øresund frem til år 2005 fremgår af figur 1 for personbiler og figur 2 for lastbiler. Figurerne indeholder dels den faktiske udvikling i perioden 1990-1997, dels en fremskrivning over den forventede trafik i perioden 1998-2005. Fremskrivningen er foretaget på baggrund af erfaringer fra trafikudviklingen

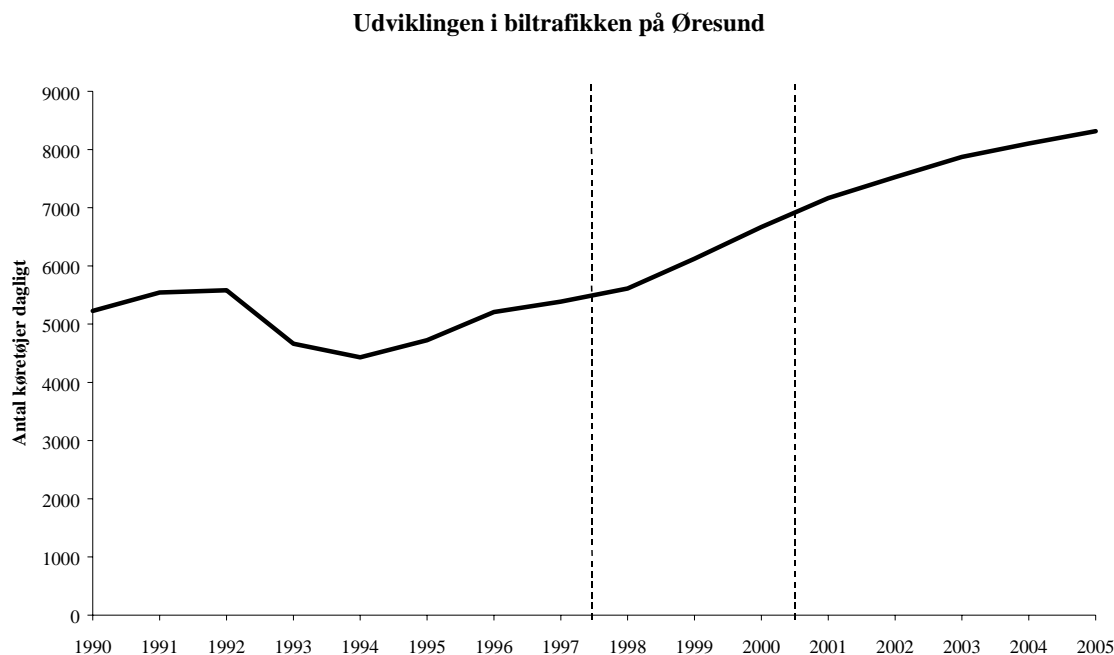
København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

i årene 1983-1996. Det fremgår af figurerne, at der fortsat kan forventes en ret høj, årlig vækst frem til år 2005.

Udviklingen i antal personbiler over Øresund kan bedst beskrives ved udviklingen i danske og svenske familiers disponible indkomst og deres villighed til at forbruge den disponible indkomst. Trafikken stiger med øget familieindkomst, hvis familien da ikke vælger at spare op frem for at forbruge. Trafikken over Øresund stiger hurtigere end den disponible indkomst, hvilket blot afdækker, at familierne bruger mere af den yderste indkomst til rejser, end de bruger til rejser af deres samlede, disponible indkomst.

Figur 1:



Figur 1 viser, at den finanspolitiske stramning i Sverige i 1993 havde en meget dramatisk effekt på personbiltrafikken over Øresund. Den efterfølgende stabilisering af væksten i begge landes økonomier resulterer i en trafikvækst frem mod år 2005.

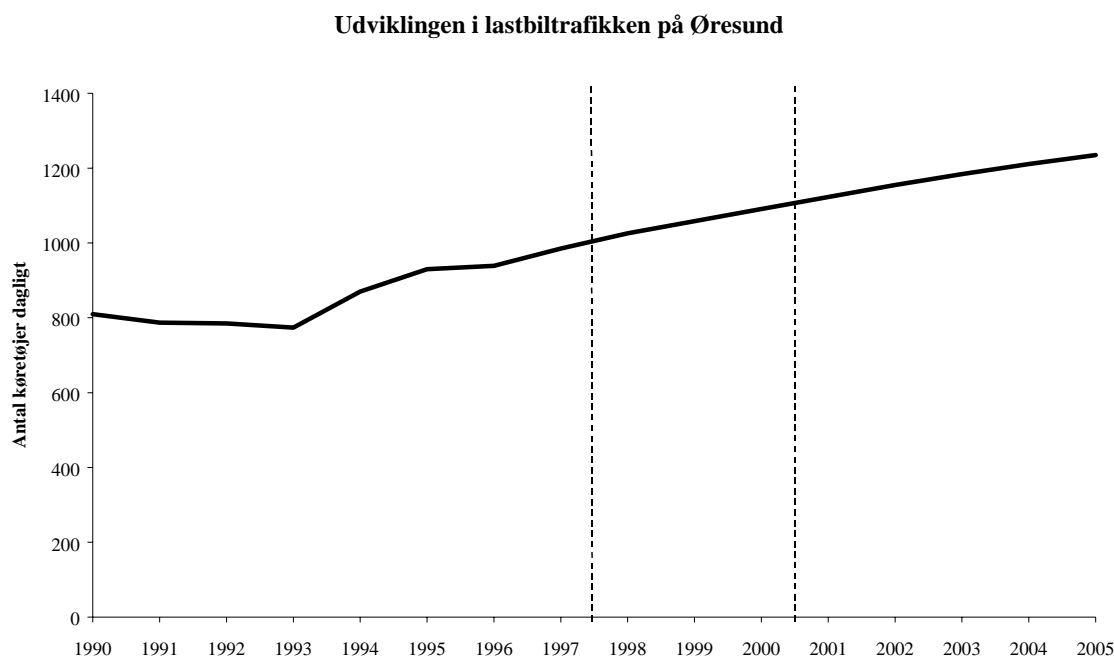
Lastbiltrafikken er bestemt af svensk im- og eksport. Efter den svenske depreciering i 1992/1993 har svensk eksport klaret sig fint på de udenlandske markeder.

