



Københavns Universitet



## Femern-forbindelse bliver vækst-dynamo i Østersøregion

Matthiessen, Christian Wichmann

*Publication date:*  
2015

*Document version*  
Tidlig version også kaldet pre-print

*Citation for published version (APA):*  
Matthiessen, C. W. (2015). *Femern-forbindelse bliver vækst-dynamo i Østersøregion*. København: Femern A/S .

## Femern-forbindelse bliver vækst-dynamo i Østersøregion

*Af Christian Wichmann Matthiessen, professor i geografi ved Københavns Universitet*  
*Opfølgning på "Den faste Femern Bælt-forbindelse - Regionale Udviklingsperspektiver" fra 2011*  
*(ISBN-13 978-87-92416-15-5), udarbejdet på foranledning af Femern A/S.*

Når betydelige missing links bliver erstattet med faste forbindelser, forandrer verden sig. Der er ofte tale om investeringer, hvis fysiske udtryk i form af broer, tunneler og landanlæg har dimensioner, som er i den globale skala. Beslutningen om de store investeringer i de sydiskandinaviske faste forbindelser, blev taget af fremsynede politikere, først danske, siden svenske og senest tyske. De havde troen på fremtiden, og den har indtil nu givet dem ret. At omdanne sydiskandinaviske missing links til faste forbindelser og dermed forbinde den skandinaviske halvø med det europæiske kontinent er et verdensklasseprojekt i trecifret milliardomkostningsklasse. Og til og med et projekt, der er godt på vej til at lykkes. Projektet missing links er i familie med en håndfuld andre store dynamiske udviklingsprojekter, hvor vores del af verden bliver forandret. Til sådanne hot spots hører en række storbyregioner og europæisk grænseoverskridende korridorudvikling.



*Forbedret infrastruktur, som nye faste forbindelser og jernbanestrækninger, bidrager i høj grad til udviklingen i og på tværs af storbyregioner.*

London satser på Crossrail. Det er en underjordisk jernbaneforbindelse til ca. 160 milliarder kroner mellem lufthavnen i Heathrow og storbyens finanscentre til Dockland Airport med stop ved væsentlige jernbanestationer. Projektet har evne til at udløse ny specialisering ved at tillade større koncentration af underleverandører og arbejdskraft. Cirka 70 procent af de forventede gevinster er rejsetidsbesparelser, mens de resterende 30 procent er dynamiske effekter, især i form af nye stordriftsfordele og ny specialisering i Londons finanscentre.

Tager man til San Francisco Bay Area, udvikles der her en ny regional jernbane med forbindelse til Silicon Valley, og man planlægger en højhastighedsbane til Los Angeles. Nye broer på tværs af San

Francisco-bugten tegner også muligheder for større koncentration, og dermed for at styrke kvaliteten af et allerede højt kvalificeret arbejdsmarked.

I Dubai er verdens største lufthavn på plads, og det samme er verdens højeste hus. Det drejer sig om at skabe et fantastisk trafikalt HUB for trafikken mellem Europa og Asien, men også om at tiltrække ny kvalitetsvirksomhed. Luftfartsselskabet Emirates' succes går hånd i hånd med Dubais satsninger. Også andre rige arabiske nabobyer, som for eksempel Doha og Abu Dhabi, forfølger tilsvarende strategiske spor.

Omkring Perleflodens delta i Kina sigter byernes ledere på at skabe en sammenhængende bydannelse med flere end 40 millioner indbyggere. På kun seks år vil man investere cirka 2.000 milliarder kroner i infrastruktur, med henblik på at skabe en funktionel byregion, og man regner med højhastighedsbane til nabobyen Hong Kong og dens snart 10 millioner indbyggere.

