



Et trafikudspil til Infrastrukturkommissionen fra Region Sjælland og kommunerne på Lolland, Falster og Sjælland

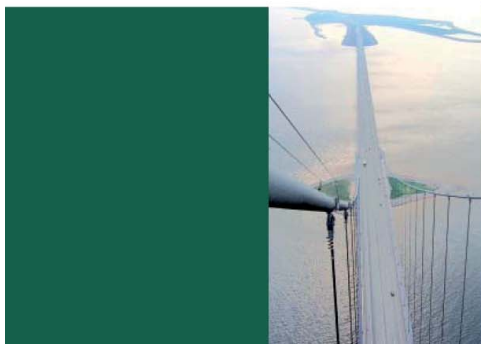
SJÆLLAND PÅ VEJ MOD 2030



Borgerne på Sjælland og Lolland/Falster pendler markant mere end borgerne i landets øvrige regioner og er af samme grund særligt afhængige af gode trafikforbindelser.

Denne pjece udpeger en række nødvendige investeringer, som vil sikre regionens udviklingsmuligheder, styrke Danmarks konkurrenceevne og bidrage til landets integration i Europa.

MAJ 2007





MOBILITET PÅ SJÆLLAND

En times rejsetid mellem sjællandsregionen og hovedstaden



Sjællandsregionen og hovedstadsområdet er tæt forbundne geografiske områder, der sammen kan fastholde og udvikle en slagkraftig, international region, som kan konkurrere med andre store europæiske kraftcentre. Men udfordringen er stor, og de trafikale forbindelser mellem de to regioner spiller en central rolle. Tilstrækkelig mobilitet og fremkommelighed for mennesker, varer og serviceydelser er afgørende. Det kan illustreres på flere måder:

- I 1992 opdelte planlæggerne Sjælland og øerne i otte pendlingsområder, men 12 år senere var der blot tre tilbage. I dag udgør øen Sjælland et samlet pendlingsområde og dermed et arbejdsmarked.
- Næsten en fjerdedel, eller knap 100.000, af de beskæftigede i sjællandsregionen pendler mod hovedstaden.
- Pendlingen mod hovedstaden er steget med 13 pct. siden 1993. Pendlingen den modsatte vej er i samme periode steget mere end tre gange så meget.
- Hver femte beskæftigede i sjællandsregionen pendler mere end 30 km. Dette er dobbelt så meget som i de øvrige regioner.
- Hver år mister samfundet værdier for seks mia. kr. i bilkøerne ind mod København.

Fokus på fremkommelighed

Pendling og godstransport til og fra hovedstadsområdet foregår via de tre hovedkorridorer:

- Kalundborg/Odsherred – Holbæk – Roskilde
- Korsør – Slagelse – Ringsted – Køge
- Lolland – Falster – Vordingborg – Køge

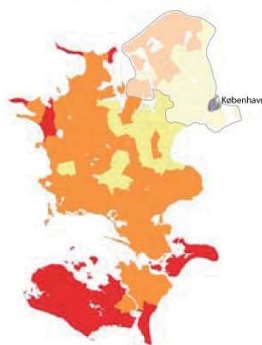
Skal sjællandsregionen og hovedstadsområdet udvikles som en samlet og stærk region, er det nødvendigt at fokusere på fremkommelighed på motorveje og jernbaner samt på en generel forbedring af den offentlige transports

komfort, pålidelighed og frekvens. Den fremtidige Frederikssundmotorvej vil aflaste trafikken over Roskilde og bør derfor fremskyndes. Effekten af de allerede igangsatte projekter vil ikke løse trængselsproblemerne og bør derfor følges op andre:

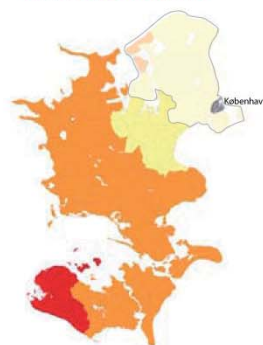
Projekter

- Udbygning af kapaciteten på Holbæk- og Køgebugtmotorvejen
- Udvidelse af kapaciteten på jernbanen København – Ringsted
- Færdiggørelse af motorvejen København – Holbæk – Kalundborg
- Opgradering af banestrækningen Kalundborg – København, Nykøbing Falster – København og Køge – Haslev – Næstved

Kollektiv trafik



Individuel trafik



- Over 2 timer
- Over 1 time
- Under 1 time

Figurerne viser, hvorfra man i dag om morgenen kan nå til København inden for en time.