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

Det har resulteret i en stærk vækst i lastbiltrafikken på Øresund. Væksten forventes at aftage noget frem mod år 2005, men den vil fortsat ligge på et højt niveau.

Figur 2:



Alt i alt må man forvente, at de eksisterende trafikformer over Øresund vil stige i de kommende 10 år. Det interessante bliver at se, om der oveni vil ske en regional integration af Sjælland og Skåne med et egentligt trafikspring til følge. Trafikken kan stige yderligere som følge af strukturelle ændringer mellem de to regioner. Sker det, vil alene regionens størrelse betyde, at trafikpotentialet i de kommende år er meget stort.

Trafikvolumen i månederne lige efter åbningsdagen vil naturligvis se helt anderledes ud. Nyhedsinteressen vil umiddelbart skabe megen trafik, mens den træghed, der altid er ved omlægning af rejsevaner, vil virke i modsat retning.

De nugældende prognoser for trafikudviklingen ligger på niveau med de oprindelige prognoser fra 1990, men internt har prognoserne skiftet karakter. Forventningerne til overførsel af trafik fra de konkurrerende færgeruter er nedjusteret væ-

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

sentligt som følge af erfaringerne fra Eurotunnel og rederiernes udtalte ønske om at indgå i konkurrence med den faste forbindelse. Til gengæld har trafikvolumen været begunstiget af den generelle økonomiske udvikling i Danmark og Sverige, en udvikling, der i øjeblikket peger mod et højere trafikgrundlag, end man kunne se i 90'ernes begyndelse.

Et åbent spørgsmål er den trafik, som skyldes integration i Øresundsregionen. Der er uden forbehold et meget stort potentiale i den samlede region. Såfremt dette potentiale bliver aktiveret, vil det kunne skabe megen trafik på den faste forbindelse.

Prognoserne er på dette område relativt konservative, og opførelsen af en fast forbindelse er ikke alene i stand til at influere på hastigheden af og styrken i en integrationsproces.

Integrationen vil naturligvis være betinget af den billetpris, Øresundskonsortiet opkræver af den hyppigt rejsende. En for høj pris kan hæmme integrationen afgørende, mens en lav pris ikke i sig selv vil kunne skabe integrationen. Set ud fra en snæver provenusynsvinkel er indtjeningspotentialet fra lokaltrafik mindre attraktivt end indtjeningspotentialet fra regional og international trafik – de ikke så hyppigt rejsende.

3. INDTJENINGSGRUNDLAG

3.1. Priser og prisdifferentiering

Den faste forbindelse over Øresund skal være langsigtet lønsom, d.v.s. anlægsinvesteringerne og de løbende driftsomkostninger skal dækkes af den fremtidige indtægtsstrøm, således at gælden er tilbagebetalt indenfor en rimelig tidsperiode.

Tidsperiodens længde er ikke fastlagt, men det kan konstateres, at en tilbagebetalingstid på meget over 50 år vil gøre projektets rentabilitet meget tvivlsom. Grundet de akkumulerende renter vil det være vanskeligt at få indtægtsstrømmen til at dække udgiftsstrømmen.

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

Omvendt forestiller staterne sig ikke, at den faste forbindelse skal tilbagebetales hurtigst muligt, eller om man vil, at den investerede kapital skal give det højst mulige privatøkonomiske afkast. Der ligger store samfundsøkonomiske gevinster i projektet, som man ikke har ønsket at mindske ved at opstille for stærke privatøkonomiske rentabilitetskrav.

Matematisk ligger balancen ved en tilbagebetalingstid på omkring 25-35 år. En længere tilbagebetalingstid øger det samlede projekts risiko; en kortere tilbagebetalingstid kan reducere de samfundsmæssige gevinster.

Indtægtsstrømmen er bestemt af trafikvolumen og billetpris ved passage. Spørgsmålet er nu, om det er muligt at finde en balance mellem de samfundsøkonomiske gevinster og den faste forbindelses rentabilitet. Balancen vil være bestemt af billetpriserne og det trafikvolumen, en given pris vil afføde.