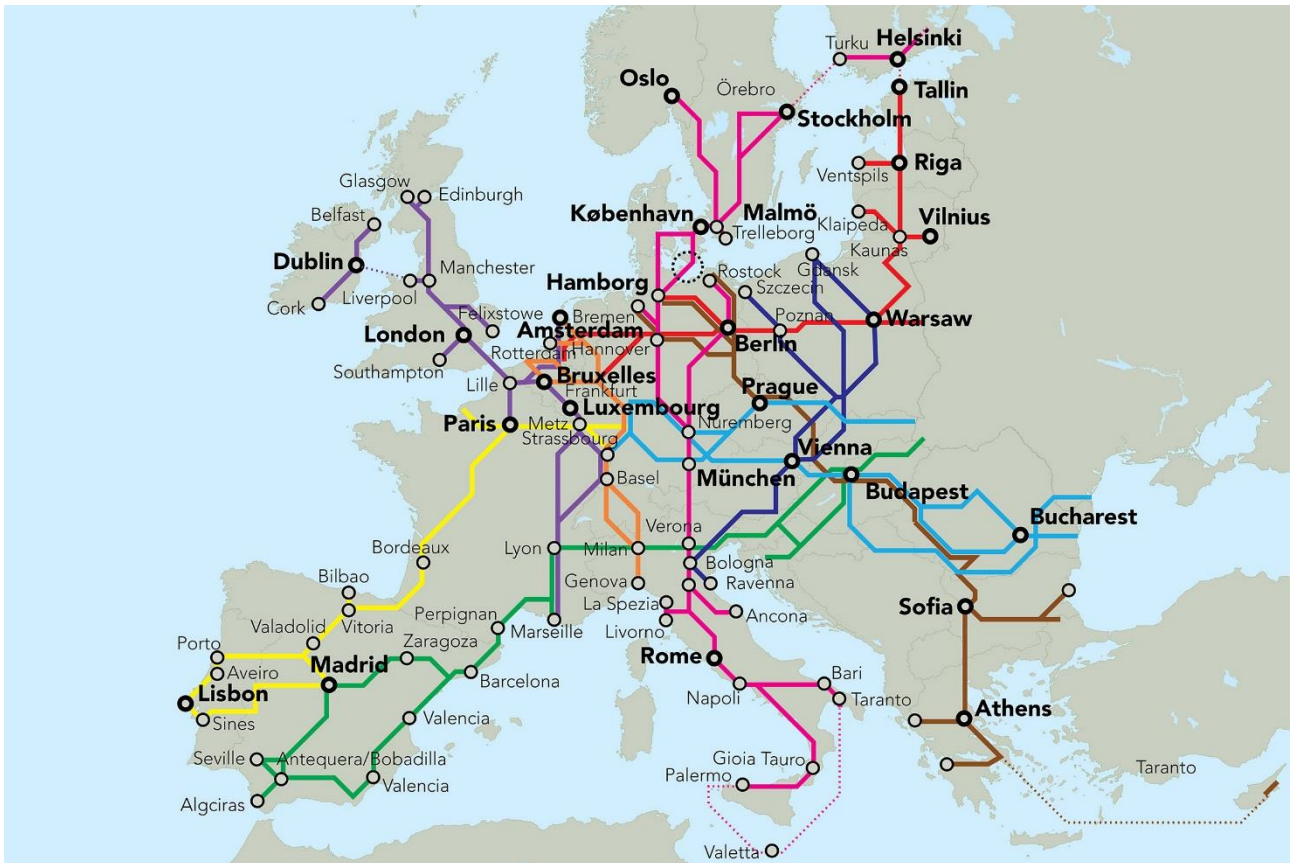
### **Europas transportnetværk**

Det europæiske "Trans-European Transport Networks" opererer med en vifte af korridorer, som skal udvikles med infrastruktur, men hvor hensigten også er markedsudvikling. Netværket er en forudsætning for, at Europas indre marked fortsat udvikler sig, men det er også centralt for, hvilke netværk, de store bycentre indgår i.

Det drejer sig eksempelvis om korridorer mellem Nordeuropa og Italien, hvor det er Schweiz eller Østrig, der imødeser de store anlæg, mens det er byer som Milano og München, der kommer til at opleve sig selv som hot spots.

Korridoren fra de baltiske lande via Warszawa og Berlin (med den nye interkontinentale lufthavn) til Rotterdam er et andet eksempel. Crosspoint-byerne kan forvente ny udvikling.

Alle disse projekter har det til fælles, at de ikke kun drejer sig om trafikforbindelser, men om at skabe nye storbyregionale vilkår. Projekterne har desuden det til fælles, at det er udviklings- og indlæringsprojekter, og at infrastrukturinvesteringerne ikke gør det alene.



*Fjern Bælt forbindelsen er et af de trans-europæiske transportnetværks "missing links".*

Ideerne om "The Missing European Links" blev formuleret i 1980'erne af blandt andre "The European Round Table of Industrialists". Man udpegede 14 korridorer på denne side af det daværende jernetæppe, hvor kontinentet savnede stærke trafiklinjer, og hvor systemerne på de to sider af bjergkæder eller farvande simpelthen ikke kunne spille sammen, som følge af barrierernes styrke. Med jernetæppets fald er flere missing links kommet på dagsordenen, og med EUs engagerede netværkspolitik, er der sat yderligere fokus på netværkenes svagheder og på barrierer for trafik og transport.



*Sydsandinaviske missing links. Kortet er tegnet, så afstand mellem den sjællandske øgruppe og resten af verden er målt i tid.*

Da missing links-konceptet blev formuleret, handlede det om langdistancetrafik og især om godstransport. Det handler projektet stadig om, men dertil kommer, at hurtige persontransporter for forretningsfolk og turister skaber krav til de overordnede trafiknet og efterspørger barrierefrie forbindelser. Desuden kan man konstatere, at realiseringen af dynamiske effekter af investeringerne de seneste år i den grad er sat på dagsordenen.

