

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Analyse af Hovedstadsregionen som internationalt transportknudepunkt

Ole Kveiborg, olek@cowi.dk
COWI A/S

Abstrakt

Region Hovedstaden har ønsket et overblik over de senere års talrige analyser af udviklingen i hovedstadsområdet transportssystemer med fokus på hovedstadsregionens nuværende og fremtidige rolle som internationalt transportknudepunkt. Herunder en udpegning af de tiltag i transportsektoren, der mest effektivt vil styrke regionens position i forhold til konkurrerende storbyer.

Det langsigtede ønskemål er, at regionen skal blive det stærkeste internationale transportknudepunkt i Nordeuropa. Dette vil ikke blot skabe vækst i regionen selv, men give store afledte fordele for hele landet.

Hovedkonklusioner

De vigtigste principielle konklusioner af arbejdet opridses i dette delafsnit. Beskrivelser af analyseresultater, forslag til tiltag i transportsektoren og projektets forløb findes senere i afsnit 2.

1. Et storbyområde kan i princippet fungere som internationalt transportknudepunkt på grundlag af to forskellige kvalitetsparametre:
 - Mange muligheder for skift mellem internationale trafikforbindelser (den såkaldte **"hub"-funktion**):
 - Mange storbyfunktioner og andre attraktioner, der gør området interessant for udlændinge som rejsemål (**"destinations"-funktionen**).
Men i praksis er der tæt og positiv sammenhæng imellem de to - en storby skal være stærk på begge funktioner samtidigt for at udnytte denne synergi. Der skal med andre ord være både "reasons to come" og "reasons to stay".
2. **"Hub-" og "destinations"-funktionen skal opfattes som en helhed**, og indsatserne vil - hvad enten de er rettet mod den internationale tilgængelighed, den regionale/lokale tilgængelighed eller mod byens kvaliteter i mere bred forstand – kunne støtte regionens rolle som internationalt transportknudepunkt. Denne forståelsesramme er illustreret i Figur 1.
3. Investeringer i ny transportinfrastruktur har i sig selv kun begrænset og midlertidig betydning for en regions økonomiske udvikling. Væsentlige og stabile vækstmuligheder kommer først, når **udviklingen af infrastrukturen sker parallelt med indsatser for at styrke et storbyområdes**

generelle tiltrækningskraft – altså ”destinations”-funktionerne (inden for produktion, innovation, uddannelse, forskning, kultur og turisme).

4. Hovedstadsregionen er at regne som en mellemstærk metropol i **udkanten af Europa**, og har derfor behov for gode trafikforbindelser til omverdenen.
5. København er det vigtigste nordiske knudepunkt for alle transportformer (cross-point)
6. **Det samlede Øresundsområde** har på mange væsentlige områder en til- strækkelig styrke til at fungere som europæisk storbyregion¹. Den har sær- lige generelle kvaliteter inden for højere uddannelse og forskning, innovation inden for visse brancher (medicinal/life science, design/mode, gastronomi, logistik) og et internationalt brand som en tryk, behagelig, grøn, cykelvenlig og relativt engelskyndig region.
7. Regionens væsentligste styrkepunkt som international hub er i dag knyttet til **Københavns Lufthavn**, der på alle målepunkter er den vigtigste i den nordlige del af Europa.
8. Den interne **infrastruktur til persontransport er generelt god**, både hvad angår vej- og banenet. Den er dog sårbar på grund af det begrænsede ud- valg af alternative ruter – punktvis problemer har derfor tendens til at brede sig til store dele af nettet (gælder både vej- og banesystemerne)². Der er specielt mangel på kollektive alternativer til bilen i en række tværgående rejserelationer. Endelig er kapaciteten for banegods (især over Øresund) begrænset.
9. De mange myndigheder og operatører i regionens kollektive trafik gør det svært at koordinere køreplaner og passagerinformation i realtid og dermed at opnå ”en sømløs rejse” for de mange, der har brug for skift mellem ruter eller transportmidler undervejs.
10. **Infrastrukturen til håndtering af godstransport har begrænset kapacitet**, især hvad angår mulighederne for omlastning mellem skib, tog og last- bil (intermodalitet), som er en vigtig prioritet i EU’s transportpolitik³.
11. **Trængselsproblemerne på regionens vejnet er begrænsede, set i inter- nationalt lys**, men medfører dog et betydeligt samfundsøkonomisk tab⁴. Alle relevante prognoser forudser desuden betydelig vækst i regionens vej- trafik, og trængslen vil mange steder hurtigt kunne stige til det kritiske, hvis der ikke løbende foretages udvidelser af vejnettets kapacitet eller ind- føres andre tiltag, der kan mindske presset (f.eks. road pricing som foreslået af Trængselskommissionen), samtidig med opbygning af banebaserede kollektive transportsystemer med høj hastighed og kvalitet – både som alternativ til den samlede biltur og som mulighed for kombinerede rejser (”parkér-og-rejs”-anlæg mv.).
12. En meget vigtig driver for vækst i regionen er et transportsystem for personer og varer med **meget høj mobilitet**. Dette kræver ikke bare høje hasti- heder på transportnettenes enkelte strækninger, men også mange og smidige muligheder for at skifte mellem ruter og mellem transportmidler.