I regeringsaftalen er det udtrykt, at Øresundskonsortiet fastsætter prisen med udgangspunkt i taksterne for overfarten Helsingør-Helsingborg. Det er antaget, at Øresundskonsortiet i sin prisfastsættelse anvender de samme principper, som rederierne på Helsingør-Helsingborg, derfor er de løbende rentabilitetsberegninger beregnet på grundlag af prisniveauet på overfarten Helsingør-Helsingborg i 1990.

Priserne er i høj grad sæsonbestemte. Det modsvares af den sæsonvariation, som fremgår af figur 3.

Det eksisterende marked for personbiler består primært af ferie- og fritidstrafik og i mindre grad af erhvervstrafik, mens der stort set ikke er nogen lokaltrafik.

Ferietrafikken er meget lidt følsom overfor prisændringer. Det samlede antal ferierejsende er stort set uændret, hvad enten overfartsprisen er høj eller lav.

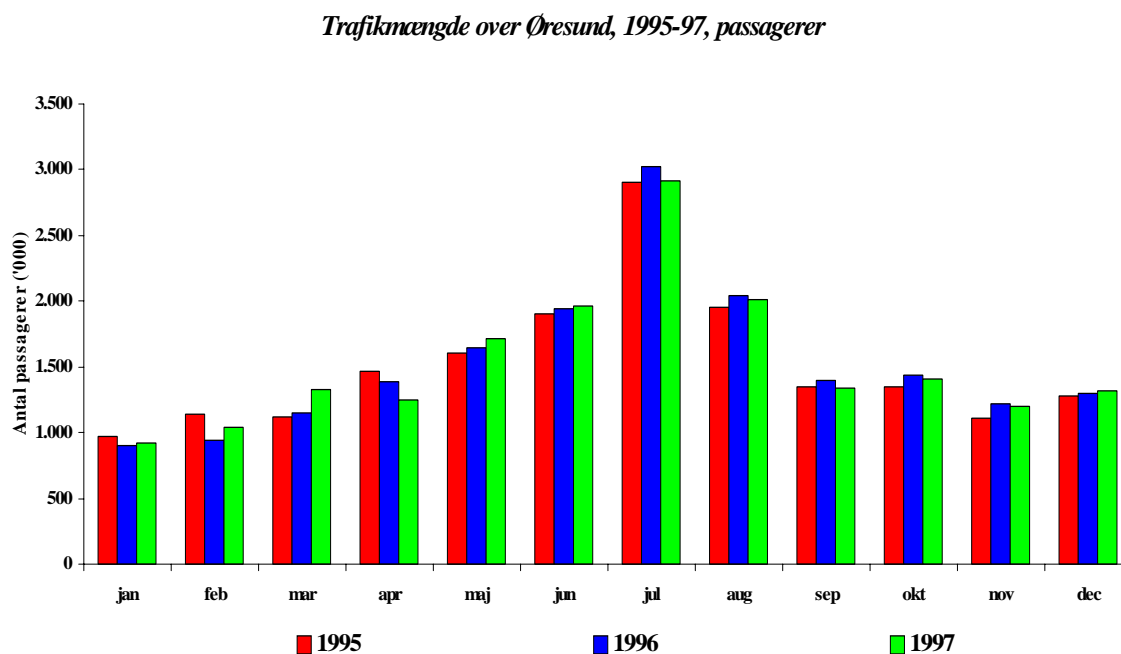
Lokaltrafikken er derimod meget følsom overfor prisen. Ved hyppige rejser over korte afstande får overfartsprisen meget stor vægt.

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

Ovenstående påstande er illustreret i figur 4. Figuren viser efterspørgselskurverne for stiliserede markedssegmenter, ferie, erhverv og pendling. Figuren viser, at ved en given pris vil der være et givet antal rejsende.

Figur 3:

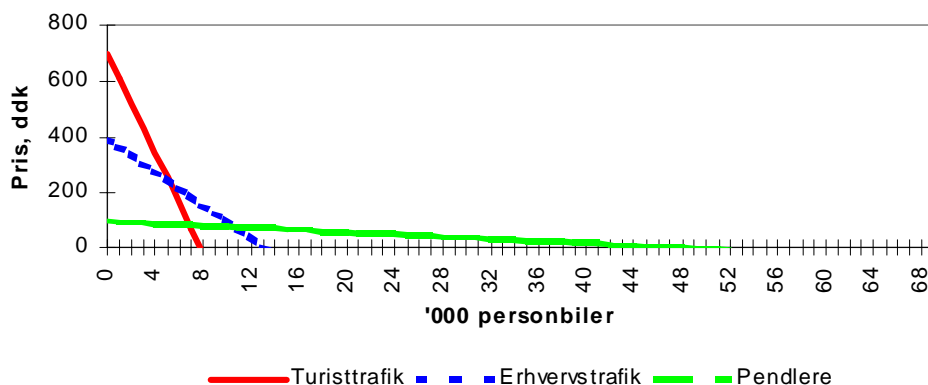


Figur 4:

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

Efterspørgselskurver for enkelt segmenter.