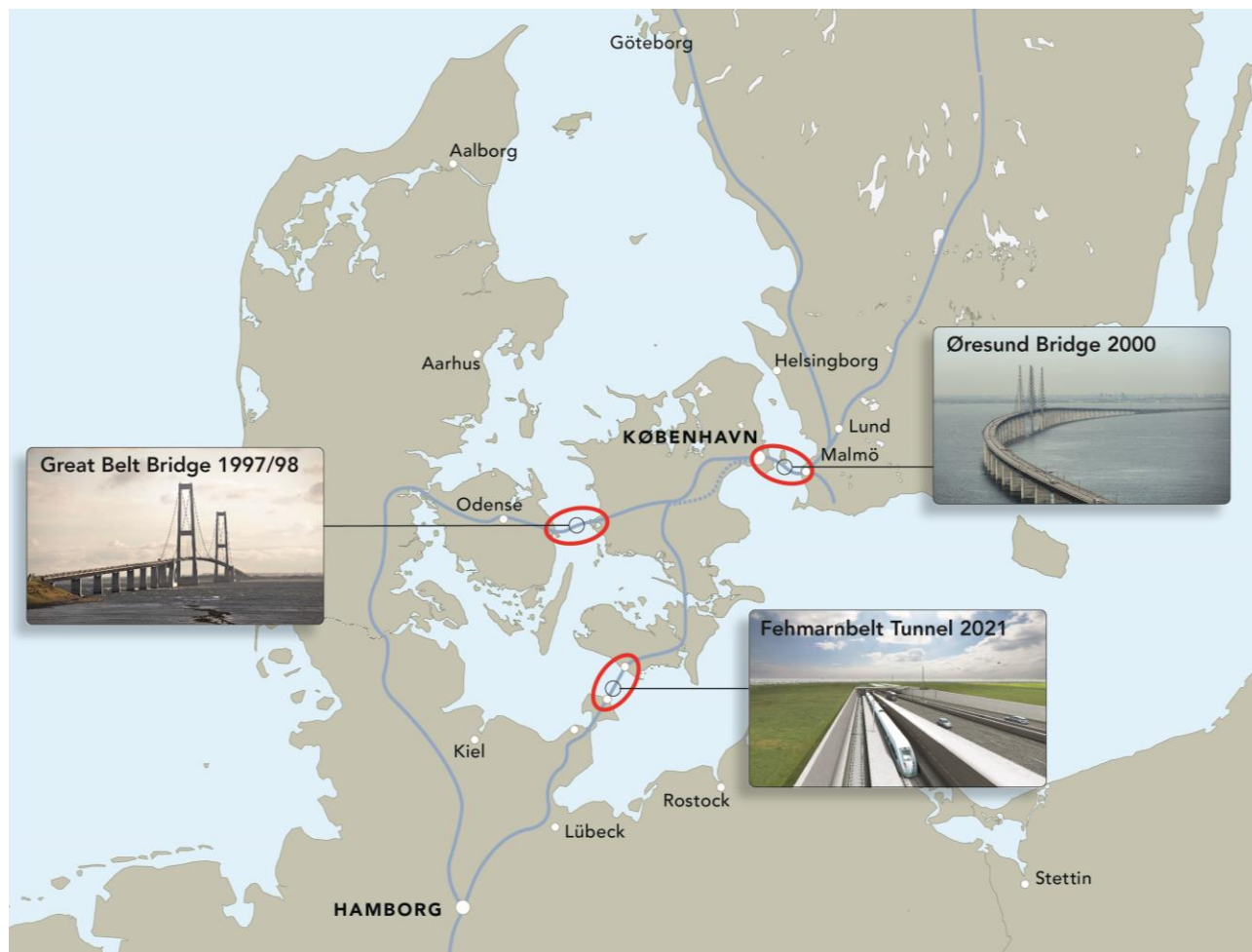
### **Infrastruktur skaber en helt ny scene**

Infrastruktur har evnen til at skabe en ny scene, hvorpå samfundsudviklingen kan udspille sig. I den klasse, hvor de tre sydsandinaviske links spiller, indebærer scenskift potentielle dynamiske effekter. De dynamiske effekter er alt det, der kommer til at ske rundt om selve forbindelsen, når markedet og samfundet forandrer sig, og tilpasser sig de nye forbedrede vilkår.

De dynamiske effekter af tunnelen under Femern Bælt vil løfte byernes potentiale på den internationale scene. Det drejer sig om udviklingen af funktionelle, grænseoverskridende byregioner, hvor nye stordriftsfordele kan blive etableret og ny specialisering kan blive udviklet, med alt hvad det indebærer af ny værdivækst. De muligheder skal vi udnytte. Hvis potentialet skal blive effektueret, skal der sættes ind med beslutninger og organisation. Det kræver vidtrækkende politiske beslutninger at gennemføre det grænseoverskridende projekt. Politikerne skal turde tro på visionen om et sammenhængende Nordtysk-Øresundsregionalt område og vækstcenter og et

stærkt storbysamarbejde. De nødvendige beslutninger skal træffes, så mulighederne og fordelene ved at samarbejde bliver udnyttet optimalt.

Femern Bælt-forbindelsen og dens tilslutningsanlæg udgør fase tre af det enorme udviklingsprojekt, der forbinder den skandinaviske halvø med det europæiske kontinent. Først kom Storebæltsforbindelsen i 1997/1998, så fulgte Øresundsforbindelsen i 2000. Godt 20 år efter følger så tunnelen under Femern Bælt, som fjerner den sidste af de tre missing links, der forbinder den Skandinaviske halvø direkte og landfast med det europæiske kontinent.



Sydskandinavien med faste forbindelser. Kortet er tegnet, så afstanden er målt i kilometer.

## Storebæltsforbindelsen

Fase et af det sydsandinaviske projekt var den faste forbindelse mellem Fyn og Sjælland, der åbnede 1997/98. Den forandrede Danmark. Fra i mange henseender at være opbygget med to logistiske systemer, blev Danmark næsten overnight omdannet til *et* system, og al logistik har *det* som basis.

Jernbanen på tværs af Storebælt har reddet langdistance-jernbanetrafik i Danmark, for i 1990'erne mente mange, at den var truet af afvikling. Jernbane- og motorvejsforbindelser mellem landets store byer har medført, at mødeaktiviteten er steget betydeligt, og at møder kan blive afholdt, så deltagerne kan sove i deres egen seng natten før og efter mødet. Endagsturisme og familiebesøg er steget i frekvens, og flere og flere pendler på tværs af bæltet. Til gengæld er indenrigsluftfarten reduceret dramatisk, flere ruter er nedlagte, og kun ruterne mellem København og Aalborg, Karup og Rønne ser ud til at være langtidsholdbare. Også færgerne over Kattegat har fået stærk konkurrence og tabt terræn. Dertil kommer, at de gamle færgebyer, Nyborg og Korsør mistede deres funktion som trafikale knudepunkter på samme tid som brobyggerne og tunnelbisserne pakkede sammen.

