



Øresundsregionen og Europa i et transportmæssigt perspektiv.

Notat

.....

Indhold.

1	Indledning	2
2	Personrejser	3
2.1	Personrejser i 2005.....	3
2.2	Hvor rejser man hen på Kontinentsiden?	5
2.3	Fly	7
2.4	Hvorledes kan et nyt transportkoncept etableres?	8
3	Godstransport	11
3.1	Godstransport i Øresundsregionen.....	11
3.2	Godsstrømmenes geografi	13
3.3	Havne.....	16

.....

Dato: **23.1.08**
Notatnr.: 4650022_002
Rev: 2
Udarbejdet af: MSP
Kontrolleret / godkendt:
Filnavn: S:\4650022.ØRIB 2\rapport\4650022_002_2.Europa og ØR.doc



1 Indledning

Europanelværket har ønsket en beskrivelse af følgende forhold for Øresundsregionen.

1. Øresundsregionens infrastruktur og sammenhængen med omverdenen beskrives:
 - Hvordan ser transporterne ud – hvilke transportformer er dominerende?
 - Hvordan ser trafikstrømmenes geografi ud?
 - Hvilke transportkorridorer er strategisk vigtige for Øresundsregionen?
 - Hvordan kan Øresundsregionen knyttes op på et europæisk højhastighedsjernbanenet og hvordan vil et sådant være udviklet i 2025? (Ikke en teknisk beskrivelse)
 - Hvilke sandsynlige fremtidsperspektiver er der for regionens flytrafik?
 - Hvilke af regionens havne vil være betydningsfulde og hvilke udviklingspotentialer er sandsynlige? Hvilke samarbejder og forbindelser er vigtige i dag og hvilket billede tegner sig i fremtiden? Hvem er konkurrenterne?

I nærværende notat er de enkelte af de ovenstående områder søgt beskrevet kort. De aktuelle ressourcer har ikke tilladt en større udredning om det spændende emne, men der gives en kort introduktion til Øresundsregionens placering i det europæiske perspektiv, ligesom der peges på det centrale i, at der bevidst arbejdes på at opgradere jernbane-forbindelsen mod kontinentet. Det vil betyde at der kan tilbydes et klimamæssigt mere attraktivt transportmiddel end bil og fly, men det understreges samtidigt at banen skal være meget konkurrencedygtig hvis der skal erobres markedsandele fra de andre transportmidler.

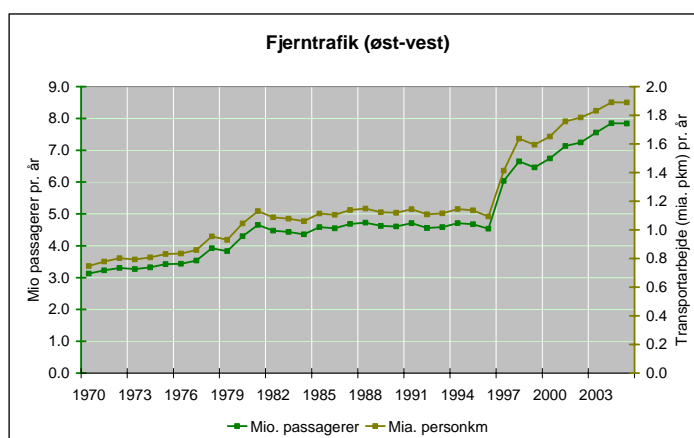
2 Personrejser

Øresundsregionen er placeret på kanten af det centrale Europa, det område hvor befolkning og økonomisk aktivitet er koncentreret. I de seneste scenarier fra ESPON er grænsen for det centrale Europa blevet udvidet således at den er flyttet fra Hamburg til at omfatte Øresundsregionen i alle de undersøgte scenarier.

Øresundsregionens nærmeste samarbejdspartnere og konkurrentregioner er Stockholm og Mälardalen, Västra Götaland m. Göteborg, Osloregionen, Berlin og Hamburg regionerne. Derudover betyder de store byer langs med Østersøen en del for samarbejdsrelationerne. Fjernere beliggende storbyer er vigtige, men ikke på linie med de nærmeste naboer og Østersøbyerne.

2.1 Personrejser i 2005

Persontransporterne til og fra Øresundsregionen er helt domineret af transporter mellem Sjælland m. øer og resten af Danmark og mellem Skåne og resten af Sverige. De to segmenter udgør langt størstedelen af persontransporterne til og fra regionen.



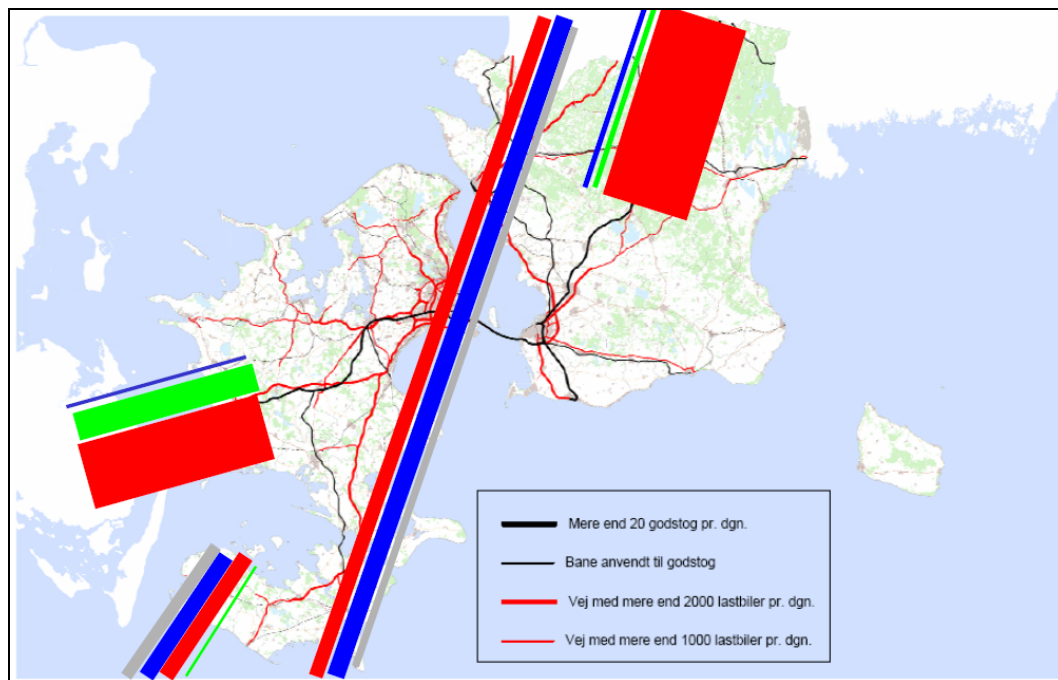
Disse transportsegmenter er store og har udviklet sig en del i løbet af de sidste 30 år. Ser man således på jernbanetrafikken mellem Øst- og Vestdanmark har udviklingen været som anført på nedenstående graf der kommer fra Infrastrukturkommissionens arbejde. Det viser at der i 2005 er ca. 8 mio. banerejser mellem Øst- og Vestdanmark.

Trafikken på Storebæltsforbindelsens vejdel og de øst-vest gående færgeruter indikerer en samlet trafik på ca. 19 mio. passagerer i 2005. Og endelig er der ca. 1,3 mio. rejser med fly mellem Øst- og Vestdanmark. I alt er der altså ca. 28 mio. rejser mellem Sjælland og resten af Danmark.

Det er lidt vanskeligere at opgøre antallet af rejser mellem Skåne og resten af Sverige. Det skyldes primært en mangel på data omkring trafikken på vejnettet. Transportstatistikken indikerer, at der er ca. 1,6 mio. flyrejser mellem Skåne og resten af Sverige, og ca. 1,4 mio. banerejser. Biltrafikken kan skønnes til ca. 50.000 personbiler pr. døgn, svarende til ca. 25 mio. personrejser. Der er altså også ca. 28 mio. personrejser mellem Skåne og det øvrige Sverige i 2005.

I den følgende figur 1.1 er de overordnede passagerstrømme til og fra samt gennem Øresundsregionen illustreret.

