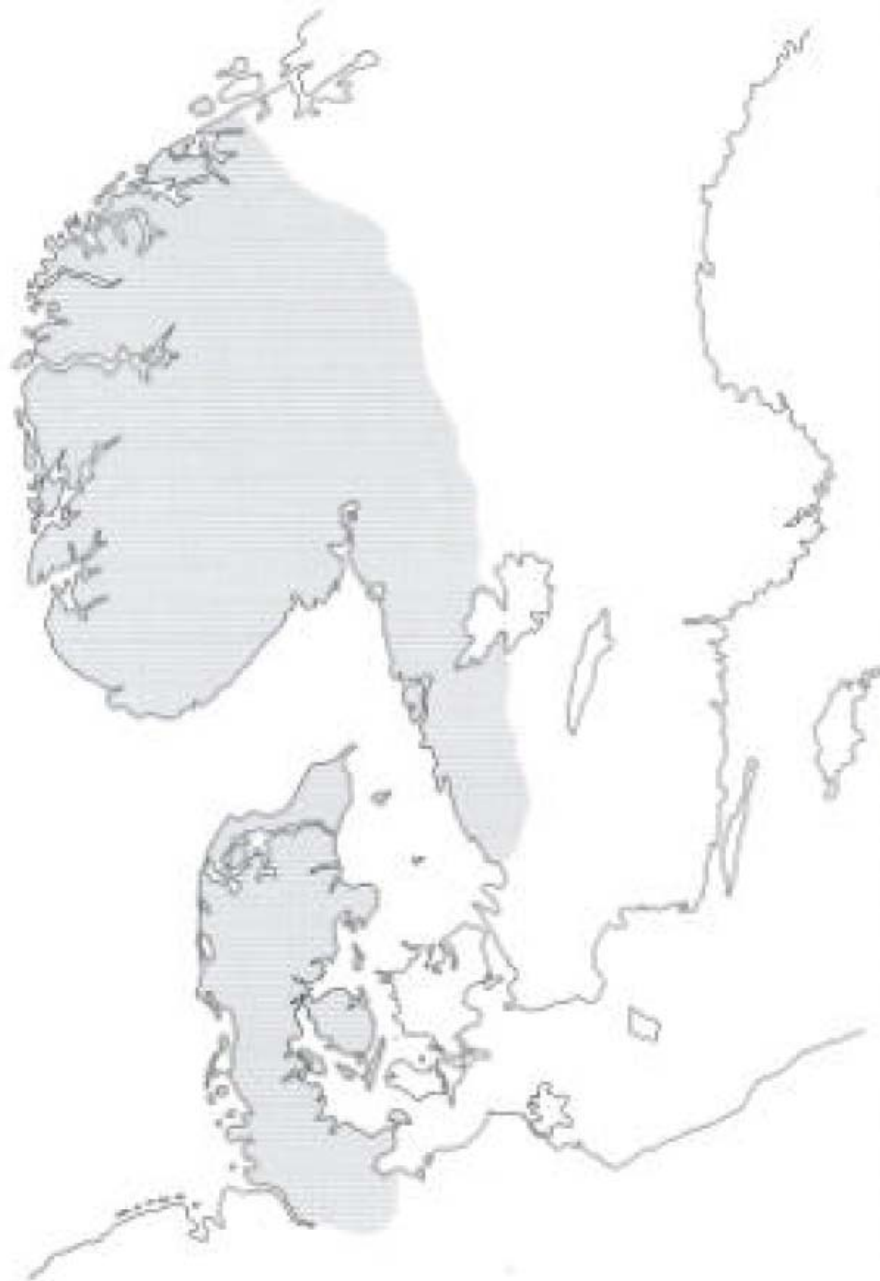


Nordisk Transportpolitisk Netværk
Sammenhænge mellem
nationale
transporthandlingsplaner
Rapport

December 2009



COWI



COWI A/S

Havneparken 1
7100 Vejle

Telefon 76 42 64 00
Telefax 76 42 64 01
www.cowi.dk

Nordisk Transportpolitisk Netværk
Sammenhænge mellem
nationale
transporthandlingsplaner
Rapport

December 2009

Dokumentnr. P-70824-C-1
Version 3.0
Udgivelsesdato 16. december 2009

Udarbejdet MNAE
Kontrolleret THOT
Godkendt MNAE

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	2
2	Transport i NTN-området	3
2.1	Godstransport	4
2.2	Persontransport	7
3	De nationale transportplaner	8
3.1	Danmark	9
3.2	Sverige	11
3.3	Norge	15
3.4	Tyskland	17
4	Sammenhængende mellem transportplanerne	21
4.1	Sammenhængende transportstruktur i den grænseoverskridende trafik	21
4.2	'Grøn transport' - mindre CO ₂ udslip	25
4.3	Fælles målsætninger for transportplanlægningen	26

1 Indledning

Nordisk Transportpolitisk Netværk (NTN) ønsker udarbejdet en kortfattet rapport, der beskriver sammenhængende mellem den nationale trafik- og transportplanlægning som foregår i geografien som NTN fokuserer på.

Formålet med rapporten er, at tilvejebringe et overblik over og et fælles grundlag for, at fremme sammenhængen mellem de enkelte landes grænseoverskridende trafik, herunder for såvel person- som godstransport.

Rapporten skal bruges som input på et seminar om infrastrukturpolitik for regionale politikere, som afholdes d. 28.-29. september 2009 i Arendal i Norge.

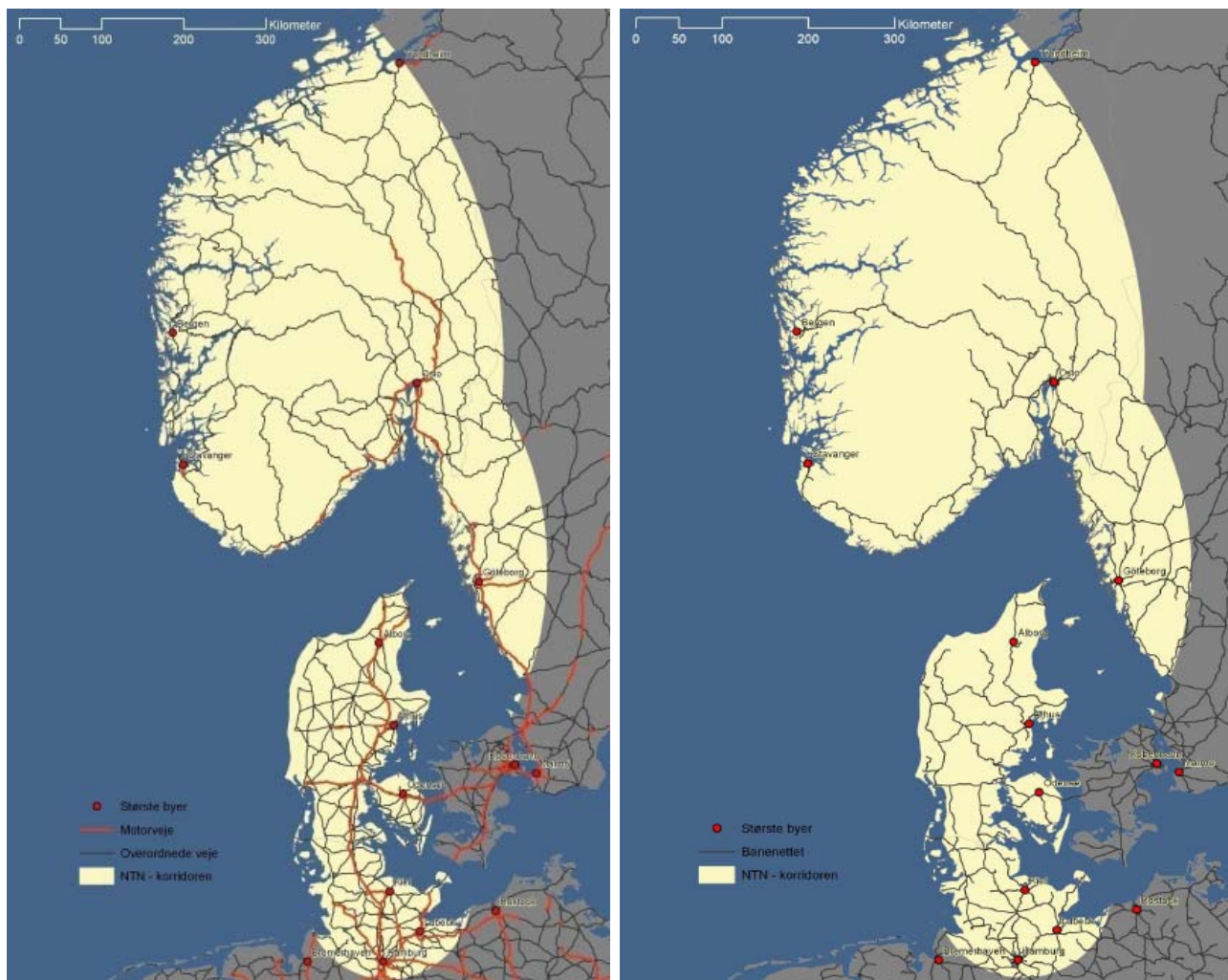
Rapporten er udarbejdet af COWI i samarbejde med NTN.