Det var et chok for byernes økonomi, som dog delvist blev dæmpet ved, at den danske stat flyttede Flådestation København til Korsør, hvilket var effekten af lokal lobbyvirksomhed. Den faste Storebæltforbindelse indebar et øjeblikkeligt trafikspring på tværs af bæltet og trafikken er nu tredoblet i forhold til færgernes tal. Noget er overført fra andre ruter og trafikformer, men hovedparten repræsenterer ny interaktion.

Hvorfor nu denne succes? Den skyldes, at landet i forvejen var bundet godt sammen af familiebånd, virksomheders interne og eksterne samspil, organisationsforhold og statsapparatet. Og da land-havbarrieren blev elimineret, var det blot om at bruge de nye muligheder. Mobilisering af politiske beslutninger og indlæring var stort set unødvendige, for alle forstod forandringens potentiale. Siden er alle lokaliseringsbeslutninger taget i det lys.

Den faste Storebæltforbindelse ændrede den scene, hvorpå by- og regionaludvikling spiller. Den betød styrkelse af især trekantområdet som det vigtigste danske crosspoint og gav Storkøbenhavn en stærkere national stilling. Desuden betød den et kraftigere lokaliseringspres til København-Århus korridoren, hvor dog Odenses udvikling kom noget i skyggen af København. De byer, der mistede deres luftrute til Kastrup fik det vanskeligere, og det samme gjorde færgebyer med faldende trafik, specielt Nyborg og Korsør, der led kvalitetstab.

Nyborg og Korsør (som nu er en del af Slagelse Kommune) har ikke drevet det særlig vidt i henseende til lokal integration og samspil på tværs af Storebælt. Den samlede erhvervsaktive dagbefolkning (dvs. jobs) i de aktuelle Storebæltsbro-kommuner er på ca. 43.000 personer, hvoraf ca. 11.000 arbejder i Nyborg Kommune og 32.000 i Slagelse Kommune (2013). Heraf pendler ca. 250 imellem de to kommuner. Det er flere end før broen, men ikke noget særlig stort tal. Til sammenligning arbejder ca. 34.000 personer i Nyborg plus Svendborg kommuner. Heraf pendler ca. 1.100 imellem de to områder. En af grundene til den noget svage udvikling i det lokale samspil over Storebælt er, at der ikke er sket nogen mobilisering af lokalområderne i form af fælles initiativer.

## Øresundsforbindelsen

Kun to år efter, at Storebæltsforbindelsen stod færdig, åbnede Danmark og Sverige den faste forbindelse over Øresund. Denne fase to af det sydiskandinaviske projekt blev anlagt mellem de to storbyregioner, Storkøbenhavn og Malmø-Lund, fordi en række analytikere fremlagde vurderinger om, at Øresundsforbindelsen ikke blot havde at gøre med langdistancetrafik, men havde potentielt voldsomme effekter for samspillet mellem storbyerne. Dertil kom den dynamiske effekt af, at ressourcerne kunne udnyttes i et overordnet storbyssystem.

Da forbindelsen over Øresund stod færdig i 2000, havde den i Danmark medført anlæg af en ny motorvej mellem de overordnede europæiske netværk og broen, og en ny jernbane fra Københavns Hovedbanegård via Københavns Lufthavns Station og videre til landfæstet. Dertil kom, at en metrolinje blev anlagt fra storbyens centrum til lufthavnen og fra centrum ud gennem en kommende ny bydel på Vestamager. Denne bydel er nu halvvejs realiseret.

I Sverige var Malmøs motorveje blevet ført til landfæstet. Det samme var jernbanen i form af en ringlinje, som siden er blevet suppleret af en direkte tunnelforbindelse fra Malmø Centralstation til broen. Også i Malmø har anlæggene trukket byudvikling med sig, især omkring den første svenske jernbanestation og det første motorvejskryds efter broen, hvor bydelen Hyllie er under fuld udbygning. Også andre dele af Malmø er nyudviklet: Triangeln og de gamle havneområder. Desuden står udviklingen af Lund i Øresundsbroens tegn, frem for alt i form af den planlagte etablering af verdens stærkeste neutronkilde, European Spallation Source, hvor udforskning af ganske små emner, vil føre til innovation i stor skala.

Øresundsbroen har haft andre effekter end at begrunde en forandring af den overordnede trafikale infrastruktur, og skifte lokaliseringsudviklingen af byerne. Den har også haft en vifte af dynamiske effekter. Først og fremmest har den ændret oplandsgrænsen mellem det københavnske og det stockholmske storbyprodukt, og udstrakt det københavnske til også at omfatte Sydsverige, hvor business to business-service og terminalfunktioner er blevet løftet. Aktuelt sender man for eksempel sydsvensk luftfragt ud af Kastrup, hvor man før broen måtte via Stockholm eller Göteborg.

Storbykonkurrencen er ikke blot nordisk, den er global. Den samlede bydannelse ved Øresund er de nordiske landes største, og har desuden et væsentligt tungere opland end nummer to, som er Stockholm. Det kan man se gennem international optik, og hvis man ikke kan det, hjælper markedsføringsorganisationer, som eksempelvis Copenhagen Capacity, gerne virksomheder og organisationer med at få øjnene op for mulighederne.