Figur 2.1. Overordnede passagerstrømme til, fra og gennem Øresundsregionen 2005.



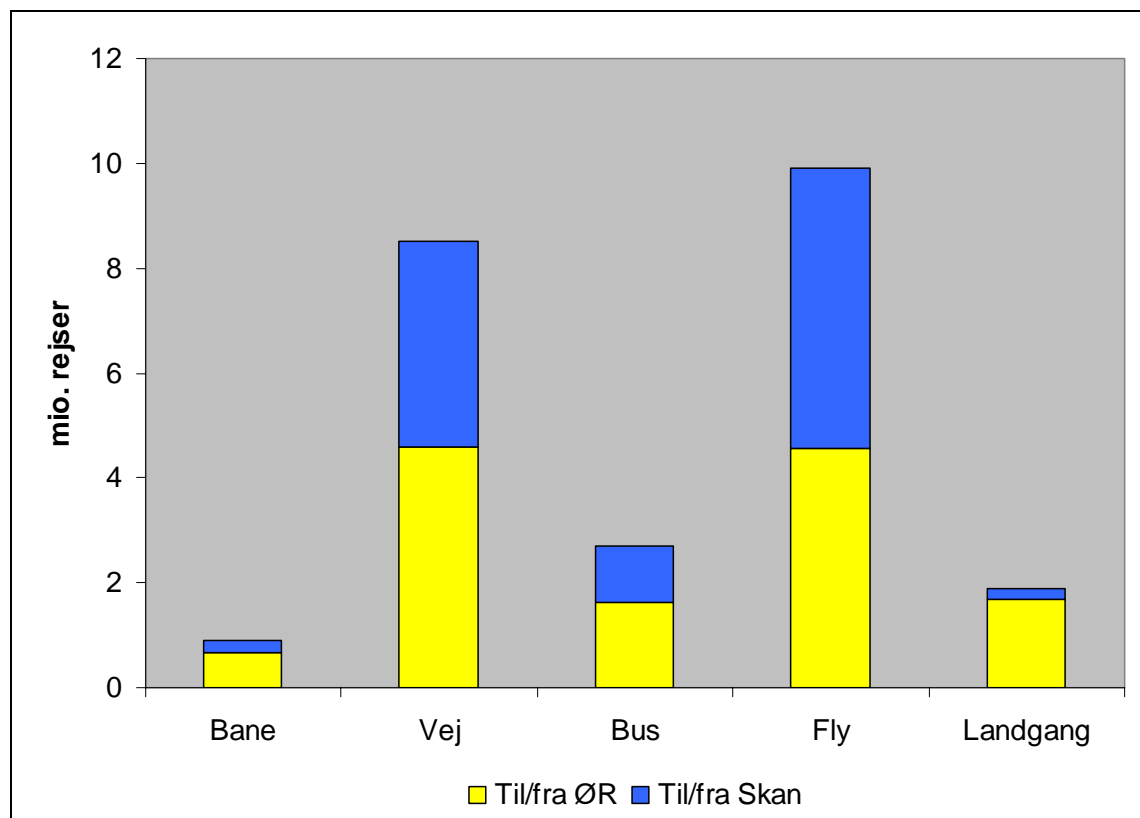
Note: Rød: vej, Grøn: bane, Blå: fly, Grå: andre transportmidler

Banerejserne har altså en betydelig stærkere stilling i trafikken mellem Sjælland og resten af Danmark end mellem Skåne og resten af Sverige. En væsentlig årsag til dette er sandsynligvis, at det er afgiftsbelagt at anvende Storebæltsforbindelsens vejdel eller de parallelle færgeruter.

En del af den persontrafik, der observeres på grænsen mellem Skåne og det øvrige Sverige er transittrafik mod Kontinentet. I Femern Bælt analyserne, der blev opdateret i 2001, finder man en trafik mellem Skandinavien inkl. Østdanmark og kontinentet på ca. 24 mio rejser. Heraf er knapt 11 mio. rejser (ca. 45 %) transitrejser gennem Øresundsregionen. Halvdelen er flyrejser, der ikke belaster vej og banenet i regionen, men som kan have en miljømæssig påvirkning. I den følgende figur er vist hvorledes kontinentaltrafikken fordeles sig på transportmidler, og hvor stor en andel der kommer fra Øresundsregionen.

Figuren indikerer at ca. 4 mio. af de 28 mio. rejsende på Grænsen mellem Skåne og det øvrige Sverige er transitpassagerer. Herudover er der ca. 1 mio. busrejsende, der ikke er forsøgt opgjort i nogle af de passagerstatistikker, herunder tællerresultater, der har indgået i baggrundsmaterialet.

Figur 2.2. Passagertrafikken over Østersøen i 2001, fordelt på transportmidler og rejsernes udgangs- eller endepunkt i Skandinavien. (ekskl. Vestdanmark og Finland)

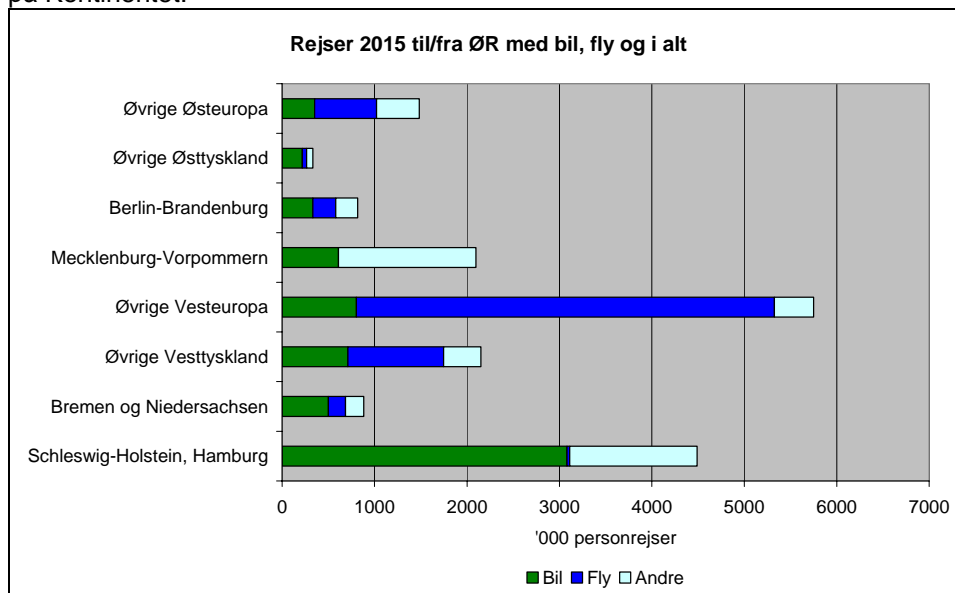


Kilde: Trafikministeriet: Fehmarn Belt Forecast 2002, final report 2003.