2 Transport i NTN-området

NTN-området omfatter følgende:

- De tre vstdanske regioner i Danmark
- Syd- og Vestnorge
- Vestsverige med Göteborg som centrum
- Nordtyskland ned til Hamburg

På Figur 1 er afgrænsningen af NTN-området illustreret sammen med hhv. vej- og banenettet. Totalt set dækker området et areal på ca. 208.700 km² med omtrent 12,8 mio. indbyggere (2008). Vejnettet har en længde på ca. 188.000 km.



Figur 1 Vej- og banenettet i NTN-området.

2.1 Godstransport

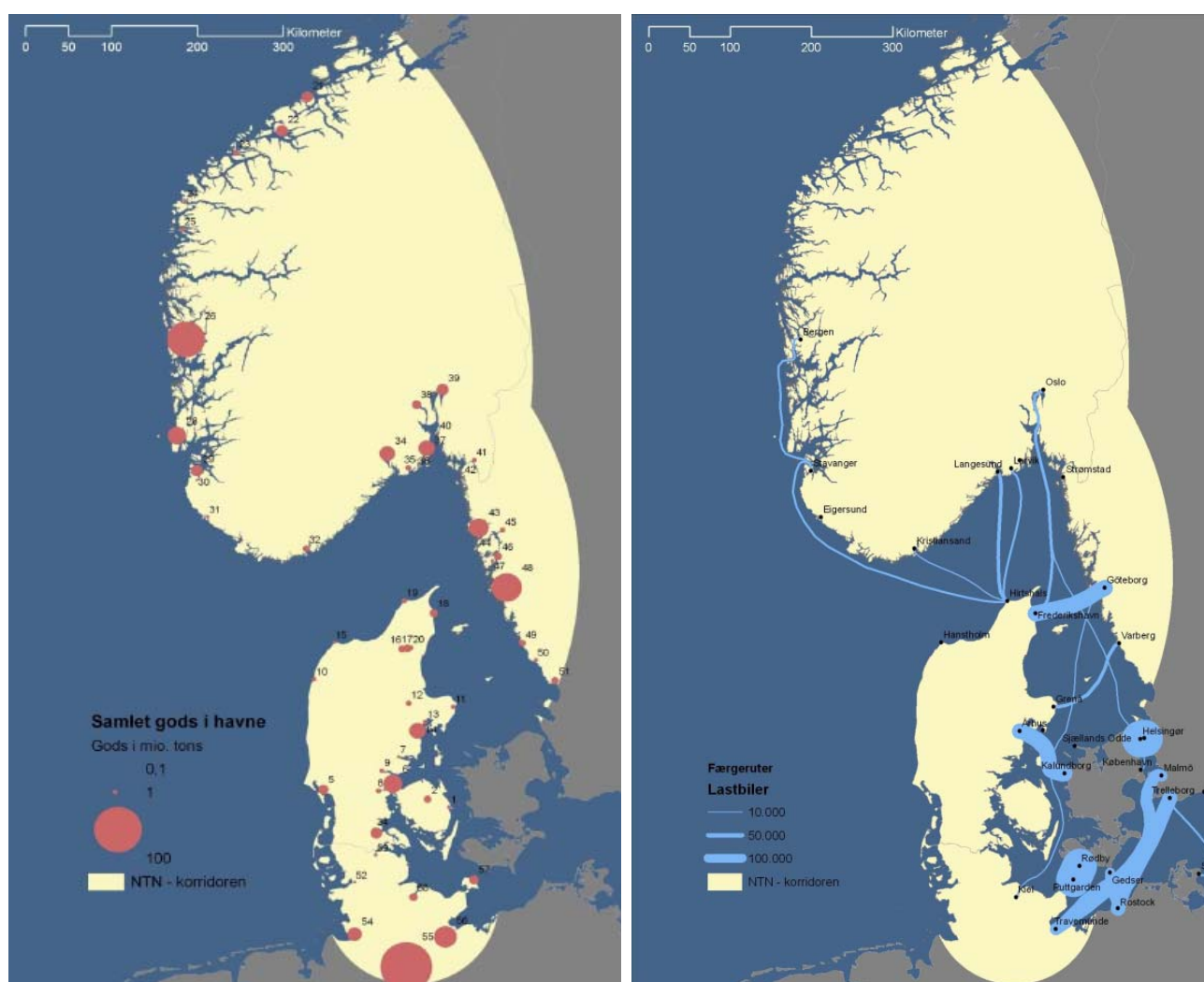
Der transporteres i dag store mængder gods i, til og fra NTN-området. Af Tabel 1 fremgår den samlede godsomsætning med bane. Ikke overraskende findes langt den største omsætning i den tyske del af området, pga. havnen i Hamburg der udgør Europas næststørste havn.

Tabel 1 Den samlede godsomsætning med bane i 2006 (1000 tons).