Den efterspørgselskurve, som er karakteristisk for den nuværende trafik, er den stejle kurve betegnet ferie. Som det fremgik af figur 3, er det primært ferietrafik, som passerer Øresund. For ferietrafikken gælder, at efterspørgselskurven er meget stejl. Det er for den enkelte billist af mindre betydning, om man betaler kr. 200,00, kr. 300,00 eller kr. 400,00 for at komme over Øresund, hvis man skal rejse fra Göteborg til Paris. Omvendt er markedet begrænset, og man kan ikke forestille sig mange flere ferierejsende i vid forstand, selv om priserne blev sat drastisk ned.

For indkøbs- og bolig-arbejdsstedstrafikken er argumenterne lige omvendte. Rejstens pris er af stor betydning, og der er en overgrænse for, hvor meget man overhovedet vil betale for en rejse.

Til gengæld er potentialet for trafik meget stort, hvis prisen sænkes. Den flade efterspørgselskurve benævnt pendling illustrerer denne situation. Ved tilstrækkeligt lave priser bør man forvente 20-30.000 dagligt rejsende – efter en indkøringsperiode, naturligvis.

Rederierne tager en væsentligt lavere pris for lokale, hyppigt rejsende og som konsekvens en meget højere pris for international trafik. Rederierne har fastlagt denne prisstruktur baseret på mange års erfaring om markedets udseende.

Fordelingen af trafikken over Øresund efter rejseform fremgår af tabel 1.

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

Tabel 1: Relativ fordeling på rejseformål af personbiltrafikken over Øresund

Rejseformål	Andel af trafikken 1995/1996 Pct.
Pendling	7
Forretning	20
Uddannelse m.m.	1
Indkøb	6
Besøg, kultur, ferie	66

Hvis den faste forbindelse skal være konkurrenceneutral, må Øresundskonsortiet følge samme prisdifferentieringsmetode i sine beregninger. Grundprincippet er: jo hyppigere rejsende, jo lavere pris. Det skyldes til dels, at det er nødvendigt at optimere indtægtsgrundlaget for at sikre Øresundskonsortiets selvfinansiering.

Formålet med den faste forbindelse er som nævnt at bidrage til integrationen i Øresundsregionen. Integrationen vil blive understøttet af en prisdifferentiering, som gavner lokaltrafikken, men den kan blive modvirket af, at passagerer i personbiler kan blive pålagt moms. Hermed vil en rejse over Øresund blive mindre attraktiv end en rejse internt på Sjælland eller i Skåne, eller f.eks. en rejse over Øresund med Flyvebåd.

3.2. Konkurrence

Det kan fastslås, at det er væsentligt, at Øresundskonsortiet anvender prisdifferentiering.

Den faste forbindelse og færgefart behandles forskelligt i EU's afgiftsmæssige definitioner samt i de nationale svenske og danske definitioner. Forskellene dækker indkøb af råvarer, behandling af ombord-salg samt erlæggelse af moms på transportydelsen.

Færgerederierne på Øresund er i dag underlagt specielle regler. Persontransport er ikke momsplichtig, og normalt vil indgående moms vedrørende disse aktiviteter ikke

kunne afløftes, men en særregel muliggør dette med deraf følgende konsekvenser, nemlig at færgerederierne bliver momsneutrale.

Da færgerederierne på Øresund ikke skal momsbelægge persontransporten, har de en konkurrencemæssig fordel overfor den faste forbindelse, idet privatbilister ikke kan fratække den moms, som er indeholdt i billetprisen på den faste forbindelse.

Integrations- og trafikmæssigt spiller det en rolle, om der opkræves moms på persontransport. Integrationen vil blive belastet med momsbeløbet.

Som nævnt har rederierne konkurrencemæssige fordele i afgiftsfordelingen på andre områder. Hvor stort et subsidieelement, der ligger her, er ikke opgjort, men det må naturligvis indgå i den samlede prisovervejelse over prisstrukturen.

3.3. Rentabilitet for den faste forbindelse

I sidste instans er det afgørende, at mulighederne for at skabe det nødvendige provenu til selvfinansiering er til stede. Det er konstant produktet af trafikmængde og pris, der er i fokus, ikke udelukkende de enkelte delelementer.

Indtægter forventes at fordele sig med en trediedel på henholdsvis personbiler, lastbiler og jernbane, hvor indtægtsgrundlaget for sidstnævnte ligger fast med DKK 300 mio. årligt i 1990-prisniveau.

Markedernes sammensætning sikrer, at man kan føre en prispolitik, hvor det privatøkonomiske krav om langsigtet lønsomhed kan forenes med det samfundsøkonomiske krav om integration af regionen og anvendelse af den faste forbindelse. Det forudsætter en segmentering af markedet, f.eks. efter hvor hyppigt den faste forbindelse anvendes, men det er vel egentligt en logisk konsekvens af den overordnede trafikpolitik, som føres i de to lande på andre trafikale områder.

4. SAMMENLIGNING MED TILSVARENDE INFRASTRUKTURPROJEKTER

Samspillet mellem markedssegmenter, konkurrenceforhold og tilgængelighed adskiller den faste forbindelse over Øresund markant fra de to sammenlignelige faste

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

forbindelser: Storebælt og Eurotunnel. Problemstillingerne omkring Øresundsforbindelsen er mere komplekse.