2.2 Hvor rejser man hen på Kontinentsiden?

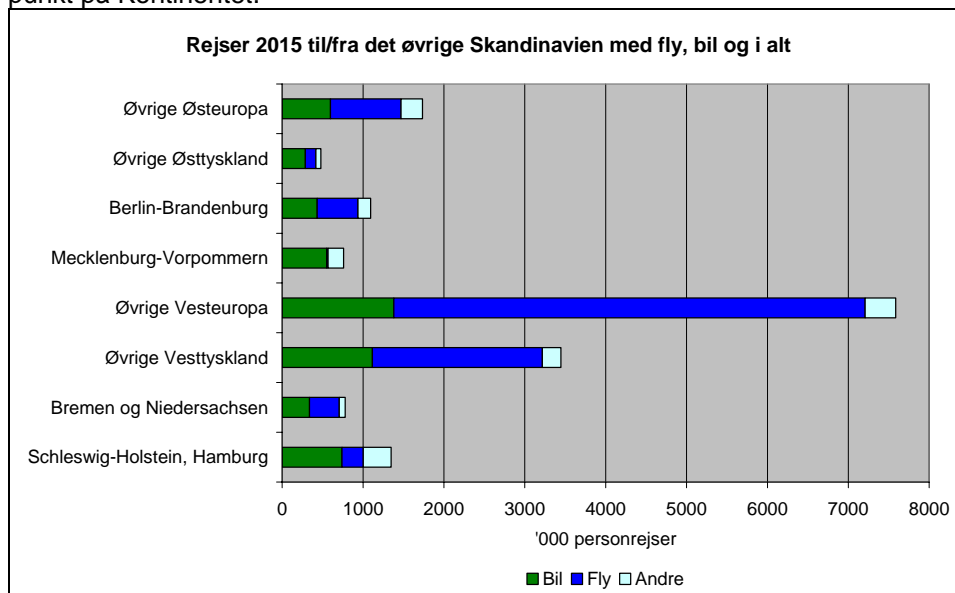
Ligesom det er muligt at opdele rejserne mellem Øresundsregionen og resten af Skandinavien, kan der også foretages en opdeling af rejsernes udgangs- og endepunkter på Kontinentet. I de følgende figurer kan man få et indtryk af hvor man rejser hen med bil og fly når man kommer fra eller skal til Øresundsregionen, respektive det øvrige Skandinavien. Data stammer fra modelkørsler, der illustrerer Femern Bælt modellens udsagn vedrørende 2015, idet der ikke umiddelbart er data tilgængelige for 2001. Det centrale er imidlertid at data indikerer dels at med de givne forudsætninger om en fast forbindelse og et forholdsvis uambitiøst togbetjeningskoncept får banen ikke en markedsandel af betydning, dels at der er en meget klar opdeling af markedet for lange rejser, hvor bilen dominerer i de forholdsvis nære relationer og flyet er centralt på de lange afstande.

Figur 2.3. Personrejser i 2015 til og fra Øresundsregionen med mål eller udgangspunkt på Kontinentet.



Kilde: Trafikministeriet: Fehmarn Belt Forecast 2002, final report 2003.

Figur 2.4. Personrejser i 2015 til og fra det øvrige Skandinavien med mål eller udgangspunkt på Kontinentet.



Kilde: Trafikministeriet: Fehmarn Belt Forecast 2002, final report 2003.

2.3 Fly

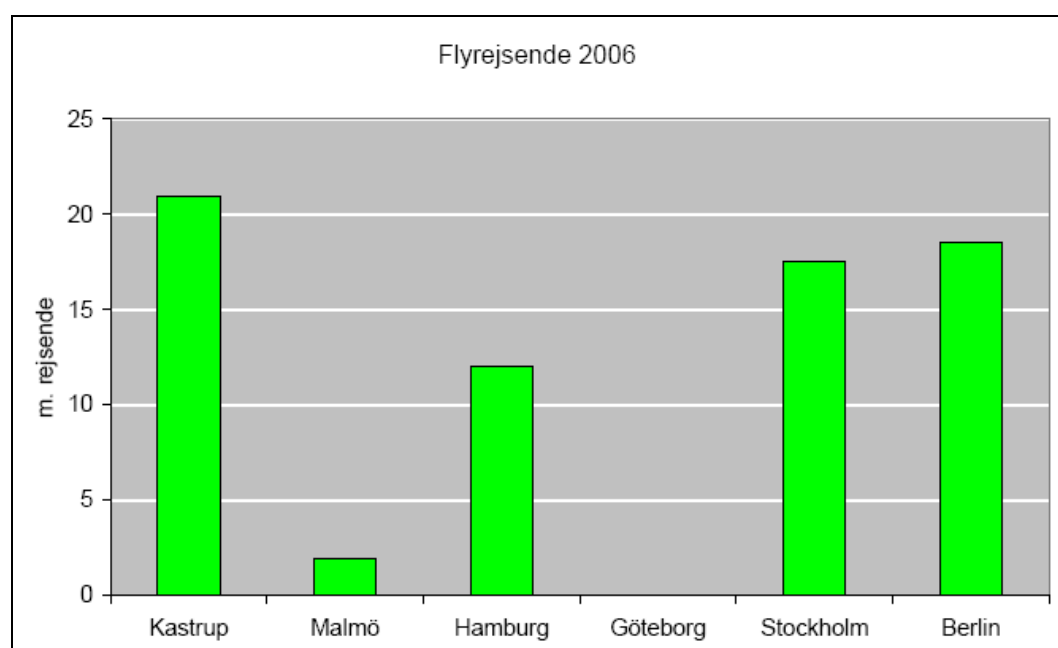
Øresundsregionen har en del lufthavne, hvoraf Københavns lufthavne, Kastrup er den absolut største med ca. 20 mio. passagerer i 2006. Sturup (Malmö airport) er den næststørste i antal passagerer med knapt 2 mio. passagerer. Derudover er der trafik på Helsingborg/Ångelholm og Kristianstad lufthavne samt et stort antal flyvninger fra Københavns lufthavne, Roskilde.

Passagererne til og fra Kastrup kommer primært fra følgende 5 lande, Norge, Tyskland, UK, Sverige og Spanien. Sådan har det været igennem 2000-tallet. Det indikerer selvfølgelig både, at det er nogle af de vigtigste handelspartnere for Danmark og Sydsverige, men også at især UK og Tyskland er vigtige omstigningssteder for interkontinentale flyru-ter. Endelig betyder turisme en del, hvilket ses af, at Spanien er på listen, men også UK, primært London har mange besøgende.

Den mest markante udvikling, der er sket fra 2001 til 2006, er, at SAS har mistet ca. 10 % af passagererne på Kastrup. Dette hænger sandsynligvis i vid udstrækning sammen med tilkomsten af lavprisfly. Det er også indlysende, at prispolitikken på billetter afhænger af, hvor lavprisflyene opererer. Således er København – Stockholm stærkt konkurrenceud-sat, mens København – Hamburg ikke er det. Det kan aflæses i billetprisen.

Med en Femern Bælt forbindelse kommer Hamburg lufthavn, der er Tysklands 4. største med en passagermængde på knapt 12 mio. i 2006, og en vækst i passagertal på 12 % fra 2005 – 2006. Dermed kan der forventes en stærkere konkurrence mellem Kastrup og Hamburg.

Figur 2.5 Antallet af flypassagerer i 2006 på de vigtigste lufthavne i og omkring Øre-sundsregionen





Set i et langt perspektiv vil den ændrede aldersfordeling, og den fortsatte vækst i økonomi og indkomst indikere, at omfanget af turisme fortsat vil øges. Der er samtidig i det tyske panel for trafik, INVERMO, samt i den svenske Resvanundersökning (RVU) konstateret, at der er en tendens til at der foretages flere og længere ture. Det hænger delvis sammen med tilkomsten af billigere langdistancetransportmidler, men også med, at mobiliteten er stigende i samfundet, og at vi er begyndt at planlægge ferie og besøg meget individuelt. Det kan dog også nævnes, at de lange rejser er de mest følsomme overfor ændringer i den økonomiske udvikling. For øjeblikket øges antallet af personkm på lange rejser hurtigere end væksten i BNP, men i tider med en nedadgående vækst, falder antallet af personkm på lange rejser hurtigere end faldet i BNP.

Der forventes fortsat et voksende BNP. Set i det lys er det særdeles sandsynligt, at der fortsat vil kunne iagttages en stigende tendens til at rejse langt. Og at de foretrukne lande fortsat vil være dem der er nævnt ovenfor + eventuelt Frankrig og Italien, der i dag overvejende besøges af bilturister.

2.4 Hvorledes kan et nyt transportkoncept etableres?

Der er ingen tvivl om, at det mest interessante område at betjene med et nyt banebaseret transportkoncept er Øresundsregionen og Schleswig-Holstein og Hamburg. Men hvis konceptet når en kvalitet, som på væsentlige parametre gør det konkurrencedygtigt med flyet, er der muligheder for at øge passagermængden til systemet.

Det skal understreges, at hovedparten af bilrejser mellem Øresundsregionen og Schleswig-Holstein udføres mellem små og mellemstore bysamfund. Et effektivt kollektivt transportsystem skal derfor udvikles således, at nogle af disse rejser kan betjenes på en ny innovativ og intelligent måde. Det betyder, at et effektivt kollektivt trafiksystem må sammensættes af flere delelementer.