Den faste Øresundsforbindelse har styrket det crosspoint, der allerede var væsentligst i Norden. Det gælder for koncentration af landevejs- og jernbanetrafik, og det gælder for søtransport – i hvert fald, når man medregner trafikken gennem Storebælt. Det gælder i særklasse for udviklingen i Københavns Lufthavn, som er det stærkeste interkontinentale og internationale lufttrafikale knudepunkt i vor del af Europa. Lufthavnen i Kastrup spiller en tung rolle for Storkøbenhavn og Skåne. Man regner med, at ca. 60.000 arbejdspladser er direkte eller indirekte koblet til lufthavnens funktion. Lufthavnen giver direkte adgang til mange storbyer og til internationale og interkontinentale markeder.



En yderligere dynamisk effekt af den faste forbindelse over Øresund er løftet i specialiseringsprofil fra at hente sin begrundelse i Storkøbenhavns én million erhvervsbeskæftigede til at omfatte yderligere en halv million sydsvenske. Storbyen ved Øresund rummer flere og kvalitativt tungere virksomheder, end den gjorde før broen. Begrundelsen for at kunne opnå dynamiske effekter er dels den nye samlede størrelse og dermed muligheden for at opnå stordriftsfordele og større markedsadgang, og dels integration af dele af de to samfund, hvor grænseoverskridende flytninger og pendling tegner en dimension, mens etablering af fælles aktiviteter, f. eks København-Malmø Havn tegner en anden. Det drejer sig om at udnytte området's ressourcer under ét, og dermed opnå yderligere stordriftsfordele.

Det tog tid at løbe det Øresundsregionale udviklingsprojekt i gang. Trods mange færges havde der kun været ubetydelig interaktion mellem de danske og svenske byområder ved sundet. For eksempel pendlede dagligt kun ca. 2.000 på tværs – i dag er tallet på ca. 18.000, og flytninger omfattede før broen kun ca. 1.500 mod nu godt 4.500 årligt. Integrationsprocessen var langsom, fordi Øresund ikke kun udgjorde land-havbarrieren, men også rummede en række andre barrierer. Man kendte ikke hinanden, hverken i familiehenseende eller når det gjaldt virksomheder eller kommuner. Sprogforskelle var en hindring og reguleringssystemerne afveg betydeligt. Det var simpelthen en indlæringsproces, hvor man først skulle forstå de potentielle muligheder og gevinster, og dernæst tage fat på at udnytte dem. Efterhånden tog integrationen dog fart, først drevet af forskelle siden af samspil. Siden broen blev åbnet i 2000 er biltrafikken over Øresund fordoblet.

Det er gået godt i Øresundsregionen det sidste årti, men det kunne være gået bedre. Der blev udvist stort politisk mod i Danmark og Sverige, da man tog de kostbare beslutninger om anlæg af den faste forbindelse. Det blev der også ved beslutninger om forbindende landanlæg, og om at ændre byudviklingen og udstyre nye bydele med moderne kollektiv infrastruktur. Når det gjaldt integration, var modet knapt så synligt, og det er klart, at ingen af staterne ville poste beslutningsmagt - endsige økonomi - ind i et grænseoverskridende projekt. Man nøjedes med at etablere en komité: Øresundskomiteen, hvor man skal være enige om beslutninger, og hvor handlerummet er at samarbejde om mindste fællesnævner. Det har man gjort så godt vilkårene tillod det, og man har egentlig opnået gode resultater.

Ud over Øresundskomiteen er der etableret mange andre samarbejdsorganer på tværs af Øresund, hvoraf en del er ophørt igen. Nogle er succeser, f.eks. Medicon Valley Academy, mens andre er det modsatte. Først og fremmest har man oplevet, at det højt profilerede universitetssamarbejde, Øresund University, har lidt en uskøn død, fordi universiteterne ikke ville afgive egen aktivitet til fælles foretagender, og fordi politikere og akademikere ikke havde tillid til hinanden. Også Øresund Science Region er et eksempel på, hvordan gode viljer ikke er nok. Organisationer er lagt i graven, men dele af aktiviteterne har overlevet.

Vender man sig fra uudnyttede muligheder og suboptimering til hvordan bydannelsen ved Øresund præsenterer sig, kan man konstatere, at såvel København som Malmø er helt andre byer, end de var for 25 år siden. Da var begge præget af pessimisme og manglende fremtidsro. Vækst og byggeaktivitet var sat af dagsordenen. Industrien var reduceret til en brøkdel af fordoms storhed, og selvom der var kommet ny aktivitet for eksempel inden for medier,

informationsteknologi og forretningsservice, stod byudvikling på lavt blus, og nye arbejdspladser opstod primært indenfor offentlig forbrugerservice.

Aktuelt er pessimismen nu vendt til optimisme og fremtidstro. Byerne er forandrede med nye bydele og ny infrastruktur. De gamle dele af byerne har ændret karakter og har fået alvorlige løft. Sanering og byfornyelse har medført kvalitetsforbedringer, og virksomhederne tegner aktuelt et internationalt servicecenter kombineret med produktion af højkvalitetsvarer. Michelin har uddelt stjerner, og København er udnævnt til den bedste by at drive forretning i. Malmø er ligeledes forandret og har opnået et løft i det svenske byhierarki.