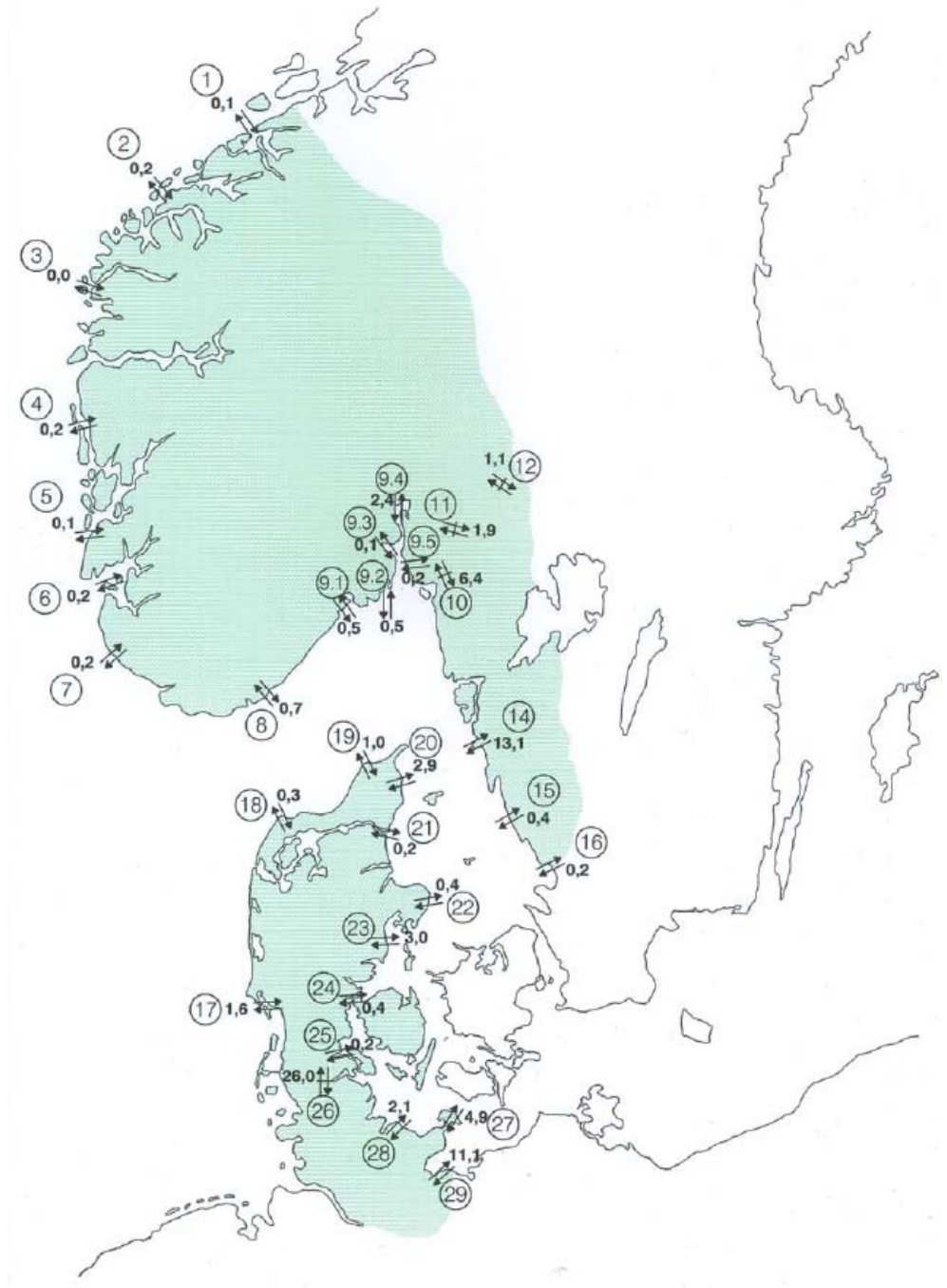
	National trafik	International trafik	Totalt
Danmark	1.232	2.757	7.477
Norge	6.871	17.771	24.802
Sverige	40.575	24.370	64.945
Forbundsstaten Tyskland og delstaterne Hamborg og Schleswig-Holstein	217.890	110.775	346.118

Tabel 1 understøttes endvidere af figur 2, hvoraf de samlede godsmængder som transporteres via havnene i området er vist. Det ses tydeligt at langt de største godsmængder transporteres via havnen i Hamburg, dog transporteres der også store mængder gods til/fra Bergen og Göteborg.

Figur 2 viser antallet af lastbiler på områdets færgeforbindelser. De største transportkorridorer for lastbiler er Helsingør-Helsingborg og Rødby-Puttgarden der egentligt ligger udenfor NTN-området. I selve NTN-området udgør forbindelse Frederikshavn-Göteborg den største transportkorridor for lastbiler over vand. På Figur 3 er de samlede godsmængder som passerer havnene og landegrænserne opgjort.



Figur 2 Til venstre fremgår havnene som betjener NTN-området. Arealet af cirklerne er proportionalt med godsmængden over kaj i havnene. Til højre fremgår færgeruter som betjener NTN-området Tykkelsen af stregerne er proportional med antallet af lastbiler som transporteres ad ruterne (2007).

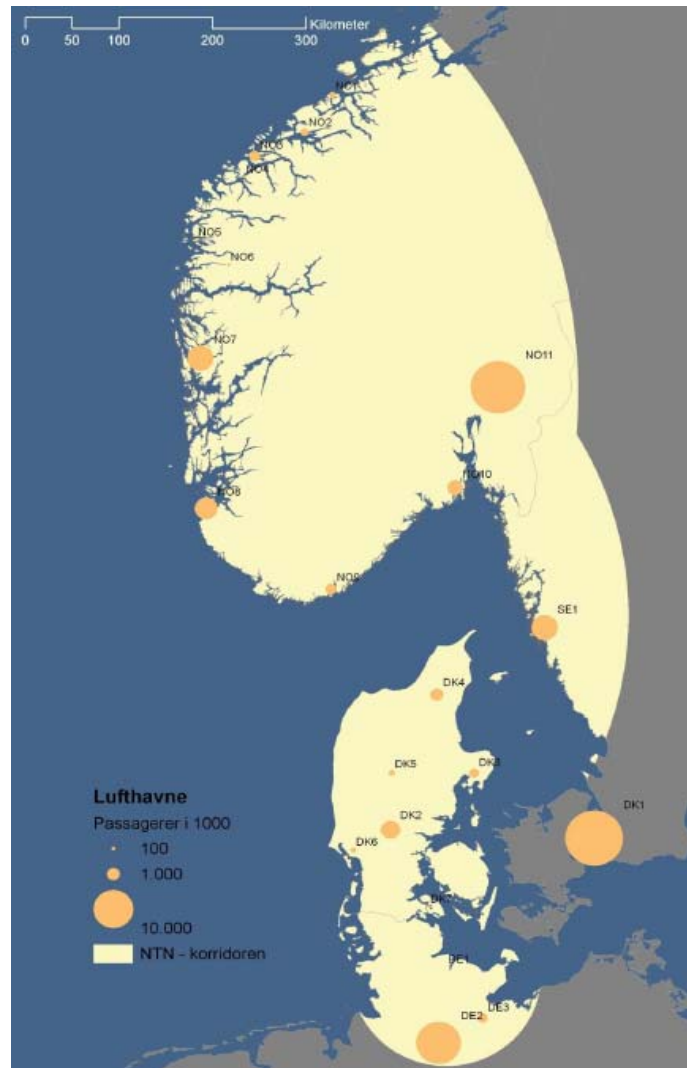


Figur 3

Godsmængder som passerer havnene og landegrænser i NTN-området. Omfatter transporter med lastbiler, tog, lastbiler og løstrailere på skib. De tunge bulktransporter (fx olie, kul, tømmer, sten og foderstoffer) med skib er ikke medtaget (mio. ton 2006).

2.2 Persontransport

Persontransport i NTN-området er på figur 4 opgjort efter antallet af passagerer i områdets lufthavne. De største passagemængder findes i hhv. Oslo og Kastrup Lufthavn, men også Hamburg Lufthavn transporterer store passagemængder.



Figur 4 Lufthavne som betjener NTN-området. Arealet af cirklerne er proportionalt med antal passagerer.

3 De nationale transportplaner

I det følgende afsnit er det forsøgt kort at fastlægge hvordan de enkelte lande i NTN-området tænker person- og godstransport over grænser med udgangspunkt i de enkelte landes nationale transportplaner.

Kapitlet tager udgangspunkt i nedenstående kilder:

Danmark

- 'En grøn transportpolitik', Regeringen 2009
- 'Bæredygtig transport - bedre infrastruktur', Regeringen 2008

Sverige

- 'Gränsöverskridande infrastruktur Sverige-Norge', Väg- og Banverket 2008
- 'Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2004-2015', Västra Götalandsregionen 2004
- 'Framtidens resor och transporter', Regeringen 2008

Norge

- 'National transportplan 2010-2019', Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens Vegvesen 2008

Tyskland

- 'Aktuelle Verkehrsprojekte', Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, 2008
- 'Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2009', Inneministerium des Landes Schleswig-Holstein

3.1 Danmark

I Danmark er den nationale målsætning på transportområdet at dreje transportpolitikken over på et grønt spor, samtidigt med at der opretholdes en infrastruktur af høj kvalitet. Det betyder, at der planlægges et helt særligt løft for jernbanetransporten og den kollektive trafik som vil være af betydning for transporten over grænserne. Samtidigt planlægges det overordnede vejnet udbygget under hensynstagen til de vigtige havne og den ny Femern Bælt forbindelse.