Göteborg og Hamburg ligger inden for en afstand af ca. 4 timer med ordinært tog, mens Stockholm også kan nås på 4 timer med X-2000 (og Göteborg på 2,75 timer), Oslo og Berlin ligger fjernere.

COINCO projektet har set på udviklingen af et hurtigtogskoncept mellem Oslo – Göteborg – Øresundsregionen og Berlin. Europakorridoren arbejder med et hurtigtogskoncept Stockholm – Jönköping – Øresundsregionen – Hamburg. Der er altså to højhastigheds-korridorer, der mødes i Øresundsregionen. EU's udpegning af jernbanelinien Hannover/Bremen – København og den skandinaviske triangel som prioritetsprojekter understreger også betydningen af at forbedre banefremkommeligheden i disse to akser.

En række andre INTERREG projekter har set på en eventuel forbedring af sammenhænge med især Østersøbyerne i Polen og i Baltikum. Der eksisterer mange samarbejdsfora som primært ser på udvikling af handelssamkvem, og tilhørende forbedring af infrastruktur for at fremme dette samkvem. Der er få betydningsfulde passagerforbindelser mellem Øresundsregionen og Polen og Baltikum. Ystad og Trelleborg har dog en del passagertrafik til Swinoujscie, og Karlskrona har en del passagertrafik til Gdansk/Gdynia. De forbindelser der har været etableret fra København til Swinoujscie og Gdansk har få passagerer, og Gdansk forbindelsen er blevet nedlagt igen. Polen har ikke samme betydning som erhvervs- og turistmål som Tyskland, Benelux, UK og Frankrig.

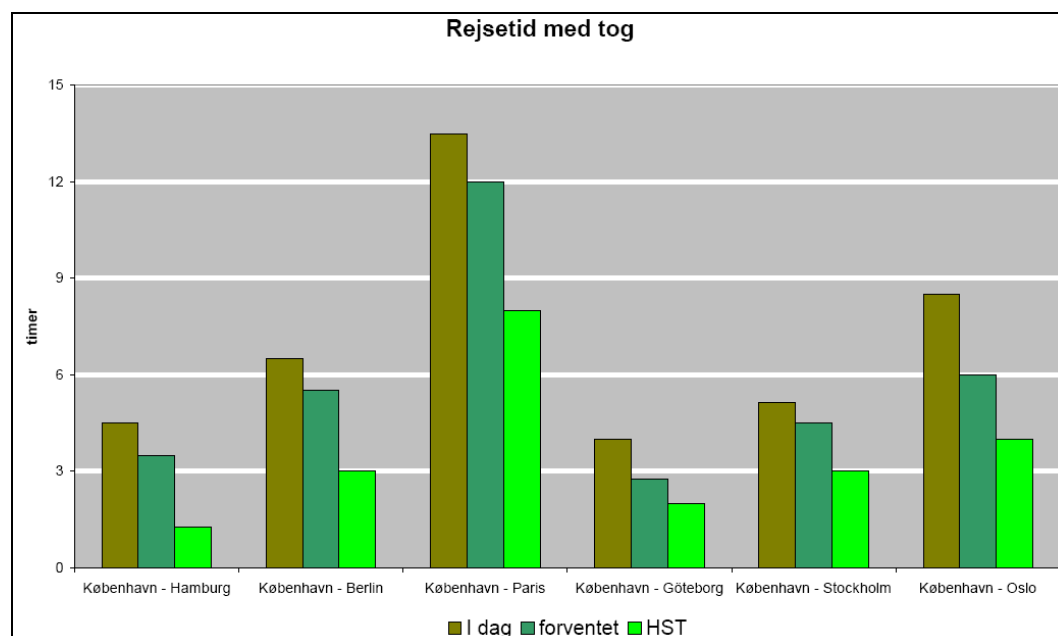
Det europæiske højhastighedsnet er indtil videre berammet til at ende i Hamburg, og desuden arbejdes der i Sverige på en national satsning på højhastighed. Danmark på sin side har indtil videre besluttet at 180 kmt er tophastigheden. Med den hastighed vil man også kunne nå hurtigt fra København til Rødby, hvis infrastrukturen i øvrigt var til det.

Den tyske regering besluttede i 2000 at opgive sin store satsning på Transrapid, og gennemføre en mindre ambitiøs udbygning af strækningen Hamburg – Berlin til 230 kmt. Udbygningen var færdig i 2004, og antallet af rejsende var i 2006 steget med ca. 50 % i forhold til 2004. Rejsetiden blev ved udbygningen reduceret fra ca. 2 timer 15 minutter til 1,5 timer. Desuden har man indsat teatertog, som gør det muligt at gå i teatret i Berlin og stadig nå det sidste U-bahn tog i Hamburg.

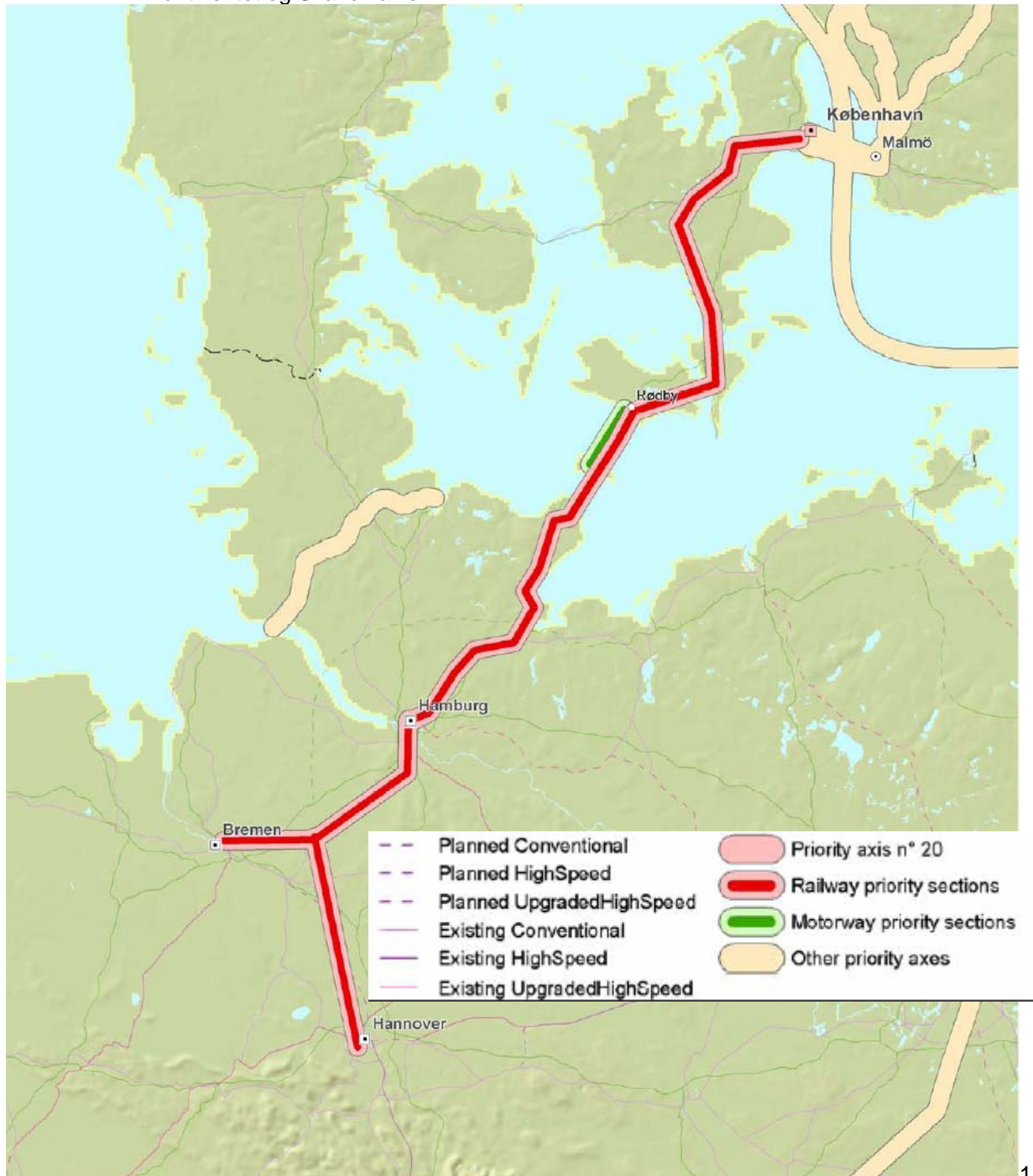
De direkte forbindelser fra Øresundsregionen til Hamburg er gradvist blevet reduceret, og november 2007 er der 2 daglige direkte forbindelser med tog i hver retning. Rejsetiden med denne forbindelse er 4,5 timer. Der er mulighed for at rejse via Flensburg, men så øges rejsetiden med ca. 2 timer, og der skal foretages mindst 2 skift undervejs.

