



NYE VEJE TIL VÆKST I VESTSJÆLLAND

Motorvej Kalundborg-Holbæk skaber sammenhæng

Januar 2009

Udbygning af Rute 23 – en national nødvendighed

Regeringen har 8. december fremlagt sit bud på en samlet plan for dansk transportpolitik frem til 2020. Planen bærer titlen ”Bæredygtig transport – bedre infrastruktur”, og den repræsenterer en reform, der sikrer massive investeringer i infrastrukturen. Planen tager på flere områder udgangspunkt i Infrastrukturkommissionens Betænkning, januar 2008.

Formålet med ”Bæredygtig transport – bedre infrastruktur” kan læses i planens indledning, hvor det hedder:

”Regeringen vil arbejde for et Danmark, der hænger sammen – miljømæssigt og trafikalt.

Trafikken i Danmark er steget med mere end 50 pct. de seneste 20 år, og stigningen ventes at fortsætte de kommende år.

Det er en nødvendig og positiv udvikling. Høj mobilitet er en del af et samfund med stor individuel frihed, dynamik og økonomisk vækst.”

Kalundborg er Sjællands største erhvervsområde uden for København, og et af de områder i Danmark, hvor væksten er størst. Det må derfor undre, at regeringen har glemt dette område, og at planen på ingen måde forholder sig til løsningen af de betydelige trafikale problemer på Rute 23 – Skovvejen mellem Kalundborg og Holbæk.

På den baggrund har Kalundborg Kommune og erhvervslivet i Kalundborg udarbejdet redegørelsen ”Nye veje til vækst i Vestsjælland”. Ud fra indholdet i redegørelsen ønsker Kalundborg Kommune og Kalundborgegnens Erhvervsråd at

- en udvidelse af Rute 23 på strækningen mellem Kalundborg og Holbæk indarbejdes i regeringens kommende trafikinvesteringsplan, og at der snarest iværksættes en VVM-undersøgelse.

Kaj Buch Jensen
Borgmester, Kalundborg kommune

Kalundborg, 20. januar 2009

Motorvej skaber sammenhæng

Der er to klare begrundelser for at iværksætte en rettidig udbygning af Rute 23 til motorvej mellem Kalundborg og Holbæk

1. Et nationalt alternativ

Rute 23 er det eneste reelle, nationale alternativ til den faste forbindelse over Storebælt, når det gælder tung trafik. En udbygning af Rute 23 til motorvej vil mindske presset på det store "H", skabe bedre sammenhæng mellem Sjælland og Jylland og aflaste Fyn og Trekantområdet.

2. Trafikpres truer erhvervsudviklingen

Udviklingen i gods- og persontrafikken øger presset på Rute 23 til skade for erhvervsudviklingen i Vestsjælland

Argumenterne

- En motorvejsforbindelse mellem Kalundborg og Holbæk vil øge fremkommeligheden mellem Øst- og Vestdanmark og bidrage til at sikre nationale transportbehov
- En motorvejsforbindelse vil sikre den internationale godstransport til og fra Øresundsregionen og styrke den fortsatte transport af gods på skib via Kattegat
- En motorvejsforbindelse vil sikre gods fra Kalundborg til store dele af Hovedstadsområdet lige så hurtigt som fra Københavns Havn
- En motorvejsforbindelse styrker Kattegat-forbindelsen som "sejlende bro" og er attraktiv med hensyn til fremkommelighed og miljø i forhold til Storebælt
- En motorvejsforbindelse mellem Kalundborg og Holbæk vil sikre den industrielle udvikling i et af Danmarks vigtigste erhvervsområder

Fakta

- Kalundborg er Sjællands største erhvervsområde uden for København. Kalundborg har samtidig Danmarks næststørste havnekompleks og udgør sammen med København Sjællands to største trafikknudepunkter
- Godsmængderne forventes at stige med 75 procent frem til 2025
- Kalundborgs havne er en af Danmarks større porte for gods til og fra Danmark og for godstransporten mellem Øst- og Vestdanmark. Over 15 procent af godstransporten mellem Jylland og Sjælland går via Kalundborg
- Kalundborg er et af de områder i Danmark, der har størst vækst. Erhvervslivet har indmeldt investeringer på et tocifret milliardbeløb frem til 2016
- Erhvervslivets investeringer er afhængige af den kommende infrastruktur
- Kalundborg konkurrerer med lokaliteter i hele verden om at tiltrække virksomheder og arbejdspladser
- Befolkningstallet for personer i den arbejdsdygtige alder vil stige frem til 2020 i Kalundborg og Holbæk. I resten af landet vil det falde.