3.1.1 Veje

For den grænseoverskridende trafik er regeringens vigtigste strategi en udbygning af vejkapaciteten på de store hovedfærdselsårer i Østjylland og i hovedstadsområdet, samt bedre muligheder for godstransporten og herunder lettere adgang til havnene.

Fokusområderne i forhold til den grænseoverskridende trafik er i Danmark hovedfærdselsårene E20, E45 og E47, samt forbindelser til havnene og nabolandene. I hovedstadsområdet er det især Køge Bugt korridoren der betjener den internationale trafik fra Øresundsforbindelsen, mens det i Jylland er den Jyske motorvej. Kapacitetsproblemer i disse korridorer er derfor særligt vigtige i forhold til at sikre såvel person- som godstransporten over landets grænser. Med den faste forbindelse over Femern Bælt opgraderes endvidere også motorvej E47, Sakskøbing-Rødby.

Esbjerg Havns rolle i det internationale godstransportsystem er særlig vigtig og ønskes styrket ved etablering af en bedre og hurtigere vejforbindelse mellem motorvejens afslutning ved Esbjerg og til selve havnen.

Endvidere er der en række planlagte projekter af betydning for den grænseoverskridende transport som skal færdiggøres. Dette omfatter at motorveje i Trekantsområdet og på Vestfyn udvides til sekssporede, der anlægges nye motortrafikvej til Billund Lufthavn, motorvejsforbindelsen mellem Vejle og Herning færdiggøres og motorvejsforbindelsen til Sønderborg etableres.

3.1.2 Jernbaner

En af den danske regerings hovedprioriteter indenfor transportområdet er "Et topmoderne jernbanenet". Det omfatter fremtidige investeringer i banenettet til gavn for såvel person- som godstrafikken. For transporten over grænserne omfatter dette en fast forbindelse over Femern Bælt, og herunder opgradering af de tilstødende baneanlæg. For både person- og banegodstrafikken vil en ny bane mellem København og Ringsted give et vigtigt løft i kapacitetsniveauet i denne korridor. Endvidere prioriteres etablering af nye moderne signalsystemer og elektrificering af hele hovedbanenettet.

Den faste forbindelse over Femern Bælt vil give helt nye muligheder for at styrke den internationale godstransport via jernbanen. Etableringen af Femern Bælt forbindelsen (forventes ibrugtagning i 2018) vil betyde væsentlige æn-

dringer i fremtidens transportmønstre over grænserne til/fra Danmark. Der vil blive skabt en helt ny og effektiv forbindelse mellem Skandinavien og det europæiske kontinent. Den faste forbindelse vil sammen med forbedringer af landstrækningerne reducere rejsetiden mellem København og Hamburg, sikre en fuldstændig modernisering af Sydbanen mellem Ringsted og Rødby, styrke den miljøvenlige transport af gods på jernbanen og frigøre kapacitet mellem Sjælland, Jylland og Fyn. Femern Bælt forbindelsen vil være til stor fordel for den internationale godstrafik ikke mindst på jernbanen. Banegodstrafikken, og herunder transittrafikken mellem Hamburg og Øresundsregionen undgår en omvej på 160 km henover Fyn og Jylland.

Banekapaciteten ved Kastrup, som også indgår som en central korridor for transittrafikken på tværs af Øresund, vil blive knap, når kapaciteten mellem København og Ringsted forøges og Femern Bælt forbindelsen åbner. Regeringen vil derfor udarbejde beslutningsgrundlag vedrørende øget kapacitet på Øresundsbanen ved Kastrup.

Femern Bælt forbindelsen vil endvidere også bidrage til at frigøre kapacitet i Sønderjylland som dele af den internationale godstrafik på bane til og fra Jylland, også efter åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt, vil benytte.

3.1.3 Havne

Søtransport af gods kan være et vigtigt alternativ til vejtransport i forhold til begrænsning af trængslen på vejene, miljøudfordringen og CO₂-udledningen. Med indførelsen af grønne kørselsafgifter for lastbiler i Danmark og flere af nabolandene forventes en overflytning af godstransport fra vej til sø.

Effektive forbindelser til havnene skal bidrage til at styrke grundlaget for en vækst i godstransporten til sø. Der er derfor igangsat flere projekter for at forbedre adgangen til de danske havne.

Der er igangsat forsøg med kørsel med modulvogntog på vejforbindelser til en række af de største havne. Det vil indebære betydelige muligheder for at effektivisere godstransporten via sø.

Fokus på forbedrede adgangsforhold for godstrafikken vil primært være til havnene i Esbjerg, Kalundborg, Gedser, Helsingør og Rønne.

3.1.4 Lufthavne

De internationale lufthavne i Danmark omfatter Kastrup, Billund, Århus og Aalborg lufthavne. Den danske transportpolitik beskriver ikke hvorvidt lufthavnene eller adgangen hertil tænkes forbedret eller ændret. En bedre vejforbindelse til Billund Lufthavn er dog under etablering.

3.2 Sverige

En god infrastruktur mellem Sverige og Norge er af stor betydning både fordi der transporteres store mængder gods mellem landene, men også på grund af pendlertrafik fra hovedsageligt fra Sverige til Norge, grænsehandel og turisme.

De to vigtigste korridorer mellem Norge og Sverige indenfor NTN-området er Oslo-Göteborg og Oslo-Stockholm. Hertil kommer nogle mindre korridorer med grænseoverskridende trafik, primært pendlertransport via vejnettet.

Sverige er et meget handelsafhængigt land, hvilket stiller store krav til et veludviklet transportsystem. Af den svenske eksport går 75 % til andre europæiske lande, og tendensen er at denne andel er stigende.

Godstransporten i Sverige er stærkt koncentreret i en række dominerende fragtfærdssårer. Godstransporten sker mellem de tætbefolkede områder i det vestlige, sydlige og centrale Sverige, samt gennem Norrland fra Luleå via Bergslagen og ned til Göteborg, jf. Figur 5.



Figur 5 De største godstransportkorridorer i Sverige.

Sverige spiller endvidere en aktiv rolle i EU's transportpolitiske arbejde og har især fokus på bedre vilkår for den internationale jernbanefragt. Derfor har nabo-

landenes investeringer som påvirker transportstrømmene særlig interesse for Sverige da disse lande forbinder Sverige til resten af Europa. Et andet vigtigt fokusområde i den nationale transportplanlægning er bedre koordinering mellem transportformerne så der tages hensyn til de strategiske knudepunkter som fx godsterminaler og havne. Det vigtigste knudepunkt i Vestsverige er Göteborg Havn der omsætter langt de største mængder gods.