I det lange perspektiv kan man tænke sig en satsning mellem Øresundsregionen og Hamburg. Det nuværende forholdsvis uambitiøse mål om en rejsetid mellem København og Hamburg på 3,5 timer via en fast Femern Bælt forbindelse kan sandsynligvis forbedres betydeligt ved at etablere en effektiv sammenkobling mellem de tyske højhastighedsnet i Hamburg og det svenske højhastighedsnet i Malmö. Forbindelsen skal være en højhastighedsbane, for der skal være en stor tidsmæssig gevinst ved at tage toget fra København til Hamburg, hvis satsningen skal lykkes. Det betyder, at man skal tænke nye spor fra København til Hamburg, evt. i forbindelse med bygning af København – Ringsted. Men det er sandsynligt at forbindelsen skal placeres i transportkorridoren i hovedstadsområdet, således at den forbinder Helsingborg og Hamburg med stop i Høje Taastrup. Rejsetiden mellem Høje Taastrup og Hamburg bør ikke være over 1,5 timer.

Figur 2.6. Eksisterende og forventede rejsetider via Femern Bælt med og uden højhastighedstog (HST).



Figur 1.4. Det af EU udpegede prioritetsprojekt for en ny jernbaneforbindelse mellem Kontinentet og Skandinavien



Der vil være betydelige omkostninger forbundet med et sådant anlæg, såvel i Danmark som i Tyskland. Men anlægget skal samtidig ses i en sammenhæng med den klimapolitik, der langsomt er ved at tage form, og hvor det bliver et krav at udledning af drivhusgasser



reduceres, mens den økonomiske vækst og befolkningens mobilitet fortsat opretholdes. Personbilen og flyet er de to mest CO₂-udledende transportmidler målt i gram pr. personkm, mens toget udleder betydeligt mindre CO₂ pr personkm. Derfor vil det være meget centralt at inddrage disse overvejelser i vurderingen af et fremtidigt transportsystem.

3 Godstransport

3.1 Godstransport i Øresundsregionen

I forbindelse med ØRIB 1 blev omfanget af godstransport der berørte Øresundsregionen fastlagt baseret på tilgængelige kilder og skøn. For Skåne er der i forbindelse med Vägverkets projekt om beskrivelse af godstrafikken til og fra Skåne og blekinge etableret nye opdaterede godsstrømme. Disse er angivet i nedenstående tabel.

Tabel 3.1 Godstransport med tog og lastbil i, til, fra og gennem Skåne (2005).

Godstransport i mio tons	lastbil	tåg	Skib	totalt
Skåne – kontinenten	6	0.5	6	12.5
Skåne -norrut/österut	27	2	2.5	31.5
Transit Skåne	15	7		22
inom Skåne reg/lok	75	-		75
totalt	123	9.5	8.5	141

Kilde: Godstransporter genom Skåne och Blekinge, Vägverket 2006

I alt går der knapt 30 m tons over de Skånske havne. Ca. 20 mio af dette er dog roll-on roll-off (RORO) transporter for lastbil og tog, og derfor medregnet under tog og lastbil.

Det noteres også, at transporter med skib og bane kan medføre en yderligere lastbiltransport, der i givet fald vil forekomme som en transport internt i regionen. Eksempelvis vil grønt og frugt, der ankommer til grønnterminalen i Helsingborg, blive viderebefordret med lastbil, der vil blive registreret som en intern lastbiltransport mellem Helsingborg og et andet sted. Andet gods vil blive anvendt, hvor det udlosses, eksempelvis olie til et kraftværk. Tabellen indeholder derfor en vis dobbelt registrering af gods. Det vurderes maksimalt at være ca. 4 mio tons.

En tilsvarende tabel for Sjælland ser ud som følger for 2002.

Tabel 3.2 Godstransport med tog og lastbil i, til, fra og gennem Sjælland (2002).

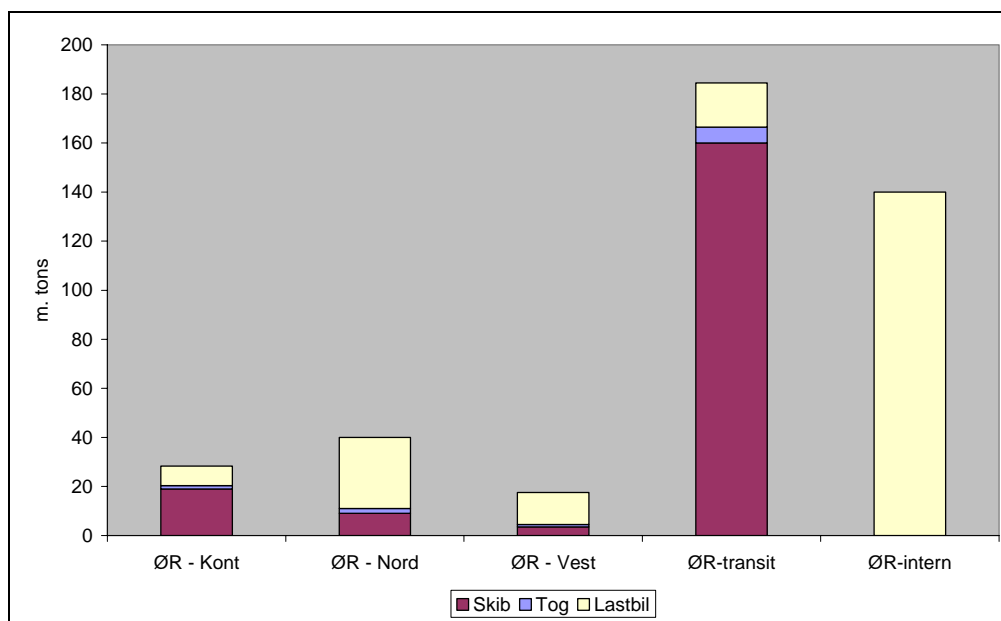
Godstransport i mio tons	lastbil	tåg	Skib	totalt
Sjælland – Norden	ca 2.5	ca 0.2	ca 6.5	ca 9
Sjælland – Kont	ca 3	ca 0.8	ca 13	ca 17
Sjælland – øvr. DK	12-14	ca 1	ca 3.5	17-19
transit Sjælland	ca 4	ca 3.8		ca 8
Internt Sjælland	ca 65	-		ca 65
totalt	87-89	ca 6	ca 23	Ca 116-118

Kilde: Senex, Kørebogsanalyserne, egne vurderinger

Antages en beskeden vækst i godstransporten på Sjælland frem til 2005 kan det vurderes, at transportsystemet i Øresundsregionen betjente ca. 270 mio. tons gods i 2005. Udvekslingen af varer mellem Sjælland og Skåne var beskeden, skønnet til ca. 500.000 tons med lastbil, hvoraf ca. 100.000 tons skyldes gods mellem Bornholm og resten af Danmark, helt overvejende Sjælland. Derudover transporteres der ca. 400.000 tons bulk med skib mellem Sjælland og Skåne, primært fra Skåne til Sjælland. De nævnte tal er fra 2002, og det er sandsynligt, at udviklingen i samhandlen mellem Skåne og Sjælland er under kraftig udvikling.

Gennemføres en skematisk analyse hvori Øresundsregionen fremstår som en enhed, kan den samlede godstransport internt i, til, fra og gennem Øresundsregionen skønnes til ca. 265 mio. tons, fordelt på hovedstrøg som vist i figuren nedenstående. Figuren indeholder den transittransport der går med skib gennem Øresund og Storebælt, svarende til ca. 160 mio. tons om året, og som ikke er medregnet i tallet på de 265 mio. tons.

