

Administration större problem än teknik

Administration och kulturskillnader är större problem än tekniska hinder när det gäller gränsöverskridande tågtrafik i Europa. Problemen syns inte så tydligt och gott samarbete och viljan är avgörande för att lyckas.

Trivector Traffic har haft uppdraget att titta på de hinder som finns i Öresundsregionens för ökad integration av järnvägstrafiken hur dessa kan överbryggas. Rapporten konstaterar att tågtrafiken i Öresund är välfungerade men att det har varit långt ifrån självklart att det skulle gå så bra som det har gjort. Sverige och Danmark har t.ex. olika tekniska system vad gäller elförsörjning, signalsystem och radiokommunikation. Detta har inneburit att Öresundstågen och andra tågfordon som passerar Öresund är utrustade med dubbla tekniska system som känner av teknikgränserna och automatiskt kopplar om mellan dansk och svensk teknik.

Olika problem i Europa

Förutom att tittat på Öresundsregionen jämför rapporten också med andra liknande situationer i Europa och några problematiska huvudområden inom gränsöverskridande tågtrafik har identifierats. De tre problemområdena, fordonstillstånd, taxsystem och olika synsätt på vad järnväg är och vad den är bra på är intressant nog alla av ideologisk eller kulturell karaktär och inte teknisk.

Och då är det ändå de tekniska svårigheterna som syns tydligast på kartan. Till exempel ser man att Europa är uppdelad i huvudsak i två spårvidder. Detta och andra

tekniska olikheter har dock visat sig mycket lättare att lösa än kulturella skillnader.

Ett exempel på detta är de skillnaden i planeringskultur som visat sig mellan grannländerna Schweiz, Tyskland och Frankrike sitt samarbete med gränsöverskridande tågtrafik. Där har Tyskland och Schweiz haft det mycket lättare att förstå varandra eftersom de båda har mycket mer taktfast tidtabeller än grannen Frankrike. Eftersom infrastrukturen är mer knapp i Schweiz har man också ett långt större behov att optimera tågtrafiken.

Tillstånd stoppar tåg vid gränsen

Ett annat administrativt hinder som är talande är de nya tågen som skulle trafikera Tyskland-Nederländerna. De har än så länge bara blivit godkända att köra i Tyskland vilket betyder att man som resenär måste stiga av de nya tågen vid Nederländska gränsen och fortsätta den sista sträckan på 3 km på gamla uttjänade tåg. Länderna skyller desutom ironiskt nog denna absurda effekt på varandra.

Ur ett helhetsperspektiv kan Öresundsregionens tågssystem bedömas som välfungerade där de båda parterna SJ och DSB verkligen har velat hitta lösningar. Rapporten visar dock att man inte skall ta något för givet, de egentliga problemen vid gränsöverskridande samarbete lurar ofta bakom gömda dörrar och god förståelse och kommunikation är fortsatt mycket viktigt. Varför skall kunden t.ex. idag specifikt informeras om att tåget är försenat ifrån Danmark eller Sverige – en onödig information som kan vara grunden för irritation eller befastandet av förutfattade meningar.



Samarbetet med Öresundstrafiken har enligt rapporten lyckats väl med hjälp av god förståelse, kommunikation och stor vilja att nå samma mål. Det finns dock utrymme för förbättringspotential även här.

Foto: Skånetrafiken

I varje nyhetsbrev presenteras någon av de deltagande parterna i projektet IBU-Öresund, där de bland annat redogör för varför de deltar i projektet och vilka förväntningar de har på projektet.

Öresundsintegrationen viktig för framtiden

Aziza Holm jobbar som planarkitekt i Landskrona sedan fem år. Hon är utbildad till fysisk planerare och till landskapsarkitekt.



Aziza Holm
Landskrona

En av de spännande aspekterna med jobbet i Landskrona anser hon är att kommunen är en expansiv och "precis lagom stor" att jobba med. Här får hon jobba med både stort och smått men brinner kanske mest för de övergripande frågorna.

Hur ser du på IBU-projektet?

– Från Landskronas sida är det mycket intressant med ett Öresundsperspektiv. Landskrona brottas ju fortfarande med imageproblem samtidigt som vi är inne i en mycket expansiv fas med mycket utbyggningsplaner. IBU-Öresund projektet med de olika aktiviteterna ger ett större perspektiv och en tydlig känsla av sammanhang. Man ser att vi är en del av en stor region som måste arbeta tillsammans med framtidens frågor. Jag ser en tydlig tendens i vår stad bland både politiker och tjänstemän att tänka i ett större perspektiv i allt fler frågor varje dag.

Vad förväntar du för resultat av projektet?

– Processen fram till en slutrapport är viktigast, parternas möjlighet att på vägen skapa sig ett nytt sätt att se på sin roll i regionen. Rent praktiskt kan jag ibland vara lite rädd att resultaten inte skall leda till något konkret. Med IBU-Öresund kan jag bara hoppas att frågorna och resultaten kommer att föras vidare och verkligen lyftas av både danska och svenska staten. Öresundsintegrationen är ju faktiskt direkt avgörande för både Skåne och Öresundsregionen framtid så det är mycket viktigt.

Megatrender sätter fokus på utmaningar

För att möta framtiden på ett konkurrenskraftigt sätt bör Köpenhamns flygplats roll redefinieras samtidigt som den borde vara kopplad till både höghastighetståg och sjötransport. Regionen bör dessutom satsa på multifunktionella transportknutpunkter för gods.