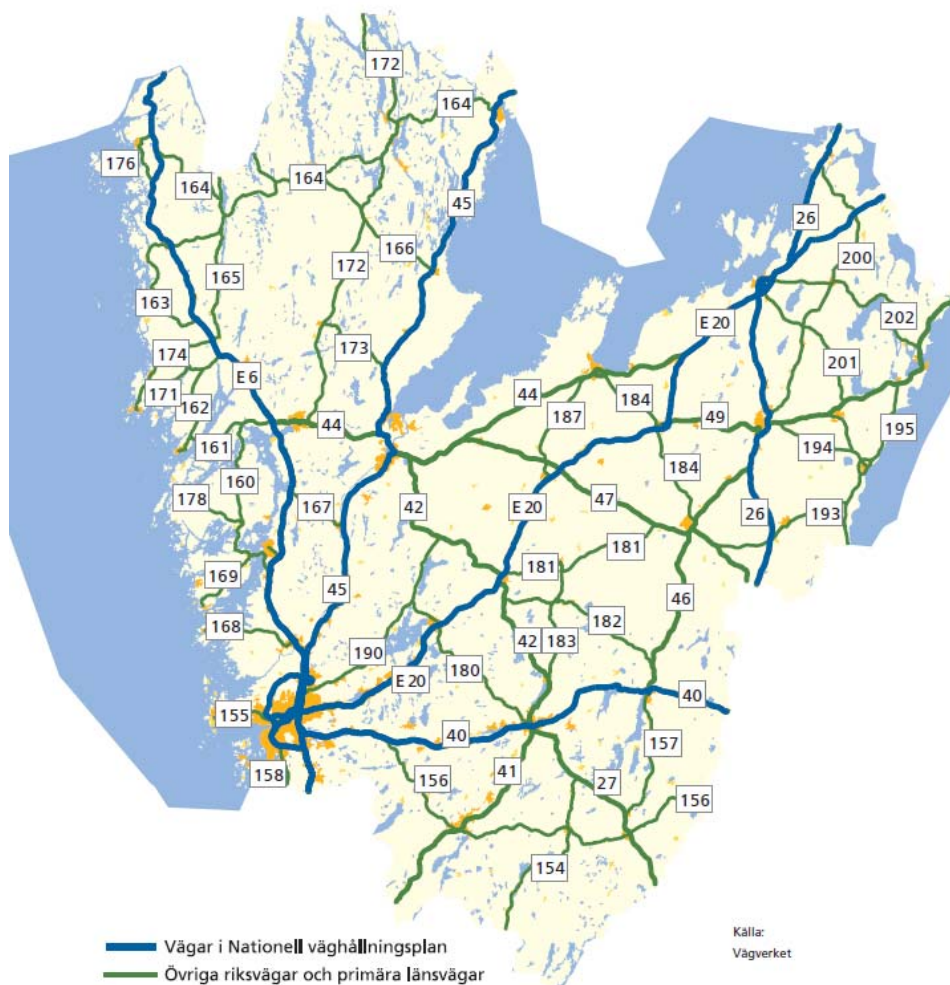
For den internationale persontransport i Sverige er fly og bil de dominerende transportmidler. Med hensyn til luftfart ses der en tendens til mere internationale direkte linjer parallelt med det traditionelle system af dominerende hovedlufthavne. Ud over den integrerede jernbanetransport i Øresundsregionen er den internationale jernbanetransport fra et svensk perspektiv underudviklet.

Et vigtigt mål i den nationale transportplanlægning er at skabe et sammenhængende transportsystem over grænserne, særligt til Norge og Danmark.

3.2.1 Veje

E6 mellem Oslo og Göteborg udgør en vigtig transportkorridor for den grænseoverskridende trafik på vejnettet mellem Norge og Sverige. På strækningen transporteres i dag store mængder gods fra Norge og til/fra Göteborg Havn med lastbil. Med henblik på at løse kapacitetsproblemerne på strækningen er E6 under udbygning til motorvej og hele strækningen forventes færdig i 2012. Ydermere planlægges en ny Älvförbindelse over Göta älv i Göteborg. Forbindelsen har til formål at forbinde E6 med E45 og E20 for at aflaste Tingstadstunneln, der i dag udgør en flaskehals for såvel den lokale, regionale og internationale trafik.

En anden vigtig grænseoverskridende transportkorridor mellem Sverige og Norge er strækningen Oslo-Stockholm der forbindes af E18 via Örebro og Karlstad. Strækningen Stockholm-Örebro er stort set helt udbygget til motorvej eller midteradskilt motortrafikvej med god standart. Den resterende strækning er under udbygning eller forventes udbygget til motorvej inden 2013.



Figur 6 Det overordnede vejnet i Västra Göteland regionen.

3.2.2 Jernbane

I korridoren Oslo - Göteborg, der udgør en vigtig godstransportkorridor til/fra Göteborg Havn, findes der i dag Norge/Vänernbanan. Banen er enkeltsporet men planlægges udbygget til dobbeltsporet mellem Göteborg og Trollhättan. Korridoren forventes at blive en af de væsentligste korridorer for godstransport på bane mellem Göteborg og Oslo og forventes endvidere at komme til at indgå som en vigtig del i et intermodalt transportsystem. Der transporteres i dag også en del persontransport på banestrækningen.

Transportkorridoren Oslo-Stockholm betjenes af Västra stambanan og Värmlandsbanan, mens den norske del udgøres af Kongsvingerbanan. Västra stambanan er dobbeltsporet mens Värmlandsbanan er enkeltsporet, og der transporteres såvel person- som godstransport i korridoren. Kapaciteten på banen planlægges udbygget som følge af at der forventes en øget person- og godstransport i korridoren i og med at mennesker og gods flyttes fra vej til jernbane.



Figur 7 Jernbanenettet i Västra Götaland regionen.

3.2.3 Havne

Den væsentligste havn i Sverige er Göteborg Havn. Som beskrevet i overstående planlægges flere vej og baneforbindelser hertil forbedret og udbygget. Den regionale infrastrukturplan for Västra Götaland beskriver også at tilgængeligheden til Göteborg havn er af høj prioritet for såvel person- som godstransporten ud af landet.