¹ Se f.eks. ”OECD Territorial Review 2008”, (OECD, mar. 2009, s. 8) og ”Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/50 – Greater Copenhagen Case Study”, Final Report (OECD), juni 2011

² Se fodnote 1 samt bl.a. ”Hovedstadsregionens trafikale infrastruktur, sammenlignet med fem andre europæiske regioner”, Tetraplan for Region Hovedstaden, december 2013.

³ Se fodnote 2

⁴ Do.

13. Udvidelse af den internationale og regionale/lokale transportinfrastruktur og den tilhørende trafikale service skal ske koordineret for at muliggøre, at udenlandske rejsende og godstransporter kan transporteres smidigt og hurtigt rundt i hele regionen. Et grundlæggende succeskriterium specielt for internationale rejsende - er en forbedret regularitet i den kollektive trafik og forudsigelige, interne rejsetider med bil og lastvogn.
14. Investeringer i ny transportinfrastruktur har en særlig rolle som meget synlige beviser på, at storbyen er i stadig udvikling – en vigtig del af regionens internationale image.
15. Næsten 40% af Danmarks bruttonationalprodukt bliver skabt i Region Hovedstaden – betydeligt mere end befolkningsandelen tilsiger. Regionens erhvervsliv er domineret af service- og tjenesteerhverv, herunder særligt it- og informationstjenester, forlagsvirksomhed, tv og radio samt finansiering og forsikring. På produktionssiden er regionen karakteristisk ved stor koncentration af medicinalindustri.
16. Erhvervslivets transportforbrug er i perioden 1993-2009 steget dobbelt så hurtigt som bruttonationalproduktet. Den voksende dominans af service- og tjenestesektoren må dog forventes at dæmpe transportvæksten fremover.
17. Danmarks - og især regionens – erhvervsliv bliver mere og mere eksportorienteret og stiller dermed stigende krav til gode internationale transportforbindelser.
18. Erhvervslivet opfatter generelt et godt transportudbud (infrastruktur og trafikale service på internationalt, regionalt og lokalt niveau) som meget væsentligt for en positiv udvikling.⁵

Uden for selve transportsektoren er en grundlæggende baggrund for vækst i regionen, at der er et dynamisk miljø af forskning, udvikling, produktion, finansiering og uddannelse på tværs af brancher og et effektivt samarbejde mellem offentlige og private virksomheder.

Figur 1 afspejler den erkendelse, der er opnået via projektet. Nemlig, at "hub-" og "destinations"-funktionen skal opfattes som en helhed, og at indsatserne - hvad enten de er rettet mod den internationale tilgængelighed, den regionale/lokale tilgængelighed eller mod byens kvaliteter i mere bred forstand – vil kunne støtte regionens rolle som internationalt transportknudepunkt.

⁵ Se fx. Dansk Industris tilbagevendende analyser "Lokalt erhvervsliv", baseret på spørge- skemaundersøgelser (1 2013 blandt over 1.700 virksomheder i regionen).