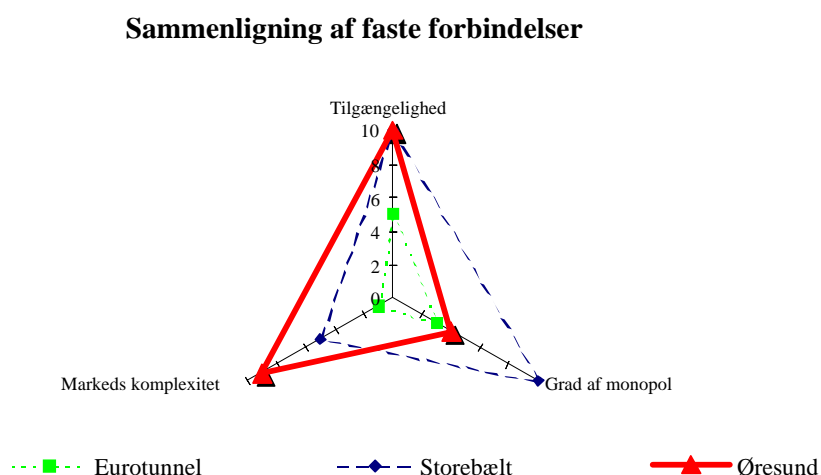
Ser man på frekvens, det vil sige hvor hyppigt man kan komme over forbindelsen, har Storebælt og Øresund samme karakteristika. De er begge forbindelser med høj kapacitet og med fuld tilgængelighed døgnet rundt.

Ud fra en konkurrencemæssig synsvinkel er Storebælt og Øresund meget forskellige. Storebæltsforbindelsen må vel nærmest betegnes som monopol, men Øresundsforbindelsen ligger i konkurrence med ikke alene de eksisterende Øresundsruter men også ruterne mellem Sydsverige og kontinentet. Konkurrenceforholdet forstærkes af, at den nuværende trafik primært er ferietrafik. Øresundsforbindelsen ligner nærmere Eurotunnel i konkurrenceaspektet.

Markedskompleksiteten er unik på Øresund. Hvor Storebælt betjener regional trafik og Eurotunnel international trafik, så skal Øresundsforbindelsen betjene alle former, international som national trafik samt, hvis integrationen lykkes, en betydelig mængde lokal trafik.

Øresundsforbindelsens samlede profil er anderledes, se figur 5.

Figur 5:



København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

Det er nødvendigt, at prisfastsættelsen afspejler Øresundsregionens kompleksitet til fremme for den regionale integration.

5. TRAFIKPOTENTIALE VED ØGET INTEGRATION I ØRESUNDSREGIONEN

5.1. Forventet trafik og potentiale

I de foregående afsnit er tilpasningen af den faktiske trafikstruktur til åbningen af den faste forbindelse blevet behandlet. Prognoser for trafikken over Øresund og på den faste forbindelse er opstillet ud fra viden om den eksisterende trafik, viden om, hvorledes trafikken vil udvikle sig ved åbning af nye trafikårer og forventninger til den økonomiske udvikling i samfundet. Resultatet danner det forretningsmæssige grundlag for Øresundskonsortiet, hvilket er basis for kravet om brugerfinansiering af den faste forbindelse.

I grundprognosen antages, at de eksisterende trafikmønstre omlægges, og det antages, at der sker et trafikspring på 40 pct. af den eksisterende trafik samt, at der herudover kommer 2.000 lokale rejsende dagligt. Alt i alt vil trafikken øges med 70 pct. som følge af åbningen af den faste forbindelse.

Når to så store regioner som Sjælland og Skåne får en fast forbindelse, vil der være et potentiale for lokal trafik. Det er et potentiale, som man endnu ikke kan se tegn på vil blive opfyldt. Potentialet kan derfor ikke indgå i det forretningsmæssige grundlag for den faste forbindelse, men potentialet kan analyseres og beregnes.

Ingen ved i dag, hvor hurtigt potentialet vil blive udnyttet, der kan gå 10 år eller måske en generation. Man kan på nuværende tidspunkt blot konstatere, at jo mere fokus og viden, der er omkring mulighederne, desto hurtigere vil visionen kunne opfyldes.

5.2. Forventninger til potentialet

Der findes i dag i regionen forventninger til en langt større trafikmængde. Forventningerne er udtrykt i en vision om en integration af den samlede Øresundsre-

gion. Hvis visionen bliver til virkelighed, er trafikmængderne for små i de hidtidige prognoser.

Det er i og for sig indlysende, hvis man ser på de eksisterende trafikmængder i fuldt integrerede regioner som f.eks. Storkøbenhavn eller Malmö-området. På Helsingør-motorvejen ved Nærum kører der 50.000 køretøjer dagligt, på motorvejen ved Avedøre kører der 70.000 køretøjer dagligt, og mellem Malmø og Lund kører der 45.000 køretøjer dagligt; alt sammen overvejende lokaltrafik, der er genereret i fuldt integrerede regioner.