### **Femern Bælt-forbindelsen**

Nu venter fase tre, og også her har politikerne udvist mod og truffet beslutning om at bygge en fast forbindelse mellem Lolland og Fehmarn. I Danmark har man desuden sat gang i etableringen af landanlæg til Rødby. Det drejer sig om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane fra København til tunnelen, hvor man skal kunne køre tog på elektrificerede anlæg, som er beregnet til hastigheder på 200-250 kilometer i timen.

I traktaten med Danmark har Tyskland påtaget sig at udbygge jernbanen fra Puttgarden til Lübeck, og den sidste stump motorvej mellem Puttgarden og fastlandet. I statstraktaten er det aftalt, at senest når tunnelen åbner, skal den eksisterende bane være elektrificeret, og senest syv år efter skal banen være udbygget til to spor og elektrificeret.

Den tyske regering har i midlertidig valgt at efterkomme et ønske fra lokalbefolkningen om, at der findes en ny og bedre linjeføring, der fører jernbanen uden om de små badebyer. Det betyder, at både dobbeltspor og elektrificering bygges fra starten af – men også, at den nye jernbanelinje i Tyskland først kan stå færdig i 2024.

Der er et godt udviklingsmomentum i Femern Bælt-regionen, men dynamikken i regional udvikling kommer kun af sig selv, hvis markedskræfterne tilsiger forandring. Og markedskræfter reagerer ikke altid i god tid.

Alle niveauer af offentlig ledelse har derfor et ansvar for at stille sig i spidsen for fornuftige projekter. Ikke blot for at holde gryden i kog, men også for at sætte mere gang i udviklingen. Ud over selve byggeprojektet inklusive landanlæg, er der tre felter, der kalder på beslutningskraft:

- 1) Skandinavisk opkobling til det europæiske netværk af højhastighedsbaner
- 2) Realisering af det betydelige regionale udviklingspotentiale i tilknytning til de store forskningsfaciliteter: ESS (European Spallation Source), MaxIV (Microton Accelerator for X-rays), som begge bliver etableret i Lund med aktiviteter også i København og DESY (Deutsches Elektronen-Synchrotron) i Hamborg og
- 3) Forstærket indsats for at virkeliggøre den "nye" grænseregion: Hamborg – Øresundsbykorridoren.

På alle tre områder er der taget initiativer, men der er stadig vældig god plads til at maksimere mulighederne. Femern Bælt-forbindelsen er simpelthen en for stor chance at forpasse. Det gælder styrkelse af de nordiske landes væsentligste crosspoint, Øresundsregionen og lufthavnens potentiale. Det drejer sig om at udvikle og forny videnskabeligt og erhvervsmæssigt samarbejde i Hamborg-Øresundsby-korridoren. Og det handler om den indlæringsproces om nye samarbejds muligheder, der ligger latent i de Femern Bælt nære dele af STRING-området (STRING står for: **S**outhwestern **B**altic **S**ea **T**ransnational **A**rea **I**mplementing a **N**ew **G**eography).

Denne politiske og grænseoverskridende samarbejdsorganisation (STRING) består af engagerede regioner med fokus på regional udvikling (Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Københavns Kommune, Slesvig-Holsten og Hamborg). STRING, som geografisk område, rummer allerede nu en af EUs ikoniske grænseregioner, Øresundsregionen, som danner forbillede for mange andre grænseregioner. Med endnu en bi- og trilateral grænseregion, der overlapper store dele af Øresundsregionen, er der mulighed for at skabe et helt nyt europæisk forbillede. Om et sådant forbillede bliver realiseret, hænger især sammen med offentlig ledelsesdynamik, men det må også hente kræfter fra folkelig opbakning. Man må udvikle en realistisk fortælling, der kan forstås, og som besvarer spørgsmålet: *Whats in it for me?*

### **Den globale storbykonkurrence**

Verdens store byer kæmper om at tiltrække investeringer, turister og kvalificeret arbejdskraft. Storbyerne i Femern Bælt-regionen konkurrerer med stærke regioner, og det er vigtigt, at vi står godt i konkurrencen. Når afstanden mellem storbyerne bliver ændret så dramatisk, som den vil blive med anlægget af tunnelen under Østersøen, opstår der nye muligheder. Forbindelsen rummer evnen til og mulighed for at transformere storbyerne i regionen, og give dem en stærkere plads på verdenskortet.

Infrastruktur danner grundlag for by- og regionaludvikling. For indbyggerne er infrastrukturen med til at tegne den enkelte by og regions levevilkår. Byer og regioner skal kunne fungere internt og rammebetingelserne for deres funktion skal være i orden. Men for deres position i konkurrencen med alle andre byer og regioner, drejer det sig om relativ beliggenhed, altså om den fysiske mulighed for kontakt mellem mennesker, virksomheder og institutioner i forhold til resten af verden.

Mennesker, varer, energi, information og penge strømmer rundt i de systemer, der danner infrastrukturen. Mennesker og varer befærder veje, baner, vandveje og luftrum, mens energi, vand og kommunikation strømmer i ledningsnet eller gennem atmosfæren. Når det gælder byer og regioners potentiale i den stigende indbyrdes konkurrence, er det tilgængeligheden, der er i fokus. Spørgsmålet er, hvor mange andre byer og regioner man kan nå inden for en given tidsramme, og hvor hurtigt, sikkert, effektivt, billigt, frekvent og bekvemt færdslen kan foregå.