En times transporttid er for mange smertegrænsen.

Andel der pendler mere end 30 km

Sjælland	20%
Nordjylland	10%
Midtjylland	10%
Syddanmark	9%
Hovedstaden	8%

TVÆRFORBINDELSEN

En fremtidssikring af sjællandsregionens udviklingsmuligheder

Sjællandsregionen har en række købstæder og vækstcentre med hver deres særpræg og styrker. Det skal udnyttes ved at styrke forbindelserne med en ny vej fra Kalundborg over Slagelse til Næstved og Sydmotorvejen.

Forbindelsen vil ikke alene forbedre sjællandsregionens udviklingsmuligheder, men også være en markant forbedring for gods-transporten fra Skandinavien og Nordjylland over Kattegat til de europæiske transportkorridorer over Femern Bælt. Vejen vil dermed bidrage til en mere effektiv forbindelse på tværs af transportkorridorerne i sjællandsregionen.

Betydningen kan illustreres af en række udviklingstendenser, som præger området:

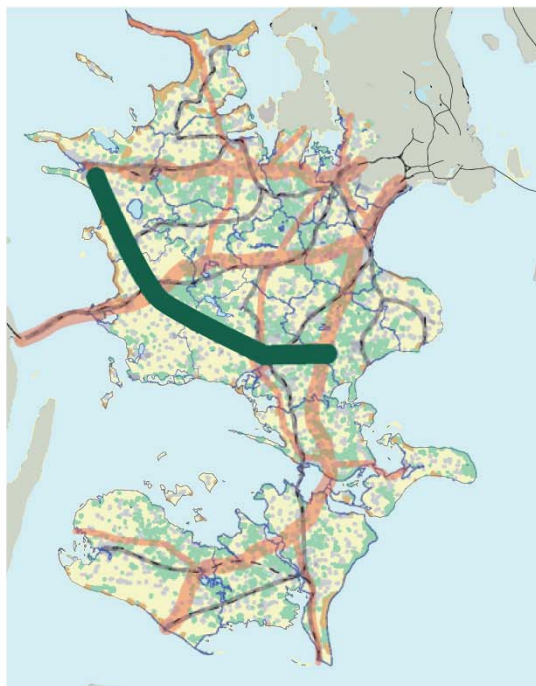
- Trafikken på den tværgående strækning forventes at stige 30 pct. inden 2020.
- Trafikken mellem Næstved og Rønnede er i dag tæt på vejens kapacitetsgrænse.
- Efterspørgslen efter national og international godstransport vil forsætte med at stige ikke mindst på veje og via havne. Tværforbindelsen vil, sammen med de store investeringer i Kalundborg Havn, bidrage til at løse det stigende transportbehov.

Den vestlige del af sjællandsregionen har et stort potentiale som udviklingsområde, men mangler mulighed for at aktivere dette. Tværfor-

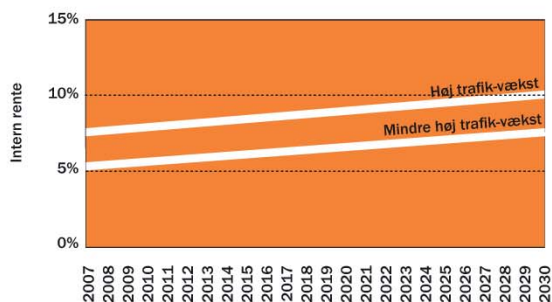
forbindelsen kan medvirke til at skabe lokal vækst og dermed udjævne skævheden mellem regionens østlige og vestlige dele.

Projekt:

- Etablering af en motor/motortrafikvej Kalundborg – Slagelse – Næstved – Rønnede



Ovenstående figur illustrerer Tværforbindelsen og angiver ikke den eksakte linieføring.