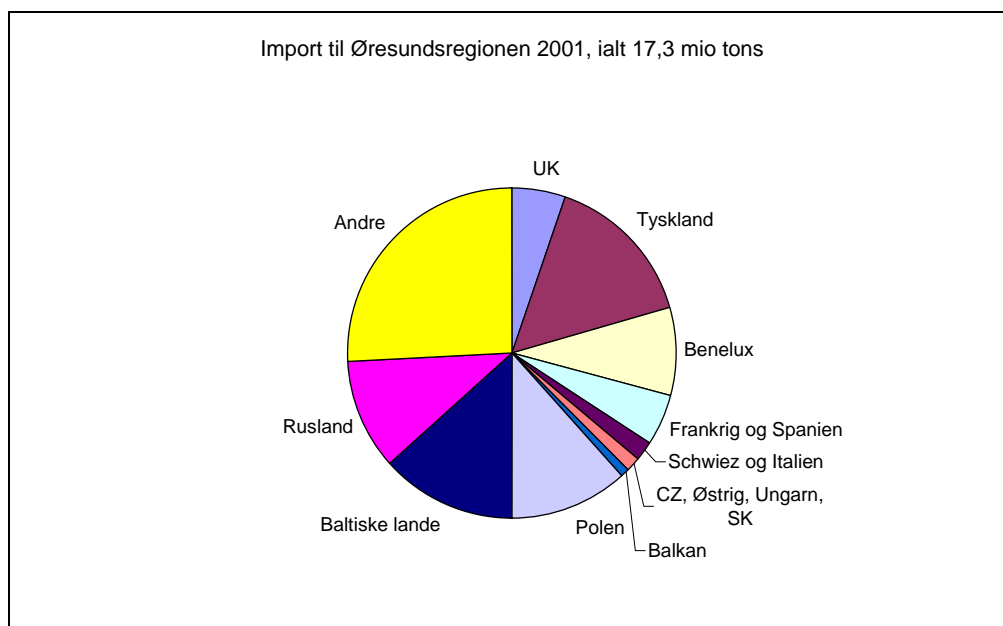
Figur 3.1 Godstransport internt, til, fra og gennem Øresundsregionen 2005.



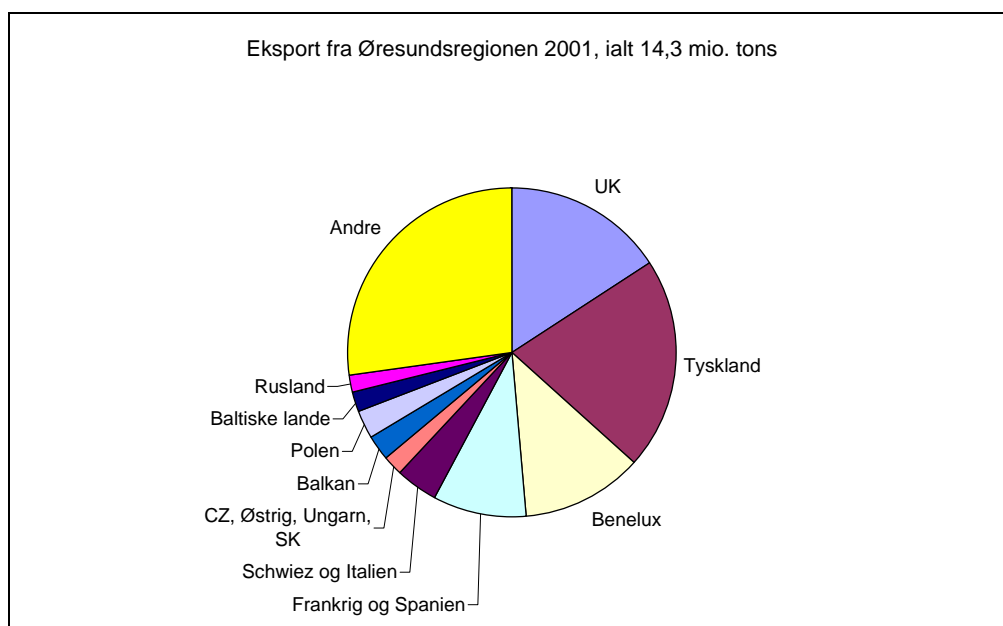
3.2 Godsstrømmenes geografi

I forbindelse med udarbejdelse af godstransportprognoser for Danmark er der opstillet data, som muliggør en kortlægning af import og eksport til og fra Øresundsregionen i 2001. I de efterfølgende figurer er import og eksport i tons fordelt på lande anskueliggjort.

Figur 3.2 Import til Øresundsregionen 2001, ekskl samhandel med Danmark og Sverige.



Figur 3.3 Eksport fra Øresundsregionen i 2001

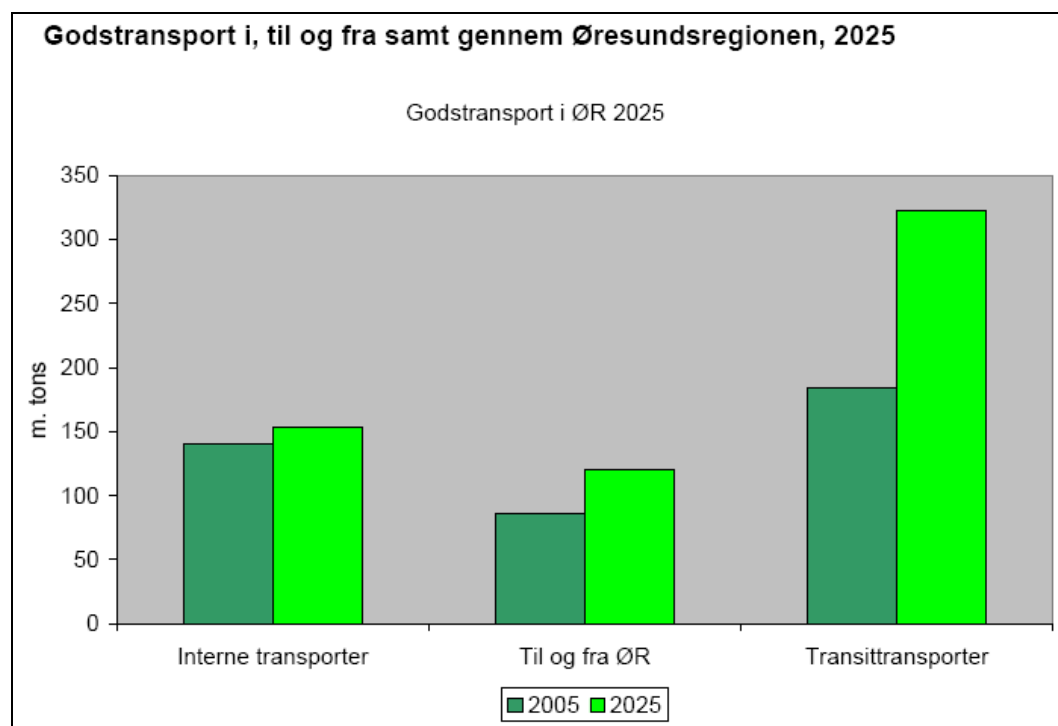


Figureerne viser, at den samlede import og eksport til og fra Øresundsregionen er ca. 31 mio. tons. Det fremgår også meget tydeligt, at der er lande hvorfra der kommer store kvanta, men hvor eksporten fra ØR til gengæld er lille. Det gælder først og fremmest Rusland, de baltiske stater og Polen. Derimod er eksporten til UK, Tyskland, Benelux og Frankrig større end importen.

Handelssamkvemmet udvikler sig hele tiden. Og derfor er det sandsynligt at der allerede i 2005 er betydelige ændringer både i omfang og geografisk fordeling. Dette må dog nærmere klarlægges i forbindelse med den godstransportmodel for Øresundsregionen, der er ved at blive opstillet.