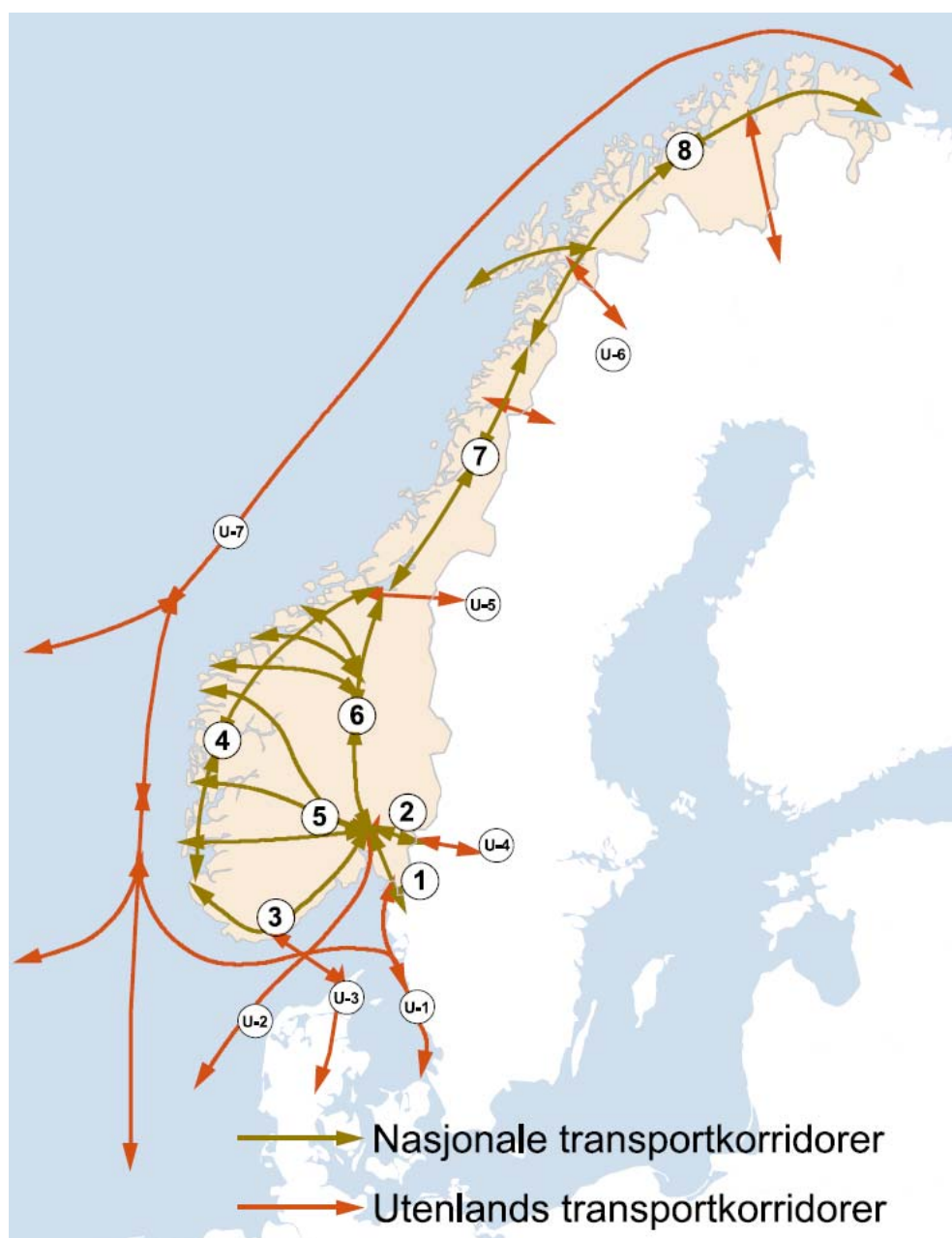
3.2.4 Lufthavne

Et af de områder som prioriteres højt i den regional infrastrukturplan for Västra Götaland er tilgængeligheden til Landvetter lufthavn ved Göteborg. Lufthavnen udgør Vestsveriges største internationale lufthavn og tilgængeligheden planlægges forbedret særligt for persontransport på vej og bane.

3.3 Norge

I Norges nationale transportplan er der sat fokus på at effektivisere de enkelte transportformer ved at koble det overordnede transportnet sammen i effektive intermodale knudepunkter, herunder særligt i de vigtigste havneterminaler.

Dette skal medvirke til at reducere de ulemper som er forbundet med den store afstand der er mellem Norge og de store markeder i Europa og flytte især gods-transport fra vej til sø og bane. Der satses således på et system der består af både vej-, bane-, sø- og lufttransport. Af Figur 8 fremgår de udlands-transportkorridorer som prioriteres i 'Nasjonal transportplan 2010-2019'.



Figur 8 Nationale og udenlandske transportkorridorer i Norge.

3.3.1 Veje

Investeringer i vejnettet omfatter i den nationale transportplan primært drift og vedligeholdelse af vejnettet. Der tænkes dog også prioriteret midler til forbedring af kapacitetsproblemerne på vejene E6, E18, E39, E16, E134 og rv. 7/52, samt opkobling af de overordnede vejforbindelse til de største transportknudepunkter.

Transporten på vejnettet fra Syd- og Vestnorge til Sverige tænkes primært via Oslo-området såvel for person- som for godstransport. Fra Oslo-området og til Sverige forventes trafikken primært at transportere sig i to korridorer: Oslo-Göteborg og Oslo-Stockholm, som beskrevet under afsnittet om Sverige.

3.3.2 Jernbane

Tilslutning af det overordnede vejnet til de intermodale knudepunkter er ikke tilstrækkeligt for at opnå målet om at overføre godstransport fra vej til sø og bane. Der satses derfor også på investeringer i strækningkapacitet på jernbanenettet og udvikling af jernbaneterminaler.

Investeringer i transportkorridorer af betydning for den grænseoverskridende trafik omfatter modernisering af banen mellem Oslo og Ski der er en forudsætning for en eventuel højhastighedsbane mod Göteborg, for såvel person- som godstransport. Endvidere er korridorerne Oslo-Trondheim, Oslo-Stavanger og Oslo-Bergen udpeget som de vigtigste transportkorridorer på jernbanenettet som skal knyttes sammen med de store intermodale transportknudepunkter.

Den nye jernbaneterminale i Stavanger er taget i brug og udvidelsen af Alnabro jernbaneterminale(Oslo) forventes snart at kunne tages i brug, og der planlægges endvidere også kapacitetsforøgelser af de øvrige jernbaneterminaler.

I den nationale transportplan lægges der endvidere op til udvikling af jernbanestationer for persontransport. Knudepunktsstationerne og stationer med mange rejsende i det centrale østlandsområde prioriteres højest.

3.3.3 Havne

For at forbedre mulighederne for at øge størrelsen af de mængder gods som transporteres via vandvejen er der behov for udbygning af de vigtigste havneterminaler. De internationale havne som tænkes udbygget i første omgang omfatter havnene i Oslo, Kristiansand, Stavanger og Bergen. Særligt Oslo havn har stort behov for udbygning set i sammenhæng med at Alnabro jernbaneterminale allerede er under udbygning.

3.3.4 Lufthavne

Flytrafikken er vigtig for kollektiv persontransport over større afstande, og det anses for vigtigt at tilgængeligheden og kapaciteten i lufthavnene er tilfredsstillende. Kapaciteten planlægges udbygget i Oslo lufthavn der udgør et af Norges vigtigste intermodale knudepunkter for persontransport.

Der forventes yderligere investeret i persontransport via jernbanenettet til de største lufthavne for at øge kollektivandelen af trafikken hertil. Dette kommer i første omgang til at omfatte lufthavnene i Oslo og Trondheim, men der arbejdes også med planer for at udbygge jernbanen til lufthavnen i Bergen der har betydning for den grænseoverskridende trafik.

3.4 Tyskland

Den grænseoverskridende trafik fra den tyske del af NTN-området, Schleswig-Holstein, vedrører primært trafikken til Danmark og herfra videre til resten af Skandinavien.

Trafikken mellem Danmark og Schleswig-Holstein er stærkt stigende især i den nord-sydgående forbindelse og særligt for godstrafikken. Den samlede trafikudvikling sker hovedsageligt på vejnettet og konsekvensen heraf er trængsel til skade for både mobiliteten og miljøet.

For fortsat at sikre virksomhedernes udvikling er det derfor en forudsætning at infrastrukturen udbygges og at der sikres bedst muligt brug af og samspil mellem de forskellige trafikmidler, så der kan tilbydes bæredygtig og konkurrencedygtig transport.

Nøgleprojektet i udbygningen af infrastrukturen der har betydning for den grænseoverskridende transport mellem Danmark og Schleswig-Holstein er etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt. Denne forbindelse vil få stor trafikøkonomisk betydning for såvel Danmark og Tyskland som for Sverige og Norge.

Dette betyder dog ikke at transporten over grænsen mellem Jylland og Schleswig-Holstein kan glemmes. I Schleswig-Holstein planlægges derfor også en række infrastrukturelle tiltag af betydning for trafikstrømmene fra og til Jylland og den øvrige del af NTN-området.

3.4.1 Veje

På nuværende tidspunkt planlægges anlæg af motorvej A20 (østvestgående motorvejsforbindelse fra Lübeck nord og Hamburg), og herunder en fast forbindelse over/under Elben. Projektet forventes at stå færdigt i 2015, og vil ved at forbinde A20 og A7 forbedres forbindelsen til Schleswig og Danmark. I 2010 forventes endvidere påbegyndt udbygningen af A7 til sekssporet vej mellem Hamburg og Bordesholm.

På B5/A23 planlægges en række udbygninger, herunder sporudvidelse, anlæg af omfartsveje og forbedring af fremkommeligheden ved at fjerne langtsomtørende trafik fra vejen. Strækningen har forbindelse til Danmark med Rute 11, mod Esbjerg. Endvidere planlægges B199, som forbinder B5 med A7, udbygget.

På Figur 9 er planlagte vejprojekter i Schleswig-Holstein illustreret.



Figur 9 Illustration af planlagte vejprojekter i Schleswig-Holstein.