Når det imidlertid handler om konkurrenceevne er det virksomhederne, der har kræfterne. Derfor er det deres rammevilkår, som er i fokus. Det er efterspørgslen på den enkelte bys eller regions samlede produkt, i form af de ydelser, som virksomheder, institutioner, universiteter, kulturliv og terminaler tegner sig for, der giver succes, sammen med omkostningerne ved at bruge det,

viden om fortræffelighederne (dvs. markedsføring), og byen og regionens efterspørgsel på alle andre byer og regioners produkt.

Tilgængelighed er altså et nøgleord, når det drejer sig om byer og regioners succes. Det samme er position som crosspoint. Byers succes bliver også afgjort af, hvor centralt de er placeret i forhold til netværk. En by, der er et centrum i mange trafikale netværk, og rummer mulighed for omstigning mellem dem, har væsentlige argumenter i konkurrencen mellem byer.

Det er vigtigt for byer med internationale ambitioner, at deres crosspoints giver adgang til alle typer af netværk, og at deres terminaler tegner sig som gateways til "state of the art" netværk, for eksempel de europæiske højhastighedsbaner. Internationale servicecentre og crosspoints spiller godt sammen.

### **Femern skaber nordeuropæisk knudepunkt**

Med tunnelen under Femern Bælt og opgraderingen af infrastrukturen på begge sider af forbindelsen, styrkes de nordiske landes væsentligste knudepunkt – nemlig hvor europæiske jernbaneforbindelser og vejsystemer møder de skandinaviske. Her findes, ud over en række vigtige havne, også nordens største lufthavn og internationale HUB, Københavns Lufthavn. Lufthavnen sikrer den internationale tilgængelighed til og fra området. Når tunnelen åbner, og jernbanen gennem Østdanmark bliver udbygget, så bliver lufthavnens opland udvidet. Et større opland betyder mulighed for at ekspandere rutenettet, så adgangen til de globale markeder og internationale destinationer bliver udvidet yderligere til gavn for virksomheder og borgere.

Funktionen som crosspoint vil få ny dynamik, når trafikale strømme bliver koncentreret til det stærke krydsfelt. Sådant multimodalt crosspoint virker som lokalisingsmagnet for virksomheder, der egentlig ikke har noget at gøre med trafik. Den forbedrede infrastruktur vil derfor medføre en erhvervs-mæssig opblomstring, hvor virksomhederne lokaliserer sig der, hvor adgangen er god. Det skaber arbejdspladser.

Infrastrukturen danner desuden basis for det lokale eller regionale opland for de mennesker og virksomheder, der arbejder og handler i byen og bruger dens udbud. Her spiller dens position i byhierarkiet en rolle. Metropoler konkurrerer med andre metropoler om f.eks. lufttrafik, finansiel service, forskning, kulturelt udbud og om højværdiproduktion, mens byer på andre niveauer i hierarkiet har fokus på andet (regionale hovedstæder på deres egen region og købstæder på deres detailhandel og opland).

Størrelse og stordriftsfordele er nøgleord. Størrelse indebærer specialiseringsmulighed, klyngeudvikling og innovation. Skalaen, og dermed den potentielle synergi mellem virksomheder og institutioner, der ikke før har arbejdet sammen, bliver bestemt af infrastrukturens muligheder. Man kan løfte sit volumen ved egen vækst, men dertil kommer det løft, der sker i kraft af samarbejde med andre byer og regioner. Med tunnelen under Femern Bælt kommer en række regioner, der ikke før har samarbejdet særlig meget, inden for en afstand af hinanden, der tillader samarbejde i dagligdagen.

Fælles for de tre store sydsandinaviske infrastrukturanlæg er deres evne til at danne basis for dynamiske effekter. Deres trafikøkonomiske effekt drejer sig især om tidsbesparelser, og dem kan man beregne i trafikøkonomiske modeller. Dynamiske effekter omfatter ændringer udenfor trafiksektoren, og dem kan man ikke beregne med samme sikkerhed. Det handler om markedsændringer, udvikling af crosspoints og om nye agglomerationsfordele.

Når regioner bliver større og byernes oplande vokser, indebærer det ny efterspørgsel. Virksomheder kan konkurrere såvel inden for deres hidtidige region, som på nye markeder, og det vil medføre øget konkurrence mellem dem. Et større arbejdsmarked vil betyde større fleksibilitet, og en større region, vil betyde flere pendlere. Rejsetidsbesparelser tillader koncentration af mennesker og virksomhed i en ny skala. Det indebærer stordriftsfordele og klyngedannelse.

Den ekstra værditilvækst, der bliver præsteret af store, stærke klynger har et højere relativt niveau, end det mindre koncentrationer præsterer. Det skyldes øget efterspørgsel på underleverandører, og dermed koncentration og specialisering af disse. De bliver simpelthen bedre til at udøve forretning og opnår højere indtjening.