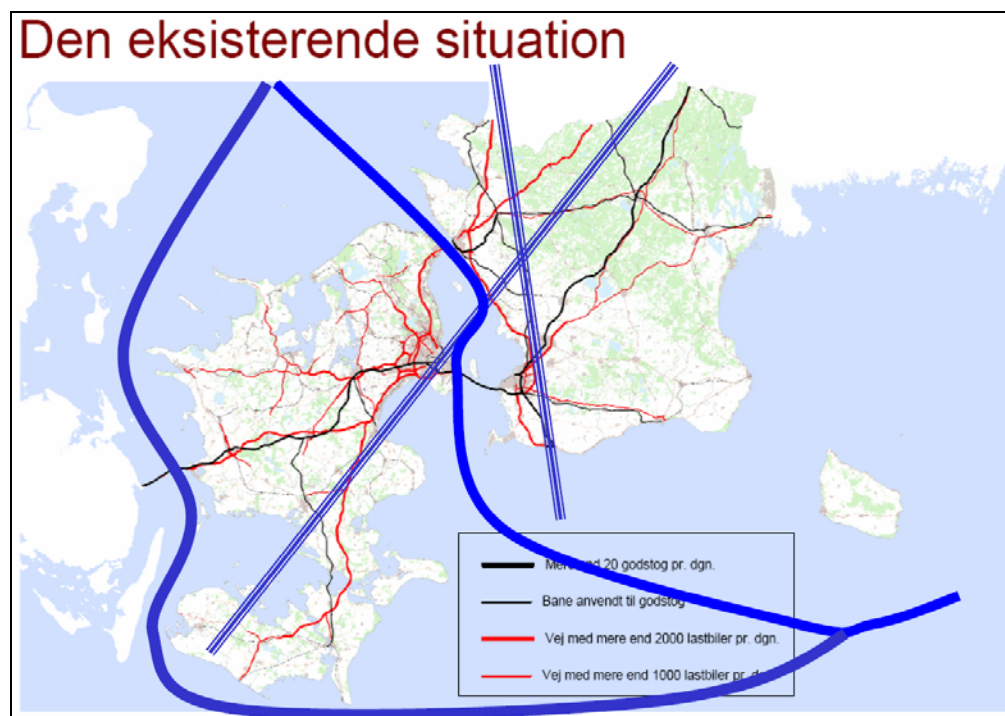
I den følgende figur er der foretaget en vurdering af den fremtidige trafik i, til, fra og gennem Øresundsregionen. Vurderingen er baseret på de samme principper som blev anvendt i ØRIB 1 projektet. Det betyder, at der forventes en beskeden vækst (10 %) i det interne antal transporterede tons, at godstransporten i tons til og fra Øresundsregionen vokser ca. 40 %, og at transittransporten øges med ca. 75 %. Det skal samtidig understreges, at en meget stor del af transittransporten foregår med skib gennem Øresund og Storebælt.

Figur 3.4. Antallet af tons gods der transporteres i, til, fra og gennem Øresundsregionen i 2005 og 2025



Godstransportens vigtigste ruter er anskueliggjort på følgende figur der viser hovedruterne med blå. Underliggende er vist belastningen på lastbil og togbelastningen på vej- og banenettet i 2004.

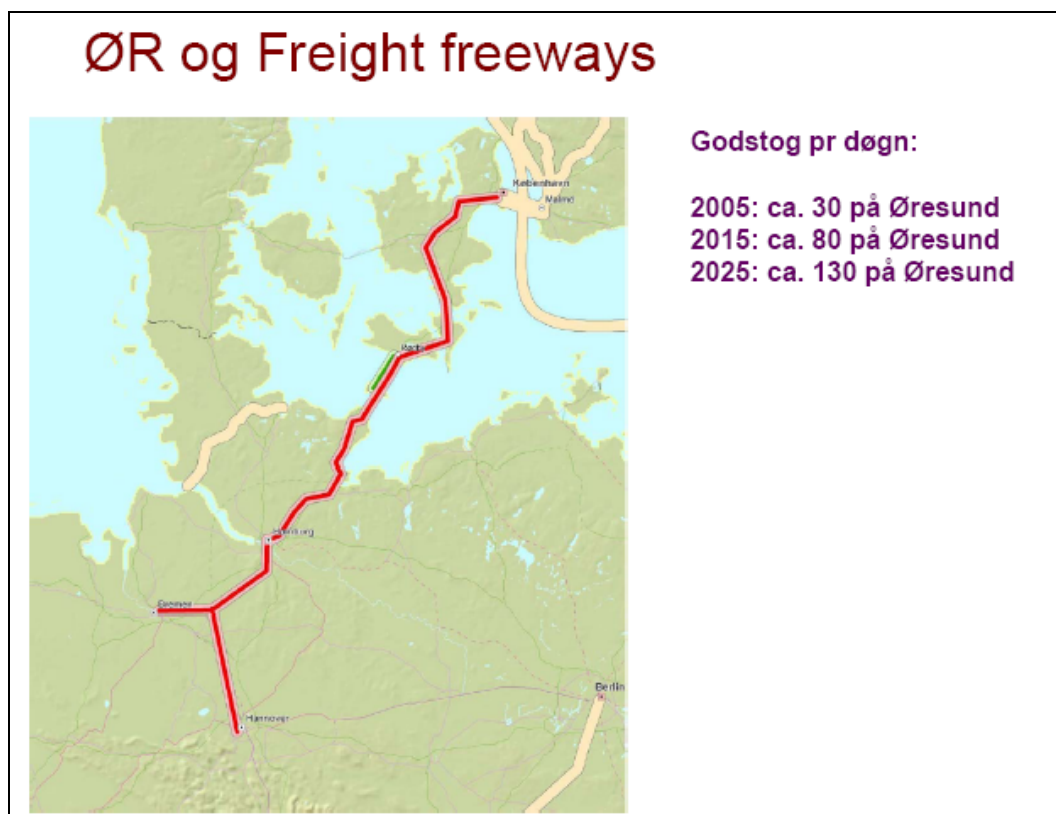
Figur 3.5. De vigtigste transitruter i og omkring Øresundsregionen.



Den analyse Vägverket gennemførte vedrørende godstrafikken gennem Skåne og Blekinge dokumenterede klart at de direkte færgeforbindelser til Tyskland er af væsentlig betydning, både for Skånes godstransport, men især for Skandinaviens godstransport med lastbil. Derimod er transittrafikken med jernbane ved at svinge over til ruten via Øresundsbron og Storebælt, på bekostning af den direkte rute mellem Trelleborg og Sassnitz. Banetrafikken på den strækning er dog stadig betydelig.

Også i fremtiden vil de nævnte ruter være væsentlige. Analyser af Femern Bælt indikerer at lastbilerne, og dermed også de direkte forbindelser, fortsat vil have en meget stor markedsandel, uanset at en fast Femern Bælt forbindelse vil skabe bedre forudsætninger for et veludviklet godstogs-koncept, baseret på EU-kommissionens forslag om Freight Free-ways.