Figur 1 Resulterende opfattelse af forholdet mellem "hub-" og "destinations-" funktionen

Nuværende situation

Generelt

Hovedstadsregionen med København som centrum er på alle væsentlige parametre at betragte som en europæisk storbyregion jf. f.eks. ESPONS klassifikation vist i Figur 2. Det gælder både befolkningsunderlaget, udbuddet af forsknings- og højere uddannelsesinstitutioner og omfanget og niveauet af kultur- og serviceattraktioner. Regionen er desuden favoriseret af en righoldig natur og ikke mindst nærhed til vand. Der er vigtige innovationscentre og aktiviteter omkring emner med international bevågenhed, såsom helse (life science), miljø, design/mode, gastronomi og logistik/shipping. Endelig er infrastrukturen generelt af høj kvalitet og støtter dermed de øvrige bykvaliteter⁶.

Hovedstadsregionen har på grund af sin geografiske placering en særlig rolle som forbindelsesled mellem Skandinavien og resten af Nordeuropa ("cross point").

⁶ Se bl.a. "Hovedstadsregionens trafikale infrastruktur, sammenlignet med fem andre europæiske regioner", Tetraplan for Region Hovedstaden, december 2013



Figur 2 ESPON's klassifikation af byer i Nordeuropa

International tilgængelighed

Hovedstadsregionens nuværende position i det internationale transportsystem er præget af nogle få, men stærke punkter:

- > Københavns Lufthavn er med hensyn til samlet passagertrafik nr. 12 på den europæiske rangliste og passagertallet er stigende. Lufthavnskomplekserne i Stockholm- og Oslo-regionerne har hver for sig næsten lige så høje passagertal, men andelen på internationale afgang langt under Københavns Lufthavns 92%. Andelen af flypassagerer, der skifter rute i Københavns (transfer), er samtidig relativt højt, nemlig ca. 30%⁷. Tilgængeligheden til centrum er høj på grund af kort afstand og flere højfrekvente togsystemer.
- > Københavns Lufthavn har klart flest internationale – og ikke mindst interkontinentale – ruter blandt de skandinaviske hovedlufthavne. (se Tabel 1).

Tabel 1 Sammenligning af rutenettene for hovedlufthavnene i København (Kastrup), Oslo (Gardermoen) og Stockholm (Arlanda)⁸

Hovedlufthavn	København (Kastrup)	Oslo (Gardermoen)	Stockholm (Arlanda)
Interkontinentale ruter	24	6	11
Europæiske udenrigsruter	98	79	66
Skandinaviske udenrigsruter	12	8	5
Indenrigsruter	6	26	19
Ruter i alt	140	119	101

⁷ Kilde: Specialudtræk fra EU/Eurostat's generelle database ('www.eurostat.ec.europa.eu')

⁸ Københavns Lufthavns hjemmeside: 'www.cph.dk' (Kilde: Flight Global 2012)

- > Også med hensyn til luftfragt ligger Københavns Lufthavn relativt højt - p.t. som nr. 19 blandt europæiske lufthavne målt i tons. Det skal her bemærkes, at fragtværdien pr. ton er langt højere for luftfragt end for fragt med lastbil, tog og skib. Luftfragts andel af importeret og eksporteret gods udgør målt i værdi (kroner) ca. 1/3 af den samlede godstransport ind og ud af Danmark. Andelen af transferfragt i Københavns Lufthavn er meget høj (70%).
- > København er den klart vigtigste krydstogthavn i Nord- og Vesteuropa (dvs. blandt havne ud til Østersøen, Nordsøen og Atlanterhavet). De nærmeste konkurrenter – Lissabon, St. Petersborg, Tallinn og Stockholm – ligger relativt langt væk⁹. Positionen vil blive styrket ved flytningen og udvidelsen af krydstogtterminalen i Nordhavn. Det svageste punkt er p.t. manglende direkte forbindelse med kollektiv trafik til lufthavnen for passagerer, der skal starte eller slutte rejsen i København.



Figur 3 Placering af de vigtigste krydstogthavne i Nord- og Vesteuropa

- > Den faste Øresundsforbindelse og den tætte færgedrift mellem Helsingør og Helsingborg medvirker væsentligt til kontakt og vækst i hele Øresundsregionen.