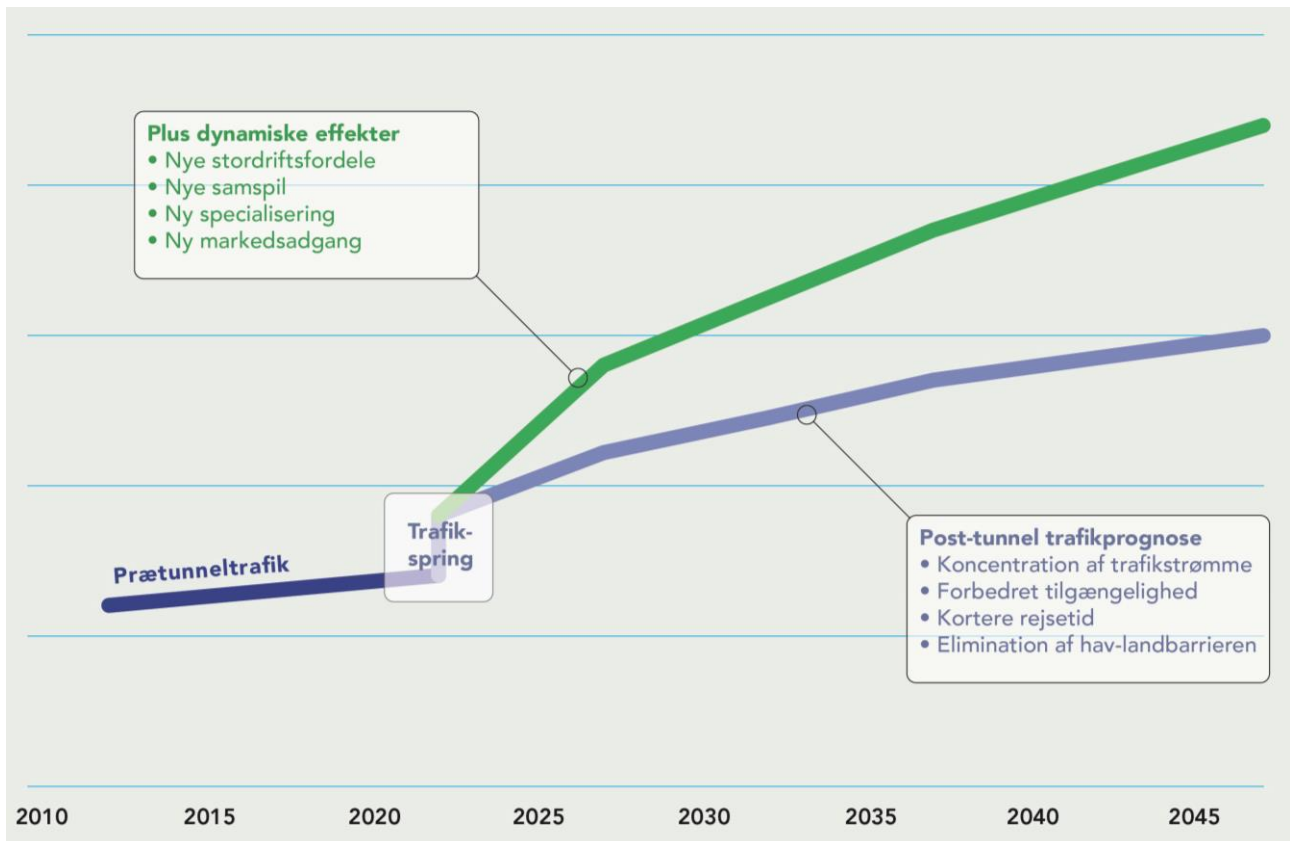
Den store skala indebærer desuden forskellighed, og forskellighed opmuntrer til innovation. Endelig betyder stor skala, at forbrugsmuligheder for mennesker bliver udvidet. Udbydere af varer, tjenesteydelser og kulturelle aktiviteter kan specialisere sig og raffinere deres produkt.

### **Realisering af de nye muligheder**

Det nordtyske område og Øresundsregionen rummer tilsammen 8-10 millioner indbyggere, og opbygningen af stærkere forbindelser mellem områderne er bestemt realistisk. Lavere rejsetid mellem storbyområderne København-Malmø og Hamborg-Lübeck-Kiel giver store muligheder for at udvikle og forny videnskabeligt og erhvervsmæssigt samarbejde, udnytte nye stordriftsfordele og sikre ny specialisering.

Når det drejer sig om det regionale udviklingsprojekt i Hamborg-Øresundsby-korridoren, er der stadig god tid til at træffe de vigtige beslutninger om at gennemføre et grænseoverskridende projekt. Et vellykket projekt handler, som nævnt, ikke kun om den nye megakonstruktion, men om alt det, der kan ske rundt om forbindelsen, om de nye synergier og om en maksimal udnyttelse af de nye muligheder. Kort sagt, om at optimere de dynamiske effekter. Det gælder om at få sat København, Malmø, Hamborg, Lübeck og Kiel på det globale landkort som et vækstområde, hvor konkurrencen med de globale spillere bliver spillet med gode kort, og hvor der bliver vundet stort.

Argumentationen i dette notat kan illustreres med en model, hvor den hidtidige og den forventede trafikale udvikling i korridorerne er suppleret med den udvikling, der bliver konsekvensen af at udnytte nye muligheder for at fremme dynamiske effekter.



Kurverne illustrerer forskellen på det man kan prognosticere og yderligere realistiske udviklingsforventninger. Trafikprognoser regner på rejsetidsbesparelser, prisudvikling og forandringer i barrierer. Dertil kommer ny koncentration af trafikstrømme og forandret tilgængelighed. Det er den nederste kurve på diagrammet, der illustrerer det. Den øverste kurve beskriver regional udvikling og sigter ikke på trafiktal, men derimod på ny værditilvækst uden for transportsektoren. Når man bedømmer det, drejer det sig om nye stordriftsfordele, nye samspil, ny specialisering og forandrede markedsvilkår. Dynamiske effekter omfatter også nye muligheder for innovation og kreativitet, og er i høj grad en indlæringsproces