3.4.2 Jernbaner

Af jernbaneprojekter af betydning for den grænseoverskridende transport kan nævnes renovering og forstærkning af jernbanehøjbroen i Rendsburg. Arbejdet forventes afsluttet i 2013 og betyder at den nuværende flaskehals vil blive fjernet.

Ved Hamburg planlægges jernbanestrækningen Elmshorn-Pinneberg udbygget. Strækningen samler trafikken fra Jyllandsruten og Marskbanen, og en række nærtrafiktoget, der således begrænser det samlede potentiale for Jyllandsrutens jernbanetrafik.

På strækningen Niebüll-Tønder, der blev gennemgående renoveret og moderniseret i 2007, tilstræbes gennemgående kollektiv persontrafik til Esbjerg i 2011.

På Figur 10 er alle planlagte projekter på jernbanenettet illustreret.



Figur 10 Illustration af planlagt jernbaneprojekter i Schleswig Holstein.

3.4.3 Havne

Hamburg havn er, som Europas næststørste havn, af stor betydning for den internationale søtransport. Havnen ønskes derfor løbende videreudviklet og tilpasset således at den fortsat udgør et vigtigt intermodalt knudepunkt.

Havnene i Kiel, Lübeck og Puttgarden udgør også vigtige havne for såvel person- som godstransporten over grænserne.

3.4.4 Lufthavne

Hamburg Lufthavn har en central rolle for luftfarten og udgør en vigtigt international lufthavn og intermodalt knudepunkt i Schleswig-Holstein. Tilgængeligheden ønskes sikret ved forbedring af vej- og baneforbindelserne til lufthavnen. Lufthavnen i Lübeck er endvidere også international.

4 Sammenhængende mellem transportplanerne

Flere af landene i NTN-området samarbejder i dag om transport- og infrastrukturplanlægningen på tværs af grænserne. Eksempelvis har det svenske og norske vej- og banevæsen samarbejdet om en kortlægning og analyse af den grænseoverskridende trafik imellem landene. Ligeledes samarbejder Region Syddanmark med Landesregierung Schleswig-Holstein, således at vigtige infrastrukturprojekter afstemmes landene imellem.

I dette kapitel er det forsøgt at gå 'ind under overfladen' på de nationale transportplaner og sætte fokus på mangler og nye muligheder for at skabe en sammenhængende transportstruktur landene imellem.

4.1 Sammenhængende transportstruktur i den grænseoverskridende trafik

Danmark er et knudepunkt i forhold til den grænseoverskridende trafik mellem de nordiske lande og Nordtyskland. Med beslutningen om at bygge Femern Bælt forbindelsen, har det været nødvendigt at se på transportkorridoren op gennem Jylland og hvilke muligheder der er for at styrke de vækstmuligheder der vil opstå efter etableringen af forbindelsen, for såvel persontransport som godstransport.

Femern Bælt forbindelsen vil skabe større kapacitet og fremkommelighed både for person- og godstransporten. Men det er nødvendigt at investeres i både vejnettet, togdriften, havne og lufthavne for at skabe en mere sammenhængende transport i NTN-området set i sammenhæng med etableringen af Femern Bælt forbindelsen.

For at udvikle og styrke den grænseoverskridende transport inden for NTN-området foreslås det at operere med en transportstruktur som illustreret på figur 11. Strukturen består af 'de 4 Y'er', to Y'er til lands og 2 Y'er til vands.



Figur 11 Illustration af 'de 4 Y'er'.

4.1.1 Lufthavne

I den danske transportplan introduceres en højhastighedsstrategi for togtrafikken mellem de større byer - timemodellen. Timemodellen har til formål, at styrke den samlede danske transport på jernbanen og sikre hurtigere rejsetider mellem de store byer. Visionen er en rejsetid på 1 time på strækningen København-Odense, Odense-Århus og Århus-Aalborg.

I dag er persontransporten til/fra København af betydelig størrelse og en af grundene hertil, er forbindelsen til Københavns Lufthavn, der udgør et vigtigt internationalt knudepunkt for lufttrafikken til resten af verden. Billund Lufthavn har imidlertid også stor international betydning, men forbigås i dag pga. beliggenheden, der nødvendiggør at transport til/fra lufthaven primært foregår med bil.

Med henblik på at fastholde den grænseoverskridende persontransporten til/fra Jylland og dele af Fyn foreslås en ny forbindelse mellem Billund og hovedbanenettet, eksempelvis som en letbaneløsning. Herved styrkes Billund Lufthavn i forhold til den grænseoverskridende trafik, hovedbanenettet aflastes på strækningen til København og rejsetider, afstande og omkostninger reduceres for persontransporten.

En forbindelse mellem Billund og hovedbanenettet kan med fordel etableres i Taulov ved det eksisterende transportcenter, der ligger strategisk godt i forhold til både jernbane- og motorvejsnettet. Der ses her også mulighed for at styrke persontransporten med jernbanen til resten af Europa ved indførelse af biltog, som i dag kun afgår fra Hamburg.

4.1.2 Personbiltrafikken

Den grænseoverskridende transport på vejnettet sker hovedsageligt via motorvejnettet der er forholdsvis veludbygget fra Hamburg og op gennem Jylland til Hirtshals og Frederikshavn. Danmarks nationale transportplan behandler allerede de steder på den Jyske Motorvej hvor der i dag er kapacitetsproblemer, herunder særligt omkring Limfjordstunnelen ved Aalborg og Vejlefjordbroen.

I forhold til 'de 4 Y'er' ses der således ikke nogen mangler på selve vejnettet. Internt i Danmark kan der være behov for en opkobling af det midt- og vestjyske til resten af Danmark, men i forhold til den grænseoverskridende transportstruktur ses der ikke umiddelbart behov for dette.

4.1.3 Lastbiltrafikken

Med den danske transportplan vil lastbiltrafikken blive pålagt afgifter på de danske motorveje, hvilket gør at godstransport på bane og sø kan forventes øget de kommende år.

Sammen med de gældende køre-hviletidsbestemmelser for lastbilchauffører, kan det således være svært at forudse hvorvidt transporten til/fra norden og ned til Tyskland vil vælge at transportere sig via den nye Femern Bælt forbindelse, eller via færgeforbindelserne fra Norge og Sverige til Nordjylland og herfra ned gennem Jylland. Færgeforbindelserne giver chaufførerne mulighed for at hvile mens de transporterer sig, mens turen via de faste forbindelser nødvendiggør at der tages stop.

Selv med Femern Bælt forbindelsen vurderes det, at store dele af lastbiltrafikken fortsat vil transportere sig via Jyllandskorridoren. Det er derfor vigtigt at

denne korridor ikke 'overskygges' af mulighederne i den ny Femern Bælt forbindelse, men fortsat styrkes, herunder særligt i forhold til havnene, og vej- og baneforbindelserne til Tyskland.

Den faste Øresundsforbindelse i kombination med den forventede Femernbæltforbindelsen udgør således en trussel for transittrafikken via Göteborg-Frederikshavn.

4.1.4 Havne

'De 4 Y'er' ligger op til at Århus, Hirtshals og Frederikshavn Havne og skal indtænkes i den grænseoverskridende trafik gennem Danmark mod Sverige og Norge. Her er specielt færgetrafikken mod Göteborg fra Frederikshavn en vigtig korridor, men også trafikken til Oslo har et stort potentiale. Fra Hirtshals er Larvik, Langesund og Kristensund væsentlige for transporten til og fra Sydnorge. For det vestlige Norge er tilgangen Stavanger og Bergen.

Endvidere udgør Esbjerg en vigtig havn, som forbindelse ikke kun til Danmark, men også over imod Baltikum og Holland.

Hirtshals og Frederikshavn har funktioner både i forhold til gods- og persontransport, mens Århus havn er vigtig i forhold til containertransport via søvejen. Enkelte andre danske havne kan endvidere også have betydning på grund af specifikke funktioner, eksempelvis transporteres vindmøller i dag via Nyborg Havn.