Aflastning af det store "H"

Regeringen skriver i afsnittet om trængsel i "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur", at danskerne i dag bruger alt for lang tid i køer på vejene. Det belaster miljøet, det stjæler tid fra familierne, og det hæmmer den økonomiske vækst.

Det anføres også, at prognoserne for trafikudviklingen viser, at presset på vejene vil stige i de kommende år, hvis der ikke sættes ind.

Rygraden i det danske vejnet udgøres i dag af det store "H", det vil sige vejstrækningerne Frederikshavn-grænsen, Kolding-Køge og Helsingør-Rødby. Det store "H" fungerer dermed også som landets internationale transportkorridorer.



Det fremgår klart af planen og af Infrastrukturkommissionens betænkning, at de store akutte trafikale udfordringer på vejene er omkring Hovedstaden og motorvejen, der forbinder Sjælland, Jylland og Fyn.

Regeringen ønsker i sin trafikplan at sikre fremkommeligheden i det store "H" blandt andet via nye vejanlægsprojekter i og omkring "H" et og via en modernisering og udbygning af jernbanenettet.

Der er således afsat 150 mia. kr. til infrastrukturen, hvoraf langt de fleste investeringer sker i og omkring "H"et og i Hovedstadsområdet.

Kalundborg Kommune mener, at regeringen har valgt en virkningsfuld strategi. Det er dog en udtalt mangel, at strategien kun i meget beskedent omfang involverer de alternative trafikkorridorer, der ligger omkring "H"et, og som kan aflaste "H"et.

En af disse korridorer er hovedlandevejen og motortrafikvejen mellem Holbæk og Kalundborg. Vejstrækningen er en del af Rute 23, der forbinder Sjælland og Jylland via færgeforbindelsen Kalundborg-Århus.

Der er to klare begrundelser for at iværksætte en rettidig udbygning af denne strækning

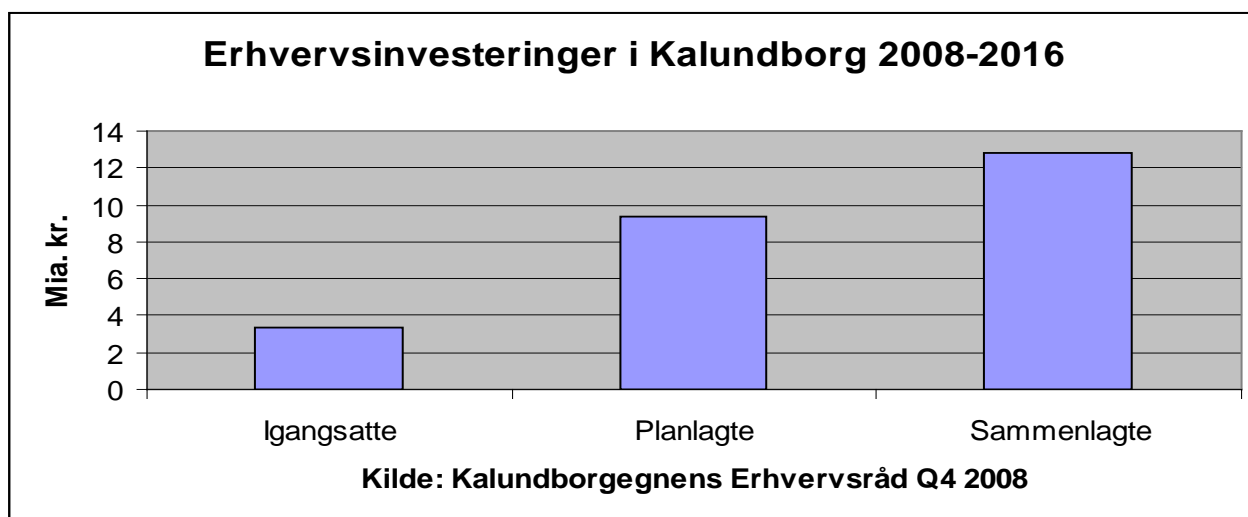
1. Rute 23 er det eneste reelle, nationale alternativ til den faste forbindelse over Storebælt, når det gælder tung trafik. En udbygning af Rute 23 til motorvej vil mindske presset på det store "H", skabe bedre sammenhæng mellem Sjælland og Jylland og aflaste Fyn og Trekantområdet.
2. Udviklingen i gods- og persontrafikken øger presset på Rute 23 til skade for erhvervsudviklingen i Vestsjælland.

I det følgende er begrundelserne uddybet med udgangspunkt i Erhvervsudviklingen i Kalundborg, miljøeffekten ved en udbygning af Rute 23, behovet for sammenhængen mellem Sjællands to største industriområder og trafikanternes sikkerhed.