Figur 3.6. Prioritetsprojektet via Femern Bælt og belastningen med godstog på Øresund

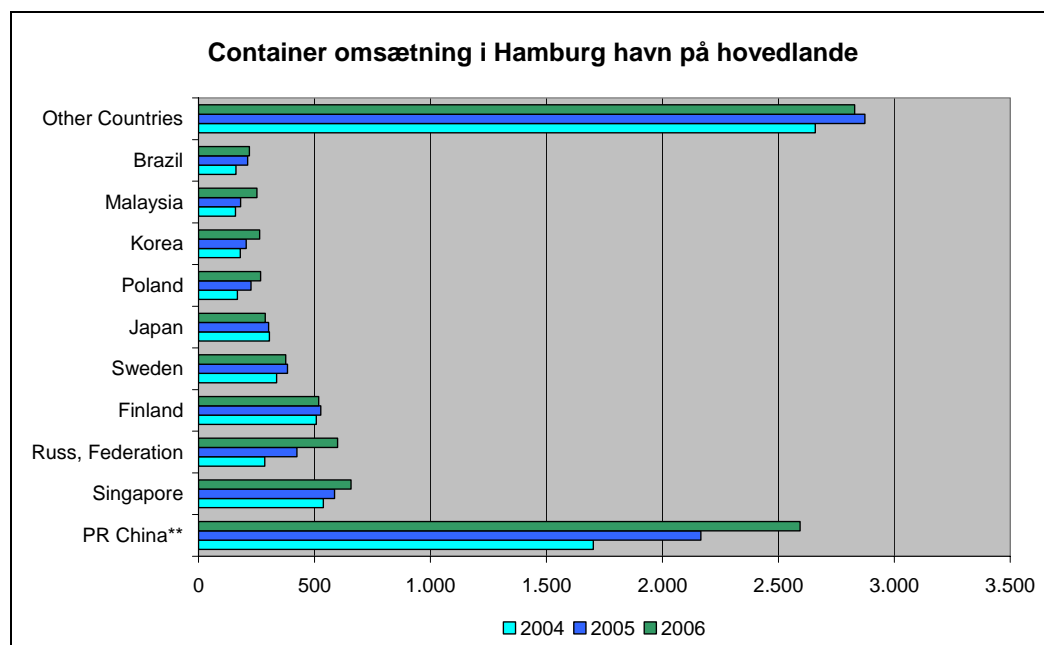


3.3 Havne

Banetrafikken vil i fremtiden også skulle betjene havnen i Hamburg. I henhold til planerne i Tyskland forventes Hamburg havn at vokse til en havn med en omsætning på ca. 300 mio. tons gods i 2025 (134 mio. tons i 2006, heraf ca. 90 mio tons containergods). Ydermere forventes en meget stor del af den godstransport at være containeriseret, og vil derfor skulle distribueres fra Hamburg til de endelige kunder.

Den følgende figur viser udviklingen fra 2004 til 2006 i containeromsætningen på Hamburg havn. I 2006 var den samlede omsætning på knapt 9 mio containere.

Figur 3.7 Containeromsætning på Hamburg havn 2004 – 2006



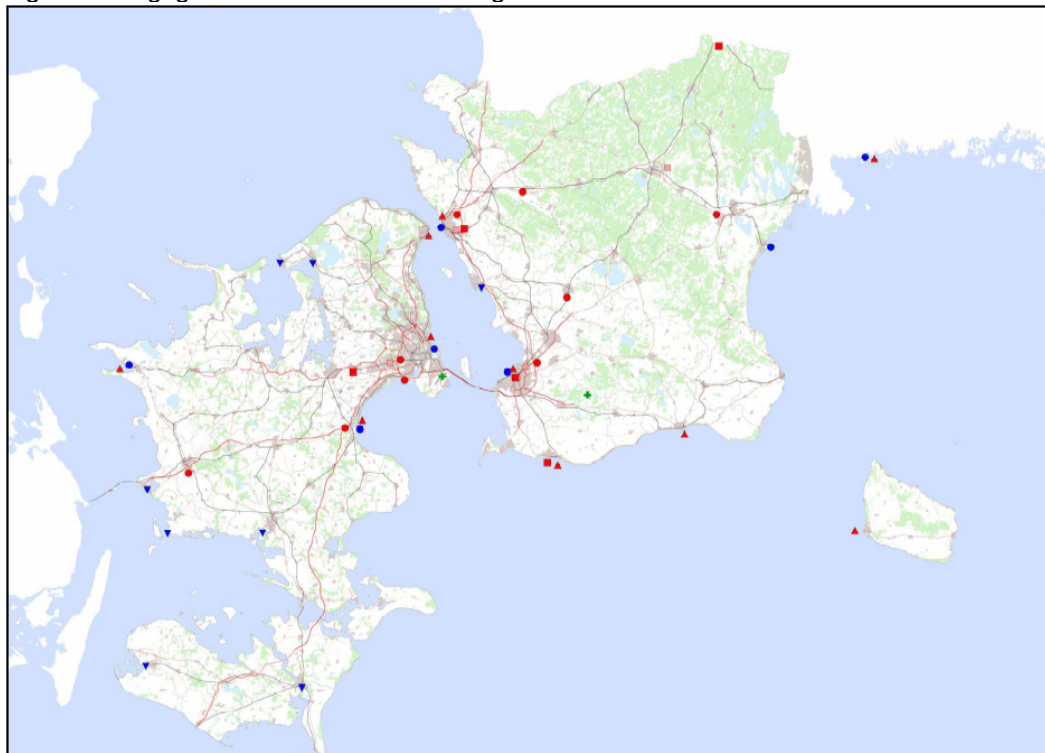
Kilde: Statistisches Landesamt Nord/HPA

Figuren viser, at i de sidste 3 år er det væksten i handlen med Kina der driver den samlede vækst i Hamburg. Rusland viser også en betydelig vækst.

Øresundsregionens havne kan opdeles i færgehavne (brohavne) og trafikhavne. Derudover er der nogle bulkhavne, som primært betjener enkeltstående virksomheder (Statoil-havnen i Kalundborg, kulhavnene i Kalundborg og Avedøre). Trafikhavnene vil primært komme til at fungere som feederhavne for trafikken til og fra Hamburg, samt have en beskeden aflastende funktion for nogle typer af masse gods.

I ØRIB 1 blev der udarbejdet et kort over vigtige terminaler i Øresundsregionen. Dette er anført omstående.

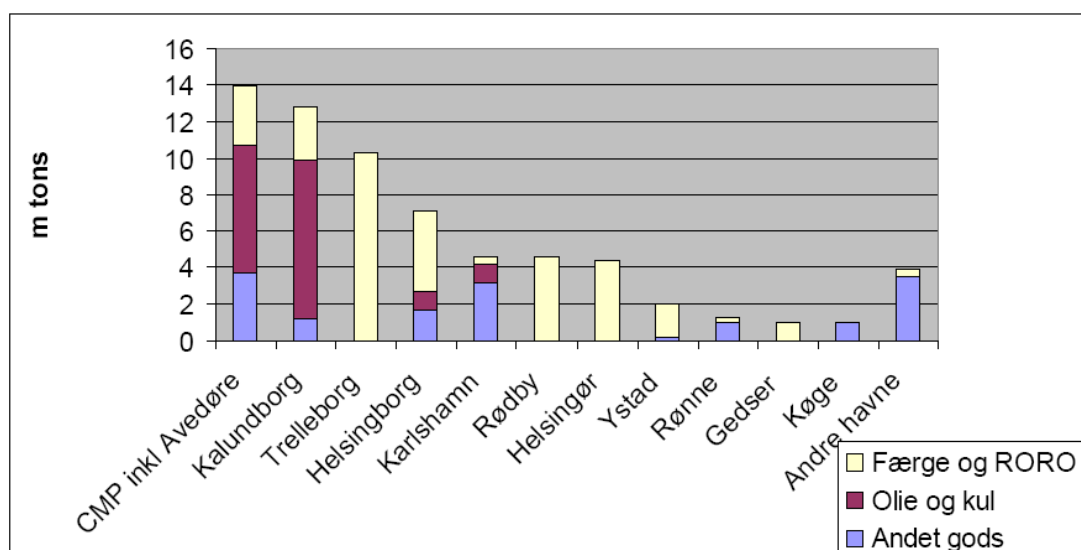
Figur 3.8. Vigtige terminaler i Øresundsregionen 2004



Øresundsregionens vigtigste havnes godsomsætning er vist i nedenstående figur, hvor der også er anført havnens vigtigste funktion.

Figur 3.9. Omsætning på havne i Øresundsregionen, 2002

Omsætning på havne, 2002





Figuren viser tydeligt at Trelleborg, Helsingborg, Rødby og Helsingør er de vigtigste færgehavne, mens det er CMP og Kalundborg der er de vigtigste olie- og kulhavne. Det kan også noteres, at Karlshamn vokser kraftigt, og at havnen er blevet væsentligt større i 2006 end den var i 2002.

De svenske havne Malmö, Trelleborg, Helsingborg og Karlshamn er blevet udpeget som vigtige trafikhave, der kan modtage statslige investeringer. Ystad har fået status af betydningsfuld regional færgehavn. Ystad er vigtig for den interne funktion i Øresundsregionen, fordi Ystad er vigtig for betjeningen af Bornholm.