I betragtning af Københavns og Malmøs størrelser må man på et tidspunkt forvente lignende trafikmængder på den faste forbindelse.

I realiteten er der i dag ingen integration mellem byområderne på hver sin side af Øresund, og man kan derfor vælge at betragte samfærdslen mellem de to byer som den synlige effekt af visionen om integration i regionen. Hvis visionen bliver opfyldt, vil der blive omlagt trafik fra den interne trafik i de to regioner til trafik mellem regionerne – det vil give sig udslag i et trafikpotentiale for den faste forbindelse.

Det internationalt unikke for den faste forbindelse over Øresund er potentialets størrelse. Man kan let argumentere for en fem- til tidobling af trafikken, hvis visionen bliver en realitet.

5.3. Elementer i potentialet

Ønskes en mere nøjagtig vurdering af potentialets størrelse, kan det være praktisk med nogle præcisioner. I det følgende behandles kun personbiltrafik i Øresundsregionen, det vil sige den lokale trafik. Trafikken kan have forskellige formål, eksempelvis bolig-arbejdsstedsrejser, forretningsrejser, indkøbsrejser eller øvrige rejser. Sidstnævnte indeholder kultur, besøg o.s.v. For i hvert fald de tre første grupper er det rejser, som allerede finder sted i dag indenfor de to regioner, men som fremover vil blive flyttet til rejser mellem de to regioner.

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

Et eksempel kan være, at en ansat i Københavns Lufthavn vælger at flytte sin bopæl fra Greve til Limhamn og dermed flytter sin og familiens arbejds- og indkøbsrejser fra Sydmotorvejen til den faste forbindelse over Øresund.

Visionen om integration er central i denne forbindelse. Der kommer ingen trafik, hvis befolkningerne ikke opfatter "den anden side" som et ligeværdigt valg.

Opfattes Greve og Limhamn som ligeværdige valg, får barriereeffekterne betydning. Der er ulemper ved at bosætte sig/arbejde på "den anden side". Det drejer sig om økonomiske barrierer, løn- og prisniveau, sociale ydelser, beskatningsregler, og det drejer sig om kulturelle forskelle, de sproglige f.eks. Barriererne vil indgå i beslutningsgrundlaget for den enkelte og afgøre, om en flytning af daglige rejsemønstre finder sted, men det forudsætter, at "den anden side" overhovedet tages med i betragtning.

Transportomkostningerne og transportmulighederne vil også indgå i overvejelserne, men de vil være underordnet ovennævnte overvejelser. I transportomkostningerne indgår prisen for passage af den faste forbindelse.

Prisen for passage af den faste forbindelse kan gøre valget "for dyrt", men det er afgørende for forståelsen af den integrationsproces, regionen står overfor, at understrege, at priserne ikke kan styre integrationen. Kort sagt, hvis befolkningerne ikke ønsker at udnytte "den anden side", vil trafikmængden på den faste forbindelse ikke øges, selv om passagen så blev gratis.

Derfor kan, som ét element blandt mange, en fornuftig prissætning for trafikanter, som ofte anvender den faste forbindelse – typisk lokaltrafikken – tjene til at understøtte integrationen i den samlede region. Prissætningen kan ikke skabe integrationen.

6. TRAFIKPOTENTIALE, MODELBEREGNINGER

6.1. Faktiske beregninger

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

Som nævnt vil der, udover den overførsel af trafik, som vil finde sted fra eksisterende rejsekorridorer, og den trafik, som vil udvikle sig i tråd med den generelle økonomiske udvikling, være et trafikpotentiale lokalt i regionen.

Øresundskonsortiet har hidtil anslået dette potentiale til 2.000 biler dagligt, hvilket falder i forlængelse af de oprindelige forudsætninger for den faste forbindelse og anses for at være et rimeligt, om end konservativt, forretningsmæssigt mål.

Potentialet er naturligvis meget større men også langt sværere at håndtere. Problemstillingen er kort sagt, om man kan forestille sig, at potentialet kan udnyttes, uden at en lang række andre faktorer er faldet på plads. Vil trafikken stige, uden at integrationen er faldet på plads?; forudsætter udnyttelsen af potentialet/integrationen en anden prisstruktur?; hvilke rejsesegmenter skaber trafikken - er det arbejdsrejser eller indkøbsrejser?, o.s.v.

For at belyse dette er der opstillet nogle scenarier i Øresundskonsortiets trafikprognosemodel. Scenarierne er koncentreret omkring den korte, lokale trafik; alt andet er holdt uændret.

6.2. Ved øjeblikkelig integration, grundvurdering

Antager man, at integrationen sker fra den ene dag til den anden, i modsætning til den gængse opfattelse, at integration tager 5-10 år, måske endda en hel generation, men at der ikke sker andre tilpasninger, vil den samlede, lokale trafik over den faste forbindelse stige med 9.300 biler dagligt. Sammenholdt med den officielle prognose er det en udvidelse på 7.300 biler eller en tredobling af den eksisterende trafik over Øresund.