Vestsjællands vækst er afhængig af infrastrukturen

I de seneste ti år er forholdsvis store dele af dansk industri flyttet til udlandet. I Kalundborg derimod er der sket en klar forøgelse af investeringerne i industriel produktionsvirksomhed. Kalundborg er således Sjællands største erhvervsområde uden for København. Området er attraktivt for både større og mindre industrivirksomheder og kan forudse en betydelig vækst. Stigningen i værditilvæksten per ansat har været større i den lokale industri end i andre overordnede brancher over den seneste 20-års periode på landsplan. Alt andet lige tyder dette på, at lønninger og virksomhedsoverskud i Kalundborg vil have en relativt bedre udvikling end landsgennemsnittet.

Denne vurdering understøttes af en analyse, foretaget af Kalundborgegnens Erhvervsråd i 4. kvartal 2008 blandt de større virksomheder i området. Ifølge analysen har erhvervsvirksomhederne indmeldt investeringer i området for 12,8 mia. kr. frem til 2016. Heraf er investeringer for 3,4 mia. kr. igangsat.



Flere af de adspurgte virksomheder tilkendegiver, at deres fremtidige investeringer vil være afhængige af den kommende infrastruktur. Det er ligeledes tilkendegivet, at alternative investeringer i lige så høj grad kan finde sted i udlandet.

Pres på Rute 23

"Kalundborg har etableret sig som et industri-centrum på Sjælland, mens specielt Holbæk har haft succes med at tiltrække personer i den erhvervsaktive alder. Hvis dette fastholdes, vil kommunerne have et godt udgangspunkt for et aktivt erhvervsliv. Denne udvikling gør, at infrastrukturen – herunder Rute 23 – vil blive sat under pres"

Erhvervsanalyse for regionen omkring Rute 23 Holbæk-Kalundborg, Rapport 322, 2008, Vejdirektoratet.

Erhvervslivet i Kalundborg har en overrepræsentation af virksomheder inden for klima-, energi- og medicalsektorerne, som er mindre udsat for konjunkturudsving. Blandt de store virksomheder, der er etableret i og omkring Kalundborg, er: DONG Energy, StatoilHydro Raffinaderiet, NKT Flexibles, NovoNordisk, Novozymes, Pronova BioPharma, og logistikvirksomheden Frode Laursen.

Både i Kalundborg og Holbæk Kommune forventes befolkningstallet for personer i den arbejdsdygtige alder at stige frem til 2020. I resten af landet forventes det at falde.

Kalundborg er samtidig et af Sjællands vigtigste trafikknudepunkter. Bunden af Kalundborg Fjord huser tre havne, Kalundborg Havn, Statoil Raffinaderiets havn samt DONG Energy, Asnæsværkets havn. Tilsammen udgør de Danmarks næststørste havnekompleks med en samlet godsomsætning på 12 mio. tons.

Kalundborg har den eneste offentlige dybvandshavn på Sjælland, og den ligger klos op ad dybvandsruten, den såkaldte T-rute, til Baltikum. Kalundborg er således en af Danmarks større porte for gods til og fra Danmark og for godstransporten mellem Øst- og Vestdanmark. Over 15 procent af godstransporten mellem Jylland og Sjælland går via Kalundborg Havn, hvilket svarer til 1.000 lastbilenheder dagligt. Ifølge Infrastrukturkommissionen stiger godsmængderne med 75 procent frem til 2025, og der kan derfor alene af den grund forudses et betydeligt pres på Rute 23 og Skovvejen mellem Kalundborg og Holbæk.

Presset på Skovvejen vil desuden udmønte sig i en stadig stigende pendlertrafik i takt med den stærke erhvervsudvikling i Kalundborg Kommune. Vejdirektoratets erhvervsanalyse for området i 2008 viste, at 70 pct. af de adspurgte virksomheder i Kalundborg-området så et stort eller meget stort behov for en udbygning, og at 60 procent af de ansatte i de større virksomheder arbejder uden for kommunen. Kalundborgs store erhvervsområde har således som et af de få på Sjælland større indpendling end udpending, hvilket medfører betydelig kødannelse på Rute 23, Skovvejen, morgen og aften og store problemer for den tværgående trafik.

Det skal understreges, at Vejdirektoratets analyse ikke omfatter forventningerne til en øget erhvervsaktivitet, og at forventningerne derfor ikke er indarbejdet i de eksisterende trafikprognoser.