København (og Malmö) havne hører derimod ikke til blandt de mest betydende i Europa, hverken hvad angår samlet godsomsætning, containertrafik eller passagertal. København er endda kun nr. 5 blandt danske havne, målt på samlet godsmængde, og andelen af udenrigsgods omsat i havnen er heller ikke stor i dansk sammenhæng¹⁰.

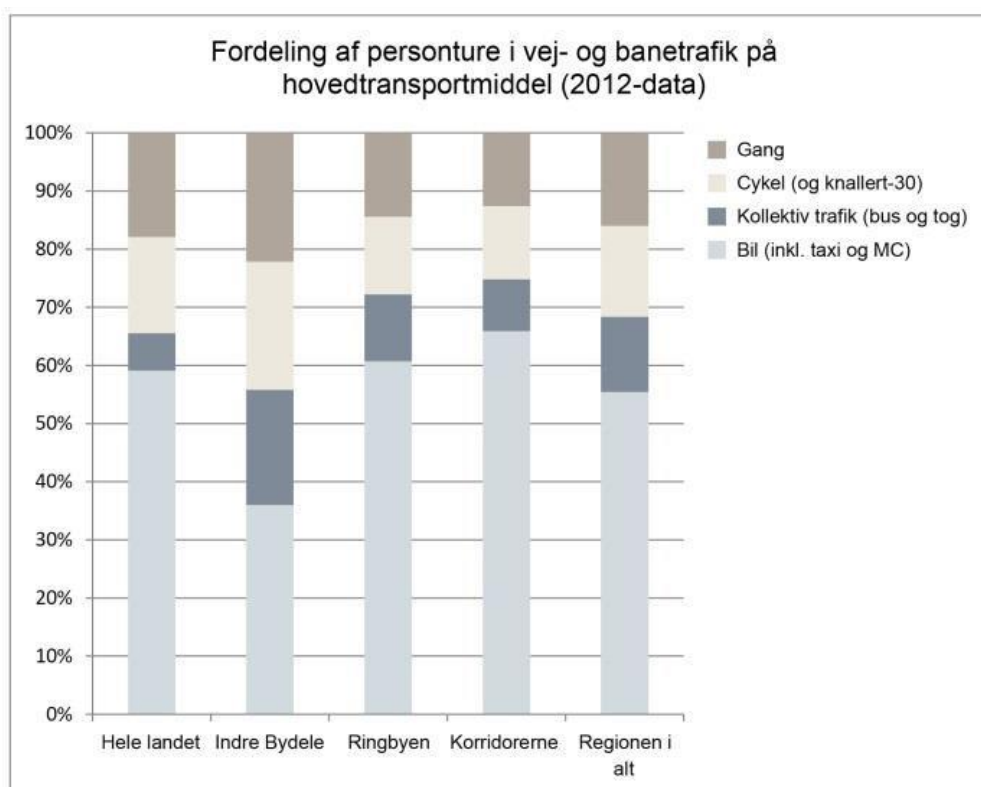
⁹ Kilder: Data fra Cruise Europe ('www.cruise-europe.org/member-stats')

¹⁰ Kilde: Specialudtræk fra EU/Eurostat's generelle database ('www.eurostat.ec.europa.eu') samt Danmarks Statistik/Statistikbanken ('www.statistikbanken.dk')

De internationale togforbindelser til/fra København har et begrænset omfang og er domineret af korte ruter. Der er således en række direkte forbindelser til Malmö, Göteborg, Kalmar og Karlskrona ("forlængede Øresundstog"), men kun enkelte til Stockholm. Der er 6 daglige forbindelser til Hamburg, mens der til Berlin kun er én - og til Amsterdam, Basel og Prag kun nattog¹¹.

Regional/lokal tilgængelighed

Det kollektive trafiksystem på vej og bane i regionen består af metro, regional- tog/Øresundstog, S-tog, lokalbaner og busser. Udbuddet er målt i forhold til europæiske storbyer i almindelighed ganske højt, mens efterspørgslen er mere moderat – ikke mindst på grund af en markant større konkurrence fra cyklen.¹² (som vist i Figur 4. Regionens kollektive trafik er præget af mange operationelle myndigheder, hvilket besværliggør koordinering. Dette vil kun delvis blive modvirket af de igangværende eller vedtagne udbygningsplaner (Cityringen, letbanen i Ring III, ny bane København-Ringsted, elektrificering og opdatering af sikringsanlæg). Servicen over for udenlandske besøgende er præget af manglende eller svært tilgængelig realtidsinformation på engelsk og begrænsede betalingsmuligheder. Mere generelt er togdriften som i resten af Danmark plaget af uregelmæssigheder – såvel planlagte (infrastrukturarbejder) som uplanlagte (vejrbedingede mv.).