Tabel 2: Korte rejser ved øjeblikkelig integration

Antal biler	Rejser før bro¹⁾	Trafikpotentiale²⁾ (Basisscenarium)
Arbejdsrejser	59	1.002

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

Indkøbsrejser	32	3.207
Forretningsrejser	118	1.290
Øvrige rejser	249	3.331
Rejser, udlændinge	50	498
Lokale rejser, i alt	508	9.328

1) Hele Øresund

2) Den faste forbindelse

Væksten i den korte trafik vil primært ske blandt indkøbsrejsende og øvrige rejsende. Øvrige rejsende består bl.a. af kultur-, besøgs- og uddannelsesrejsende. I begge grupper vil antal rejsende udvides med godt 3.000 biler dagligt, hvorimod antal arbejdssteds- og forretningsrejsende udvides med godt 1.000 biler i hver gruppe.

6.3. Efter tilpasning af bolig- og arbejdssteder

En fuld integrationseffekt vil naturligvis medføre ændringer i det bolig- og arbejdsstedsmønster, som i øjeblikket findes i regionen. På længere sigt vil befolkningerne udnytte den øgede mobilitet i regionen og bosætte sig og finde arbejde optimalt i forhold til den samlede region, hvor befolkningerne tidligere foretog disse valg i forhold til to adskilte regioner.

Øresundskonsortiets trafikprognosemodel indeholder en langsigtet tilpasningsmodel, en såkaldt "land-use" model, hvor den langsigtede adfærd kan beregnes.

Der vil ske en langsigtet tilpasning i den samlede region, hvis regionen bevæger sig hen imod fuld integration, men tilskuddet til den samlede trafik på den faste forbindelse er nok mindre end umiddelbart forventet. Når de daglige rejsemønstre optimeres ved tilpasning af forholdet mellem bolig og arbejdssted, vil effekten være tosidig. Dels vil befolkningerne mere direkte udnytte kombinationerne i den samlede region, f.eks. bolig og arbejdssted på hver side af Sundet, men de vil også optimere rejsemønstret, det vil sige, minimere deres rejseforbrug.

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

Nettoeffekten fremgår af tabel 3. I forhold til den kortsigtede tilpasning stiger trafikken yderligere med 7 pct. dagligt. Stigningen fordeler sig jævnt på alle rejseårsager, når bortses fra rejsende med udenlandsk nationalitet, altså hverken svenskere eller danskere. Sidstnævnte gruppes rejsemønstre ændres - naturligvis - stort set ikke.

Tabel 3: Resultat af tilpasning af bolig- og arbejdssteder

Antal biler	Basisscenarium	Langsigtet tilpasning	Ændring i pct.
Arbejdsrejser	1.002	1.077	7,5
Indkøbsrejser	3.207	3.519	9,7
Forretningsrejser	1.290	1.382	7,1
Øvrige rejser	3.331	3.550	6,6
Rejser, udlændinge	498	508	2,0
Lokale rejser, i alt	9.328	10.036	7,6

Den samlede trafik over den faste forbindelse vil nu udgøre ca. 19.000 køretøjer dagligt.

6.4. Efter halvering af de faktiske barrierer mellem Sjælland og Skåne

Der eksisterer i dag en række barrierer for lokale rejser mellem Sjælland og Skåne. Som tidligere beskrevet er barriererne af såvel kulturel som økonomisk art, og de er forskellige afhængig af, hvilet rejseformål den enkelte har. Barriererne af kulturel art er alle positive. Det vil sige, at den rejsende skal overkomme en barriere for at vælge en rejse over Sundet frem for at vælge en rejse internt i den oprindelige region. De økonomiske barrierer er oftest positive set fra danske side, men i flere tilfælde negative set fra svensk side. Økonomiske fordele medfører altså, at der kan være et positivt incitament for en svensk rejse til Danmark.

I denne beregning er det forudsat, at integrationen, som er sket øjeblikkeligt, har medført, at dansk-svenske forskelle udjævnes. De eksisterende barrierer af både

kulturel og økonomisk art halveres på rejser fra Sjælland til Skåne og på rejser fra Skåne til Sjælland.

I alt vil det øge den korte trafik med 10.200 biler dagligt. Det er knap 1.000 biler mere end effekten i basisscenariet men nu med en helt anden fordeling på rejseformål.

Hvor der under den kortsigtede tilpasning blev genereret 3.000-3.500 biler på indkøbsrejser dagligt, så forsvinder de nu helt, bortset fra ca. 500 biler dagligt. De økonomiske incitamentter for svenskeres handel i Danmark reduceres kraftigt. Øvrige rejser påvirkes beskedent i nedadgående retning af samme årsag som antal indkøbsrejsende, mens antal arbejdssteds- og forretningsrejsende stiger stærkt.

For forretningsrejsende er det halveringen af den kulturelle barriere, som får betydning. Antal forretningsrejser stiger i forhold til basisscenariet med 32 pct., hvilket sætter fokus på betydningen af en kulturel integration i regionen.

De arbejdsstedsrejsende øges til 4.400 biler dagligt mod i realiteten 0 biler i dag. Det er ganske mange i betragtning af, at de økonomiske incitamentter for bosiddende i Skåne til at arbejde på Sjælland er blevet halveret. Den kulturelle barriere er meget betydningsfuld, hvis man ønsker at få et integreret arbejdsmarked. Det bør måske understreges, at de kulturelle barrierer ikke blot er sprogforskelle men dækker al adfærd i forbindelse med at vælge en arbejdsplads på den anden side af Sundet.