Sammenfattende vil udbygningen af Skovvejen til motorvej betyde, at

- Den positive erhvervsudvikling i Sjællands største erhvervsområde vil blive styrket
- Kalundborg vil styrke sine muligheder for at fastholde og tiltrække virksomheder, der vil investere i nye arbejdspladser
- Det vil være nemmere for virksomhederne at tiltrække arbejdskraft
- Erhvervsvirksomhederne og de mange pendlere vil spare transporttid
- Kattegat-forbindelsen mellem Sjælland og Jylland udvikles som en attraktiv transportvej for gods og persontrafik

Mindre trængsel på vejene

"Det er afgørende for regeringen, at mobiliteten på vejnettet opretholdes....Et velfungerende vejnet er ligeledes en vigtig betingelse for erhvervslivets vilkår. Det gælder i forhold til at kunne transportere varer og produkter effektivt og til tiden, i forhold til at kunne tiltrække den rette arbejdskraft og i forhold til at kunne lokalisere sig dér, hvor det er bedst og billigst for den enkelte virksomhed".

*Bæredygtig transport – bedre infrastruktur.
Regeringen december 2008*

Kørne koster

"I 2030 kan mellem 9 og 14 pct. af trafikken blive udsat for kritisk kødannelse. I dag er det kun 0,5 pct., men det betyder allerede nu et tab på ca. 0,5 pct. af bruttonationalproduktet".

*Danmarks Transportforskning
(publikation?)*

Kommissionens anbefaling

"Stillingtagen til transportkorridorerne til Kalundborg. Kommissionen noterer sig, at Vejdirektoratet har igangsat en analyse af mulighederne for at forbedre vejforbindelsen"
Infrastrukturkommissionens Betænkning, side 298, januar 2008

Det grønne spor

Regeringen skriver i sin trafikplan fra december 2008 i afsnittet om ”Bedre adgang til havne”, at søtransport af gods kan være et vigtigt alternativ til vejtransport i forhold til begrænsning af trængslen på vejene, miljøudfordringen og CO₂ udledningen. Det anføres videre, at netop effektive forbindelser til og fra havnene kan bidrage til at styrke grundlaget for en vækst i godstransporten via sø.

Kalundborg Kommunes anbefalinger af en udbygning af Skovvejen skal i meget høj grad ses i den kontekst. Effektive adgangsveje til Kalundborg Havn vil sikre den fortsatte vækst i godsmængden på havnen og vil være grundlag for en fortsat intensiv færgeforbindelse mellem Kalundborg og Århus. Dette vil alt andet lige give et positivt bidrag til CO₂ regnskabet.

Kalundborg har netop godkendt en større udbygning af Kalundborg Havn, således at godstrafikken til Århus får bedre betingelser med kortere sejl tid og bedre tilkørselsforhold.

Der er ydermere det særlige forhold, at 80 procent af overførslerne af gods på Kalundborg-Århus ruten foregår på såkaldte løstrailere, som typisk transporteres mellem Århus og København. Skulle disse trailere transporteres via Storebælt og Fyn, vil det fordre ca. 200 procent flere forvogne til at flytte samme antal trailere over en langt større afstand til skade for veje, fremkommelighed, miljø og klima.

Vejen til søtransport

”Bedre adgang til havnene vil også være et vigtigt indsatsområde, når fremtidens trafikinvesteringer skal prioriteres, herunder hvis der kan overflyttes gods fra vej til sø”.

*Bæredygtig transport – bedre infrastruktur.
Regeringen december 2008*

Vejdirektoratet har i sin forundersøgelse af Rute 23 i 2008 ikke beregnet luftforurening og CO₂ udslip ved en udvidelse af Skovvejen. Direktoratets forsigtige vurdering er, at der vil ske en ”lille stigning i udslip af luftforurenende stoffer og CO₂. I vurderingen indgår ikke ændringer i hastighedsniveauer, mindre køkørsel og færre opbremsninger på grund af niveaufrie kryds. Disse ændringer vil sandsynligvis medvirke til et mindre udslip pr. kørt km.”, anfører direktoratet.

Kalundborg Kommune vil på baggrund af vejdirektoratets bemærkninger anbefale, at der gennemføres en egentlig VVM-undersøgelse, der kan afdække disse forhold.

Sammenfattende vil udbygning af Skovvejen til motorvej betyde, at

- Kattegat-forbindelsen som ”sejlende bro” bliver mere attraktiv med hensyn til fremkommelighed og miljø i forhold til Storebælt
- påvirkningen af klimaet vil være begrænset i forhold til den nuværende situation

CO₂ venlige skibe

”Skibe udleder i gennemsnit 14 gram CO₂ for hvert ton gods, der transporteres en kilometer. Tog udleder 23 gram og lastbiler 123 gram”.