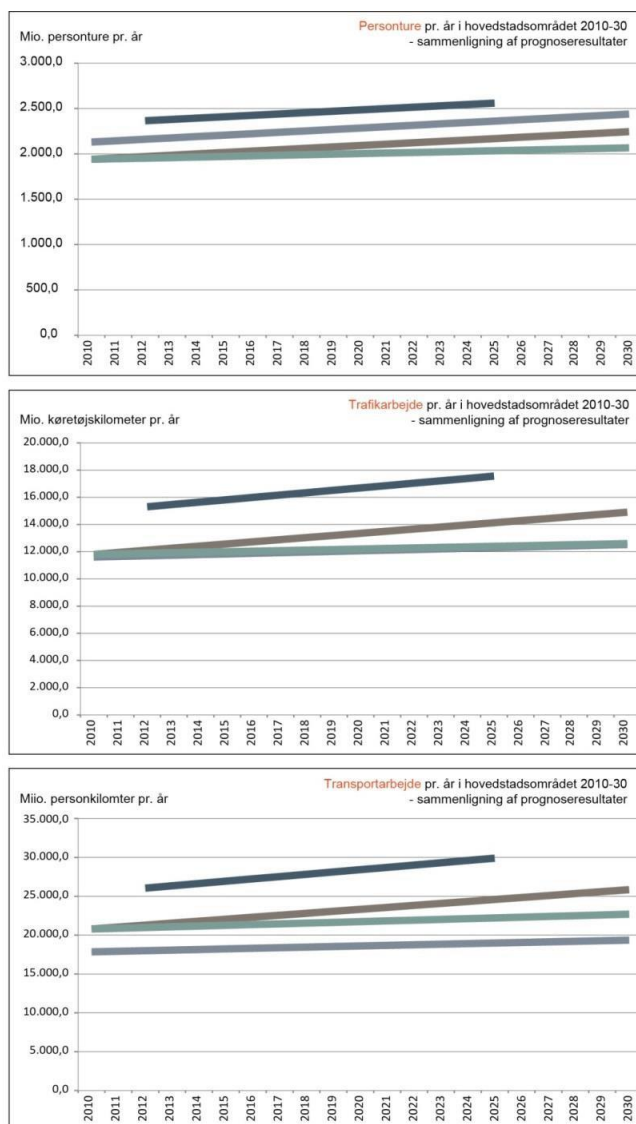
Figur 4 Fordelingen af ture på transportmidler i hovedstadsregionen

¹¹ Kilde: DSB's køreplaner ('www.dsb.dk')

¹² Se f.eks. "Hovedstadsregionens trafikale infrastruktur, sammenlignet med fem andre europæiske regioner", Tetraplan for Region Hovedstaden, december 2013

Der er visse trængselsproblemer på vejnettet i de indre dele af regionen, og der forudses en betydelig forværring i de kommende år. Således forudser Trængselskommissionen, at de trængselsbetingede forsinkelsers andel af den samlede rejsetid i bil i myldretimerne vil stige fra 11,4 til 17,9% mellem 2012 og 2025 - altså med mere end 50%¹³. I international sammenhæng er der dog stadig tale om et moderat trængselsniveau, som i dag primært begrænses af de høje danske registreringsafgifter¹⁴. Forværringen vil også blive modvirket af de vedtagne planer om udvidelser af motorvejsnettet, som afvikler over en tredjedel af det samlede biltrafkarbejde i regionen. Udbygningen af den skinnebårne kollektive trafik (primært Cityringen og letbanen i Ring III) vil kun tiltrække en beskedent del af bilisterne, men vil have stor betydning for udenlandske gæster uden biladgang.