Tabel 4: Trafikpotentiale ved reducerede barrierer

Antal biler	Basisscenarium	Reducerede barrierer	Ændring i pct.
Arbejdsrejser	1.002	4.367	335,8
Indkøbsrejser	3.207	501	÷84,4
Forretningsrejser	1.290	1.700	31,7
Øvrige rejser	3.331	3.158	÷5,2
Rejser, udlændin-	498	508	2,0

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

ge			
Lokale rejser, i alt	9.328	10.234	9,7

7. VIL REJSENS PRIS PÅVIRKE TRAFIKPOTENTIALT?

At prisen for passage af den faste forbindelse har betydning for antal rejser gælder uden al tvivl. Betydningen af prisen er imidlertid afhængig af rejsens formål, og af hvor hyppigt man rejser. Generelt gælder, at jo hyppigere man rejser, jo mere betyder prisen pr. rejse.

Prisen for passage af den faste forbindelse er derfor en barriere, men generelt er det at skulle rejse en barriere i sig selv. Prisen indgår som et omkostningselement på lige fod med benzinforbrug, afskrivning af køretøj, værdi af forbrugt rejsetid og værdi af rejseaktivitet – hvor stor nytte/tidsspilde har den enkelte ud af rejsen?

For en gennemsnitlig lokal rejse vil en pris på DKK 160,00 udgøre 2/3 af rejsens omkostninger og ca. halvdelen af rejsens nytteomkostning.

Fastholdes princippet om, at den faste forbindelse skal tage en pris svarende til den hidtidige beregningspris DKK 160,00 pr. passage (1990-priser), og indføres en prisdifferentiering, således at hyppigt rejsende betaler en lavere enhedspris end sjældent rejsende, kan effekten på trafikvolumen beregnes og sammenholdes med basisscenariet.

For at opstille nogle regneregler kan man antage, at meget hyppigt rejsende kan få halveret prisen pr. rejse, mens meget sjældent rejsende må betale 50 pct. oveni den gennemsnitlige pris. Hermed tilgodeses konkurrenceforholdene overfor såvel jernbane som færger, samtidigt med at indtjeningen på den faste forbindelse kan opretholdes.

Regnereglerne medfører, at segmentet arbejdsrejser får den lave pris, segmenterne forretningsrejser og indkøbsrejser får den gennemsnitlige pris, og øvrige rejser den høje pris. Rationalet er, at på forretningsrejser og indkøbsrejser vil der være rej-

København, 20. april 1999

Vor ref.: JS/AE/1138

sende, som opnår en lavere pris ved hyppige rejser, men også rejsende, som må betale mere for sjældnere forekommende rejser – alt i alt den gennemsnitlige pris for segmentet.

Resultatet fremgår af tabel 5. Alt i alt sker der en forøgelse af den samlede trafik – korte rejser – med 21 pct. i forhold til basisscenariet. Den daglige trafik vil nu udgøre 11.319 biler, som skal tillægges langdistance trafikken, således at den samlede, daglige trafik når op på knap 21.000 køretøjer.

Tabel 5:

Antal biler	Basisscenarium	Pris-differentiering	Ændring i pct.
Arbejdsrejser	1.002	4.987	397,7
Indkøbsrejser	3.207	3.357	4,7
Forretningsrejser	1.290	1.290	0,0
Øvrige rejser	3.331	1.187	÷64,4
Rejser, udlændinge	498	498	0,0
Lokale rejser, i alt	9.328	11.319	21,3

Det er antal arbejdsstedsrejsende, der øges stærkt, op til 5.000 rejsende dagligt. Forretnings- og indkøbsrejsende påvirkes ikke nævneværdigt; de betaler i gennemsnit samme pris, mens øvrige rejsende er mere prisfølsomme for prisændringer i dette interval og falder til 1.200 daglige rejser.

8. TRAFIKPOTENTIALE, SAMMENFATNING

Sammenfattende vil en integration i regionen afføde et meget betydeligt potentiale. I fire scenarier er potentialet præciseret nærmere, og det fremgår, at der i basisscenariet er et stærkt øget handels- og kulturelt samarbejde mellem Skåne og Sjælland. Der vil formentligt blive en strøm af rejsende mod København.

Nedbrydes de faktiske kulturelle forskelle, stiger det arbejds- og forretningsmæssige samkvem. Det handelsmæssige samkvem, indkøb, aftager i takt med, at de

økonomiske forskelle udlignes. Strømmen mellem regionerne bliver mere afbalanceret og består nu også af rejsende til Skåne.

Prisdifferentieres der under hensyntagen til Øresundskonsortiets formål og retningslinier, vil især antal arbejdsrejsende, men også antal lokale forretningsrejsende, øges betydeligt.

Væksten i trafikken udtrykker lokal integrationseffekt og vil ikke påvirke den lange trafik. Til gengæld viser beregningerne i trafikprognosemodellen, at en kombination af prisdifferentiering og reduktion af de kulturelle barrierer kan understøtte integrationseffekten.