Det Europæiske Miljøagentur

Den Blå Forbindelse

Kalundborg og Øresundsregionen udgør som bekendt Sjællands to største transport- og trafikknudepunkter. Det er derfor helt afgørende for den erhvervsmæssige udvikling på Sjælland og udbygningen af søtransporten, at vejsystemet mellem disse knudepunkter er velfungerende.

Den forventede stigning i godstransporten på 75 procent frem til 2025 vil give meget mærkbare og skadelige konsekvenser for fremkommeligheden på den eksisterende forbindelse mellem de to trafikknudepunkter.

Muligheden for at overføre godsmængderne til alternative transportformer mellem Kalundborg og København er desuden nærmest ikke eksisterende. Det hænger bl.a. sammen med det faktum, at der ikke er etableret en godsterminal, der kan betjene jernbanetransporter på Kalundborg Havn.

Endelig er det af afgørende betydning for transporten mellem landsdelene, at der findes et velfungerende alternativ i de perioder, hvor trafikken over Storebæltsbroen er lukket eller forstyrret.

Kalundborg er godt placeret for gods til og fra Sjælland, ikke mindst når det gælder betjeningen af Hovedstadsregionen. Med en tilfredsstillende vejforbindelse fra Kalundborg til Holbækmotorvejen vil hovedparten af Hovedstadsområdet kunne nå på samme tid som fra Københavns Havn.

Korridorens betydning for godstransporten illustreres yderligere af, at Rute 23, Skovvejen og den vestlige landevejstrækning er udtaget i det tre-årige forsøg med modulvogntog, som den eneste vejstrækning, der ikke er motorvej.

Tog er ikke et alternativ

"Et bedre samspil mellem lastbiltransporterne og andre transportformer vil kunne bidrage til at forbedre de samlede transportkæder internt i Danmark og til og fra Danmark....uden et effektivt vejgodserhverv kan de øvrige transportformer (dog) slet ikke løfte deres del af opgaven. Særlig for bane og søtransport gælder, at kan godset ikke transporteres effektivt til og fra havne og baneterminaler, så er udsigterne til at disse transportformer kan opsuge deres del af den forventede trafikvækst, yderst begrænsede".

Vejgodsstrategi: Transport, logistik og udvikling. Transportministeriet marts 2008.

Den effektive løsning

"Kvaliteten og adgangen til terminaler og transportknudepunkter er et vigtigt element i et effektivt og sammenhængende transportsystem."

Infrastrukturkommissionens Betænkning. Januar 2008

Sammenfattende vil udbygningen af Rute 23, Skovvejen til motorvej betyde, at

- der etableres en hurtig international forbindelse mellem Sjællands to største industriområder og trafikknudepunkter
- en effektiv forbindelse Kalundborg-København vil styrke godstransporten til søs
- en motorvejsforbindelse vil sikre gods fra Kalundborg til store dele af Hovedstadsområdet lige så hurtigt som fra Københavns Havn
- forbindelsen over Kattegat via Kalundborg styrkes som det eneste reelle alternativ for tung trafik, når trafikken over Storebæltsbroen forstyrres

Trafiksikkerheden

Skovvejen og den vestlige del af landevejen på Rute 23 havde tidligere en frekvens af trafikulykker, der lå over landsgennemsnittet. Vejdirektoratet har i 2003 og 2005 foretaget flere forbedringer af trafiksikkerheden på strækningen blandt andet ved at etablere rundkørsler i udvalgte kryds. På grund af disse ændringer, er det vanskeligt at få et reelt billede af udviklingen i trafiksikkerhed, fordi der ikke er opsamlet tilstrækkeligt materiale, anfører Vejdirektoratet i sin forundersøgelse af Rute 23 i 2008.

Der er dog næppe tvivl om, at Skovvejen og især landevejen er farligere end motorveje. I den forbindelse er det værd at bemærke, at netop de mange forbedringer af trafiksikkerheden på Skovvejen i form af rundkørsler og bump hindrer en effektiv afvikling af godstransporten og pendlingen på ruten. Foranstaltningerne har desuden betydet, at nogle lastbiler nu vælger nærliggende landeveje som alternative ruter, hvilket har forøget sikkerhedsproblemerne dér.

Vejdirektoratet konkluderer ud fra modelberegninger, at antallet af personskader kan reduceres årligt med tre personer ved etablering af en motorvej.

Sammenfattende vil udbygningen af Skovvejen til motorvej betyde, at

- regeringen får et bidrag til sin målsætning om at nedbringe antallet af trafikdræbte
- trafiksikkerheden på Rute 23 og de nærliggende landeveje forbedres.