Öresundsregionen skulle i framtiden kunna definieras sig som internationell transport och mobilitetsknutpunkt. De främsta utmaningarna för internationella tillgänglighet och interna mobilitet har identifierat i en rapport av NIRAS.

För att en få fram en omvärlds- och situationsanalys har NIRAS först identifierat globala megatrender som påverkar regionens utveckling. Några av dessa är globalisering, demografiska förändringar, urbanisering och klimatförändringar med energi- och resursbegränsning. Dessa megatrender har i rapporten sedan kopplats till Öresundsregionala teman som turism och näringsliv. Ur denna omvärlds- och situationsanalys träder några tydliga utmaningar fram för Öresundsregionen.

Strategiska platser

Speciellt två platser i Öresundsregionen identifieras som viktiga för framtidens persontransport. Den viktigaste och mest strategiska är fortfarande Köpenhamns flygplats följt av Copenhagen Malmö Port som väntas

öka i betydelse. Flyget som redan idag är under press av omstruktureringar väntas pressas än mer av t.ex. utsläppsbegränsningar m.m. Flyget bör därför kompletteras och på sikt ersättas allt mer av höghastighetståg på internationella korta och mellandistans resor till och från Öresundsregionen.

Köpenhamns flygplats (Kastrup) kommer att behöva redefiniera sin roll som internationell knutpunkt. Regionen bör fokusera mer på flygplatsens lokalisering och dess roll som en del av en transportkedja där både höghastighetståg och kopplingen till regionens hamnar är väsentlig.

Transportknutpunkter

För godstransporten är nyckeln för regionen att satsa på multifunktionella transportknutpunkter. Öresundsregionen bör enligt rapporten kunna kapitalisera mycket mer på det stora transit flöde som går igenom regionen.

NIRAS förutser att transitflödet av gods i framtiden ändras. De förväntar att regionens import minskar, mer av regionens material återanvänds men exporten förväntas däremot att öka väsentlig. Omfånget idag, 25 miljoner ton per år kommer på så sätt inte bli mindre och regionen borde därför satsa på att vara i yttersta framkant i sin utveckling av t.ex. intelligent logistik och utveckla effektiva transportknutpunkter. Målet för regionen borde vara att utvecklas till en av de största knutpunkterna för godstransport, logistik och omlastningscentraler i Skandinavien och Östersjöområdet.



Foto: Copenhagen Malmö Port

Copenhagen Malmö Port har stor potential att öka i betydelse till 2030 och bli en knutpunkt för både kryssningstrafik och godstransport.

IBU-ÖRESUND

Projektet IBU-Öresund handlar om infrastruktur- och tätortsutveckling i Öresundsregionen och verkar för att skapa fysiska förutsättningar för ökad integration och tillgänglighet i området. Projektet är ett samarbete mellan 29 olika parter, svenska och danska kommuner, regionerna samt några svenska statliga myndigheter. IBU-projektet ska pågå fram till och med 2010 och innefattar fyra olika delprojekt. Projektet har en budget på drygt 3,8 miljoner Euro, varav hälften är bidrag från den Europeiska regionala utvecklingsfonden genom Interreg IV A-programmet.

Mer information om IBU-Öresund hittar du på vår hemsida:
www.ibu-oresund.se eller på www.ibu-oresund.dk

VÄRT ATT NOTERA

IBU-Öresund slutkonferens 6 december. Projektets slutkonferens kommer att hållas på Hilton i Malmö, samma vecka som Citytunneln invigs. Ett spännande program presenteras inom kort.

Tendens Öresund 2010 presenteras i Malmö och Stockholm. Inför Öresundsregionens 10-årsjubileum publiceras en ny version av den uppskattade statistiksammanställningen Tendens Öresund. Den innehåller b.l.a. nya avsnitt om kultur och turism. Sammanställningen är resultatet av ett brett gränsöverskridande samarbete mellan bl.a. Öresundskomiteen, Region Skåne/Hovedstaden/Själland och Öresundsbron.

Öresundsregionen visar musklerna i Sveriges politikervecka. Under årets Almedalsvecka (4-9 juli) har Öresundskomiteen och medlemsorganisationerna – däribland Region Skåne – ett gemensamt program om Öresundsregionen. Almedalen är en av Sveriges största politikerhändelser och hålls i Visby på Gotland. Under veckan hålls diskussioner om den gränsregionala arbetsmarknaden och om Öresundsregionen som tillväxtmotor/forskningsregion mm. En helt nya rapport med rubriken Gränshinder för Näringslivet skall också lanseras. Att svenska och danska politiker agerar tillsammans är ett unikt inslag i den årligt återkommande svenska politikerveckan.

Ny rapport behandlar attraktivitet. Region Skåne har just släppt en rapport om image och attraktion. Vilka faktorer är det som lockar besökare, boende och företagsetablerare till vissa kommuner? Vad är attraktivt och för vem? Vilken betydelse har en bra Image/Identitet/Varumärke för tillväxten och hur kan kommuner utveckla sin attraktionskraft? Dessa är några av de frågorna i rapporten, Image och attraktionskraft i Skåne. Se rapporten på www.skane.se/strukturbild

Har du frågor om nyhetsbrevet eller vill göra en avanmälan, kontakta IBU-Öresunds kommunikator Sofia Bennet på e-postadressen: sofia.bennet@skane.se

Ansvarig utgivare:
Charlotte Lindström, Region Skåne



IBU-Öresund

INFRASTRUKTUR OG BYUDVIKLING - ÖRESUND