COWI har udarbejdet et overslag over den samfundsøkonomiske betydning som viser, at der allerede nu kan være en positiv gevinst ved at etablere forbindelsen. Gevinsten stiger i takt med den voksende trafik på strækningen. Dette illustreres i figuren til venstre.



SJÆLLAND MELLEMLERNE

Det internationale perspektiv for sjællandsregionen



Sjællandsregionen ligger midt i fire vigtige, internationale transportkorridorer:

- Hamborg via Femern Bælt,
- Berlin via Gedser,
- Skandinavien via Øresund og
- Nordvesteuropa via Storebælt

Korridorerne er hver især afgørende for regionens fremtidige rolle som nordeuropæisk knudepunkt. Men ikke mindst en fast forbindelse over Femern Bælt vil betyde et kraftspring for sjællandsregionens integration i det nordlige Europa.

Internationale forbindelser

For Lolland og Falster vil den faste forbindelse give øerne en central placering på akse mellem Hamborg og København og med et slag bringe sjællandsregionen tættere på resten af Europa.

Herudover har sjællandsregionen en række andre gode internationale forbindelser og udviklingsmuligheder, blandt andet kort transporttid til lufthavnene i København og Roskilde samt en række erhvervs- og færgehavne.

Det må forventes, at potentialet i Roskilde Lufthavn skal udnyttes, hvilket kan nødvendiggøre, at de trafikale forbindelser til lufthavnen skal forbedres.

Store erhvervshavne

De store erhvervshavne i Kalundborg og Køge er med til at forbinde sjællandsregionen med udlandet ikke mindst i kraft af godsomsætningen.

En fortsat udbygning af Kalundborg Havn vil på sigt kræve en tilhørende udbygning af vejnettet til havnen. Køge Havn har ligeledes en udbygningsplan, som er en del af den samlede

udbygningsplan for Skandinavisk Transport Center Køge.

Stigning i tung trafik

Den forventede kraftige stigning i lastbiltrafikken på Sydsjælland vil få betydning for ruten mellem Sydmotorvejen og Gedser med færgeforbindelse videre til Rostock. Denne rute indgår ligesom forbindelsen via Femern i det transeuropæiske vej- og banenetværk og er den direkte forbindelse mellem Danmark og Berlin samt hovedparten af Østeuropa.

For vejforbindelsen E55 mellem Gedser og Ønslev er der et umiddelbart behov for at øge fremkommeligheden ved at realisere projektet for en omfartsvej uden om Nykøbing Falster, mens der på længere sigt kan være behov for yderligere opgraderinger på resten af strækningen.

Projekter

- Fast forbindelse over Femern Bælt.
- Bedre vejforbindelse via E55 mellem Gedser og Ønslev.



PROJEKTER



Mobilitet på Sjælland

Udbygning af kapaciteten på Holbæk- og Køgebugtmotorvejen

Der er en årsdøgntrafik på mellem 30.000 og 83.000 køretøjer på Holbækmotorvejen. Der er store flaskehalsproblemer på strækningen Roskilde Vest til Fløng. Trafikken forventes at stige med 30-40 pct. frem til 2020. For at løse de nuværende problemer udvides til seks spor mellem Roskilde og Fløng. Der er udarbejdet en VVM-undersøgelse, og anlægsarbejder forventes at foregå i 2009 – 2012.

Der er en årsdøgntrafik på mellem 77.000 og 102.000 køretøjer på Køgebugtmotorvejen. Den er dermed Danmarks mest trafikerede vej. Der er igangsat en udvidelse fra Hundige til Greve S. Trafikken forventes at stige med 30-40 pct. frem til 2020. For at løse de nuværende problemer udvides fra 4-6 spor til 8-10 spor. Anlægsarbejder er i gang og afsluttes i 2008.

Det vil være nødvendigt med yderligere udbygning af Holbækmotorvejen frem til afkørsel 15, Hornsherredvej og på Køgebugtmotorvejen frem til sammenfletningen E20/E47.