I Figur 5 er vist forskellige prognoser for udviklingen i trafikken i hovedstadsområdet. Alle analyser viser vækst i trafikken og dermed større pres på infrastrukturen i form af trængsel. Der estimeres en vækst på mellem 0,3% og 0,8% i antallet af ture, mens væksten i trafikken (km) og i transport (personkm) på vej og bane forventes at stige mellem 0,4% og 1,2% frem mod 2030.



Figur 5 Estimeret udvikling af antal ture, trafikarbejde og transportarbejde i de tre prognosers respektive dækningsområder 2010-2030.

¹³ "Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden", Trængselskommissionens Hovedrapport, Bet. 1539, sept. 2013 (Tabel 1.3). Kommissionen fremhæver, at der bør opbygges analyse- og dataindsamlingsmetoder, der gør et muligt at inddrage også uforudsigelige forsinkelser ("upålidelighed"), da disse har stor betydning for, hvor meget tid befolkningen reelt er nødt til at afsætte til deres rejseaktivitet.

¹⁴ Se f.eks.: "Hovedstadsregionens trafikale infrastruktur, sammenlignet med fem andre europæiske regioner", Tetraplan for Region Hovedstaden, december 2013 (afsn. 4.3).

Regionen – og herunder specielt de indre dele – har et internationalt ry som et godt sted at cykle. Der foreligger omfattende planer om forbedring og opklassificering af det sammenhængende, separate stisystem ("cykelsuperstier"). Det skal dog bemærkes, at mens cykeltrafikken i centralkommunerne – hvor den er mest udbredt - udgør 26% af persontrafkarbejdet (personkilometer, inklusive gang), er det tilsvarende tal for regionen som helhed kun godt 5%¹⁵. Ikke desto mindre er København som cykelby uden tvivl en vigtig del af byens "grønne image".

Indsatser på transportområdet

Det følgende afsnit er et sammendrag af de indsatser på transportområdet, projekt- gruppen, referencegruppen og konsulenten anbefaler som de mest effektive til at styrke regionens vækst gennem forbedring af dens status som internationalt transportknudepunkt. Tiltagene og deres formål gennemgås mere detaljeret i afsnit 7.

De mulige indsatser for at forbedre regionens transportsystemer i forhold til at være et godt internationalt transportknudepunkt kan opdeles i:

- > Hvordan kommer jeg til København/regionen fra udlandet? ("Til/fra-problemet")
- > Hvordan kommer jeg videre i regionen, når jeg er ankommet til en fjerntrafikterminal? ("Rundt i"-problemet)
- > Hvordan kommer jeg igennem regionen, hvis jeg ikke har ærinde der? ("Transit-problemet").

De prioriterede indsatser tager udgangspunkt i, at de skal understøtte regionens hub-funktion. Trængselskommissionens anbefalinger samt den generelle it- infrastruktur er medtaget i det omfang, de er relevante for internationale rejsende.

Flere af de nævnte indsatser vil styrke ikke kun det specifikke formål, men vil også understøtte f.eks. afviklingen af den daglige lokale trafik og pendling, ligesom in- vesteringer til afhjælpning af transittrafikken også understøtter adgangen til og fra regionen.

"Til/fra-indsatser"

Mange nordeuropæiske storbyer intensiverer i disse år bestræbelserne på at løfte deres niveau som internationale transportknudepunkter, både hvad angår hubfunktioner og mere generelle faciliteter og tilbud til udenlandske interessenter.

København vil i den igangværende, skærpede konkurrencesituation mest effektivt forsvare og udbygge sin nuværende position ved at koncentrere indsatsen om de eksisterende styrkeområder i stedet for at sprede ressourcerne til områder, hvor by- en er langt fra en europæisk topplacering.

De vigtigste fokusområder er en udbygning af lufthavnens faciliteter og serviceniveau, en yderligere kvalitetsforbedring af tilbuddet til krydstogpassagerer samt forbedring af de mellemlange togforbindelser i Sydkandinavien og Nordtyskland, blandt andet af hensyn til mulighederne for skift til de mange internationale flyforbindelser i Københavns Lufthavn. Der bør også være fokus på at tilbyde internationale passagerer med kollektiv trafik en "sømløs rejse" med fælles, integrerede køreplaner, passagerinformation og betalingssystemer i hele Øresundsregionen.

¹⁵ COWIs bearbejdning af diverse kilder, primært "Trafikale konsekvensberegninger af Trængselskommissionens strategi" (Tetraplan, sept. 2013).