Esbjerg Havn, der i forhold til Europa ligger strategisk godt, foreslås fortsat udviklet særligt i forhold til godstrafikken. Der ligger muligheder i at den omlastning, som i dag sker i Hamburg og derfra køres via vej- eller banenettet mod Danmark, Sydsverige eller Baltikum, i stedet omlastes i Esbjerg. Herved reduceres rejseafstanden på land.

4.1.5 Jernbanetrafikken

I Norges nationale transporthandlingsplan sættes der i høj grad fokus på at udvikle og styrke intermodale knudepunkter, så mere transport flyttes fra vej til bane og sø. Jernbanenettet søges således koblet sammen med de vigtigste norske havneterminaler.

Det foreslås, at NTN-området kobles op på de norske intermodale knudepunkter via 'de 2 Y'er til vands', dvs. til Frederikshavn og Hirtshals. Der ses således en mulighed for at styrke godstransporten på bane ved kobling af havnene i Hirtshals og Frederikshavn med jernbanenettet ned gennem Danmark til Tyskland. I dag er der allerede baneforbindelse til Frederikshavn via Hjørring, mens 'linket' mellem Hjørring og Hirtshals mangler. Der er dog i det danske forlig afsat 10 mio. kr. til Hirtshals Havn omkring gods på bane.

En barriere i forhold til at styrke havnene i Frederikshavn og Hirtshals som intermodale knudepunkter er at der i den nationale planlægning ikke indtænkes

konkrete planer om modernisering af baneinfrastrukturen i Jylland nord for Aalborg. I forhold til Jyllandskorridoren er denne udvikling vigtig, idet Nordjylland efter etableringen af den fast Storebæltsforbindelse er blevet placeret relativt længere væk fra hovedstadsområdet end resten af Jylland og især Trekantområdet.

Det 'lille Y' fra Frederikshavn og Hirtshals samles i Aalborg, hvorfor der her også kan indtænkes et intermodalt knudepunkt, også i forhold til persontransport over grænserne via Aalborg Lufthavn. Aalborg Lufthavn lever i dag primært på persontransport indenfor landets egne grænser, men kunne som intermodalt knudepunkt blive styrket ved at skabe et bedre bindeled til eksempelvis Kristiansand og Göteborg.

I Sverige tænkes der i høj grad i implementering af højhastighedstog mellem i de vigtigste korridorer fra Stockholm til Oslo, Göteborg og Malmö. Højhastighedstog i korridoren Stockholm-Göteborg understøtter at Frederikshavn som intermodalt knudepunkt kan styrkes i forhold til transport ned gennem Jylland via Aalborg.

Én af barriererne for en udvikling af konkurrencedygtig intermodal transport i NTN-området er de nationale banetransportørers prispolitik og de nationale infrastrukturejeres fremtidige afgiftspolitik for anvendelse af banenettet.

Endvidere kan det være en trussel at baneudbygningen gennem Slesvig-Holsten nedprioriteres på sigt, som følge af forventninger fra banetransportørernes side om at flytte transporterne tilbage til en kommende fast Femerbæltforbindelse.

4.1.6 Modulvogntog

I Sverige har der gennem en årrække kørt modulvogntog, I Norge og Danmark er der i øjeblikket forsøg med modulvogntog der kører over tre til fem år og skal efterfølgende evalueres. I Tyskland er der kun få delstater, hvor modulvogntog er tilladt. Det vil derfor være svært på nuværende tidspunkt at indarbejde betydningen af modulvogntogene set i relation til NTN-området.

4.2 'Grøn transport' - mindre CO₂ udslip

Der sættes i stigende grad fokus på at CO₂ udslippet fra trafikken skal reduceres, og der lægges således også i de nationale transportplaner op til en mere 'grøn' transportplanlægning. Flere lande har mål for en reduktion af CO₂ udslip, inden for en tidshorisont på 10-20 år med over 50 %.

En af løsningerne er at flytte en væsentlig del godstransporten, specielt fra lastbiler, til tog og færger, for at reducere CO₂ udslippet

Hvis denne udfordring skal efterleves, vil det i høj grad påvirke infrastrukturen og ikke mindst de internationale transportkorridorer. Det anbefales derfor, at de nordiske lande samt Tyskland, set i NTN-sammenhænge, udarbejder et fælles

oplæg til, hvorledes en samlet løsning vil kunne bidrage til at reducere CO2 udslippet og med hvor stor en andel, inden år 2030.

Særligt jernbanenettets kobling til havneterminalerne vil kunne styrke de intermodale knudepunkter i forhold til kobling af transport på sø og bane for såvel person- som godstransport. Ydermere ses der muligheder for at skabe en mere 'grøn' transport ved i højere grad at koble de allerede eksisterende trafikknudepunkter op på vej- og banenettet (her tænkes på fx Billund Lufthavn og Transportcentret ved Taulov).

4.3 Fælles målsætninger for transportplanlægningen

Landene i NTN-området anvender som sådan alle mål i infrastrukturplanlægningen.

Med den danske regerings infrastrukturplan og den grønne transportpolitik præsenteres en række overordnede principper for en grønnere transportpolitik, som kan forstås som bredt formulerede mål.

I den nye norske national transportplan er målstrukturen opdelt i et overordnet mål som udtrykker det grundlæggende formål med transportpolitikken, fire hovedmål som sætter kursen på særlige områder og etapemål som er knyttet til hvert hovedmål, og som viser hvilke områder regeringen vil have fokus på i planperioden.

Målstrukturen i den svenske transportplanlægning er meget lig den norske: et overordnet mål, to ligestillede mål i form af et funktionsmål og et hensynsmål og etapemål, som er knyttet til funktions- og hensynsmålene.

Sammenlignes målstrukturen i den national transportplanlægning i hhv. Danmark, Norge og Sverige, fremgår det at norsk og svensk transportplanlægning nærmer sig hinanden. Ligesom svenskerne arbejder nordmændene nu også med overordnede mål for transportsektoren, samt delmål og etapemål.

I Danmark er den nationale transportplanlægning ikke helt på samme niveau som de norske og svenske. Selv om der i vid udstrækning indgår overordnede principper formuleret som mål, er der ikke etableret det samme målhierarki. De danske målsætninger er langt fra så præcise, som de mål der opstilles i de svenske og norske transportplaner.

De transportplanlægningsmæssige problemstillinger som de enkelte lande i dag står overfor, er i høj grad lig hinanden og kan med fordel løses i fællesskab. Det foreslås derfor at der udarbejdes fælles målsætninger og strategier for hvordan opgaven skal løses, således at landene i højere grad arbejder for hinanden og herved er medvirkende til at målene for transportsystemet opnås under hensynstagen til miljø og sikkerhed.

I forhold til at formulere nogle fælles målsætninger er det vigtigt at der i fællesskab tages stilling til hvordan landene skal forholde sig til de udfordringer som er forbundet med målsætningerne. Nogle af udfordringerne kan fx være:

- forbedring af kapaciteten på vejnettet skaber øget biltrafik
- muligheder for kombination af transportmidler overses
- jernbanenettet søges ikke forbundet til havnene
- kollektive forbindelser til lufthavne behandles ikke
- fremkommeligheden i de større byer forringes
- øgede støjgener og luftforurening er en følge af øget transport
- øgede hastighedsgrænser skaber større CO2 udslip, forringet trafiksikkerhed og større støjgener

Ved at skabe bedre sammenhænge i den grænseoverskridende transport, gennem fælles målsætninger, er der i højere grad mulighed for at skabe et transportsystem der kan reducere de problemer som transportsektoren står overfor i dag. Det er således et spørgsmål om samarbejde om at løfte opgaven i fællesskab, snare end at løse opgaven på et nationalt niveau.