Udvidelse af kapaciteten på jernbanen København – Ringsted

Strækningen er den mest trafikerede i Danmark. Der afventes resultat af en VVM-undersøgelse i 2007 for at finde en af to alternative udvidelsesmuligheder, der kan forbedre kapaciteten og give mulighed for højere frekvens og hastighed.

Fuldførelse af motorvej/motortrafikvej Holbæk – Kalundborg

Der er en årsdøgntrafik på mellem 8.000 og 14.000 køretøjer på strækningen. Trafikken forventes at stige med 15-35 pct. frem til 2020. Motorvejen fra København skifter i dag status til en kombination af landevej og motortrafikvej fra Holbæk mod Kalundborg. Vejdirektoratet har i 2006 igangsat undersøgelser af forbedringsmuligheder.

Opgradering af jernbanen Kalundborg – København, Nykøbing Falster – København og Køge – Haslev – Næstved

Banen Kalundborg – København er enkeltsporet blandt andet mellem Lejre og Vipperød. Det be-

tyder sårbarhed samt lav frekvens og hastighed. Der er igangsat indledende undersøgelser af en udvidelse til to spor.

Banen Nykøbing Falster – København har ligeledes lav hastighed. Der er ingen projekter i gang, men de indgår i planerne for Femern Bælt-forbindelsen.

For begge baner gælder, at der benyttes gammelt udtjent materiel med ringe komfort og hastighed til følge. En opgradering af materiel indgår i DSB's projekt »Gode Tog til Alle« med indsættelse af IC3, når IC4 kommer i drift.

Banen Køge – Haslev – Næstved er adgangen til hovedstadsområdet for mange pendlere fra Næstved Kommune, Faxe Kommune og de andre kommuner på strækningen.

Tværforbindelse på Sjælland

Etablering en højklasset tværforbindelse Kalundborg (rute23) – Slagelse (E20) – Næstved – Rønnede(E45)

Der er en årsdøgntrafik på mellem 6.000 og 14.000 køretøjer. Trafikken forventes at stige med 15-30 pct. frem til 2020. Der foreligger planer om forbedringer langs korridoren, men ingen projekter for en samlet forbindelse. Ved Slagelse er der planlagt en omfartsvej med åbning i 2011.

Sjælland mellem broerne

Fast forbindelse over Femern Bælt

Der er en årsdøgntrafik på 5.800 køretøjer med færgeruten Rødby-Puttgarden. Trafikken forventes at stige til 9.200 i 2015. Projektet er under forhandling mellem den danske og tyske regering.

Højklasset vejforbindelse via E55 mellem Gedser og Ønslev

Der er en årsdøgntrafik på mellem 3.000 og 14.000 køretøjer. Forbindelsen indgår i det internationale transportnet. Der er trængselsproblemer i Nykøbing Falster, og der kan på sigt blive behov for supplerende opgraderinger på hele strækningen. Der foreligger et projekt for en omfartsvej uden om Nykøbing Falster.

PÅ VEGNE AF REGION SJÆLLAND OG DE 17 KOMMUNER I REGIONEN



Finn Madsen
Odsherred Kommune



Henning Jensen
Næstved Kommune



Stig Vestergaard
Lolland Kommune



Flemming Jensen
Lejre Kommune



Ivan Hansen
Sorø Kommune



Rene Tuekær
Faxe Kommune



Jørn Sørensen
Holbæk Kommune



Kaj Petersen
Guldborgsund Kommune



Marie Stærke
Køge Kommune



Poul Lindor Nielsen
Roskilde Kommune



Lis Tribler
Slagelse Kommune



Niels Hörup
Solrød Kommune



Tommy Dinesen
Kalundborg Kommune



Niels Ulrich Hermansen
Ringsted Kommune



Henrik Holmer
Vordingborg Kommune



Hans Barlach
Greve Kommune



Poul Arne Nielsen
Stevns Kommune



Kristian Ebbensgaard
Region Sjælland

Trafikudspillet er udarbejdet i samarbejde mellem Region Sjælland og kommunerne på Lolland, Falster og Sjælland. Trafikudspillet er tiltrådt på møde i Kommunekontaktudvalget den 18. april 2007.