Lufthavnen

De vigtigste indsatser vil være:

- > Udbygning af bane- og terminalkapaciteten til håndtering af de nye flytyper.
- > Terminaludvidelser til etablering af en "Air port City" med gode faciliteter til møder og konferencer.
- > Etablering af samarbejde med DSB og andre togoperatører om forbedret serviceniveau for kombinerede rejser. Kan omfatte "fjern-check-in" (som f.eks. i Wien), rejsegaranti ved forsinkelser, mulighed for samlet billetkøb/-betaling, realtidsinfo om forsinkelser og mulige, alternative forbindelser samt flere direkte togforbindelser mellem Københavns Lufthavn og hoveddestinationer i Danmark og Sverige (uden om Hovedstadsregionen).
- > Intensiveret branding af lufthavnens og byens kvaliteter over for udenlandske flyoperatører.

Krydstogtterminalen

Der vil med den udflyttede/udbyggede terminal være ekstra økonomiske gevinster ved at satse mere specifikt på havnens rolle som start- eller slutpunkt for krydstogt- rejser. På kort sigt kræves en højklasset og højfrekvent busforbindelse direkte til lufthavnen og relevante hoteller i tætbyen, på længere sigt en skinnebåren løsning (forlængelse af Cityringen eller en letbane).

Togbetjening

En vigtig indsats på banesiden vil være et hurtigt togsystem (min ca. 200 km/t) dækkende hele Sydsandinavien. Fokus bør ligge på flere afgange, netforbindelse til og køreplanmæssig koordination til det europæiske net af højhastighedsbaner med udgangspunkt i Københavns Lufthavn.

"Rundt i-indsatser"

De fleste turistattraktioner ligger i tætbyen, men også Fingerbyens rand indeholder interessante destinationer (købstæderne, de bedste strande etc.). Hvad angår innovative "private service clusters" samt forsknings- og højere uddannelsescentre er hele Øresundsregionen et samlet interesseområde for udlændinge. De vigtigste indsatser vil her være:

- > Et koordineret togsystem på "Øresundstog-niveau" til de største byer i hele Øresundsregionen
- > Højklassede busforbindelser til stationsfjerne service clusters og uddannelses-/forskningsinstitutioner, tæt køreplankoordineret med togbetjeningen
- > Forbedret banebetjening mellem København (inklusive lufthavnen) og de øvrige købstæder og S-togsterminaler i regionen
- > Kapacitetsforøgelser i de vigtigste flaskehalse i regionens banenet
- > Kapacitetsudvidelser på de radiale motorveje
- > Bedre udnyttelse af eksisterende vejkapacitet ved brug af ITS
- > Afhjælpning af lokale "trængselspletter" på det overordnede vejnet
- > Forbedrede "Parker-og-Rejs-faciliteter" til kombinerede bil- og togrejser

- > Koordineret realtidsinfo om alle kollektive transportmidler på engelsk, til mobil og lap top og ved variabel skiltning
- > Køb og betaling af samlede, kollektive rejser via mobil/lap top og brug af internationale kreditkort
- > Skiltning og informationer på engelsk om transporttilbud og attraktioner
- > Højhastigheds internet i byområderne (via fibernet)
- > Gratis internet (Wii) i de indre bydele – evt. hele regionen
- > Udvidelse af Øresundsregionens godshavnekapacitet med tilhørende vej- og baneforbindelser i en eller flere byer, hvor pladsforholdene er gode.
- > Etablering af en eller flere "dry ports" til godsomladning nær København, f.eks. i Høje-Taastrup.
- > Generel forbedring af adgangen til de eksisterende godshåndteringsterminaler i hele Øresundsregionen
- > Revision af prisstrukturen for godstrafik over Øresundsbroen.

"Transit-indsatser"

Den hidtidige, begrænsede satsning på tværgående trafikforbindelser i regionen betyder, at meget person- og godstransport afvikles på veje og baner nær de centrale bydele uanset deres målpunkt. Transittrafikken skaber ekstra trængsels- og miljøproblemer og belaster infrastrukturen, hvor den i forvejen er tættest på kapacitetsgrænsen. Det øger også usikkerheden omkring faktiske rejsetider med bil og tog i myldretiden.

Situationen forværres efter åbning af Femern Bælt-forbindelsen, som blandt forventes at medføre mere end en fordobling af transittrafikken med bane- og lastbilgods.

De vigtigste aflastende tiltag er:

- > Nye faste vej- og baneforbindelser over Øresund
- > Kapacitetsudvidelse på overordnede vejforbindelser på tværs
- > Nye ringvejsforbindelser vest om København
- > Øget banekapacitet ved Københavns lufthavn
- > En vej- og tunnelforbindelse øst om tætbyen med forbindelse til motorvejssystemet i nord og syd.

Udvidelse af havnekapaciteten i Øresundsregionen vil medvirke til at lette de indre dele af regionens vejnet for gennemkørende lastbiltrafik.

Erhvervslivets rolle

I forbindelse med projektet er udarbejdet en særlig analyse af erhvervslivets transportforbrug og betydning for regionens vækst. I det følgende gengives hovedkonklusionerne af dette arbejde¹⁶. Alle tal og vurderinger refererer geografisk til Region Hovedstadens område, der i dette afsnit kaldes "regionen".

39 procent af Danmarks bruttonationalprodukt (BNP) bliver skabt i regionen, mens befolkningsandelen kun er ca. 30%. Af regionens bruttoregionalprodukt (BRP), der opgøres på samme måde som BNP, bliver knapt halvdelen (48 procent) skabt i Byen København (København, Frederiksberg, Dragør og Tårnby), en tredjedel i Københavns omegn, mens Nordsjælland kun står for 18 procent af den økonomiske aktivitet i regionen.

Service- og tjenesteerhvervene er koncentreret til regionen. I alt skabes 78 procent af den økonomiske aktivitet i regionen i service- og tjenestesektoren.

Medicinalvareindustrien er det erhverv, der er stærkest koncentreret til regionen, hvor 80 procent af alle, der er beskæftiget i medicinalvareindustrien i Danmark, arbejder. Erhvervet er især stærkt repræsenteret i Gladsaxe og Ballerup.

IT og informationstjenester, forlagsvirksomhed, tv & radio samt finansierings- og forsikringsvirksomheder er også koncentreret til regionen. 60 procent af disse er- hvervs beskæftigelse ligger i regionen.

Service- og tjenestesektoren har et mindre transportbehov end de vareproducerende erhverv. Den stigende betydning af service- og tjenestesektoren i regionen har i løbet af de seneste fire år mindsket erhvervslivets transportbehov med 3 procent.

Dansk erhvervslivs transportforbrug er steget i gennemsnit 3,4 procent per år i perioden 1993-2009. Det er omkring dobbelt så meget som den gennemsnitlige årlige vækst i BNP.

Eksportens andel af bruttonationalproduktet er stigende globalt på grund af stigende globalisering og arbejdsdeling mellem landene. Eksporten udgør 32 procent af bruttoproduktet i regionen, mens den udgør 53 procent på landsplan. Eksportens andel af regionens bruttoprodukt er steget fra 24 procent i 2004 til 32 procent i 2011.

Landtransport er den hyppigst anvendte transportform. Medicinalvareindustrien, der er stærkt koncentreret i regionen, er sammen med elektronikindustrien de to industrier, der anvender luftfragt mest. Begge industrier producerer højværdigods.

Projektforløbet

COWI har i perioden primo september – medio november 2013 indsamlet data og synspunkter omkring den eksisterende situation og planer og ønsker for fremtiden. Det er sket ad tre veje:

- > Review af eksisterende analyser og planer med konkret tilknytning til hoved- stadsregionen og nærområdet.
- > To workshops med en række interessenter fra offentlige institutioner og private selskaber og interesseorganisationer med særlig tilknytning til projektets emne
- > To møder med en særligt udpeget referencegruppe, der repræsenterer væsentlig, tværgående viden på området.

Arbejdet er fulgt løbende af Region Hovedstaden via jævnlige møder i en projekt- gruppe, der omfatter de centrale nøglepersoner fra regionen og konsulenten

¹⁶ Input fra Britt Andresen, Andresen Analyse ("Region Hovedstadens erhvervsprofil", dec. 2013)