

Infrastrukturkommissionen  
Frederiksholms Kanal 27 f  
1220 København K

Kontaktperson:

Direkte tlf.

20. juni 2007

Journal nr.

Side 1 / 1

Hermed fremsendes et fælles, syddansk indspil til Infrastrukturkommissionen. Indspillet er fredag den 15. juni fremsendt i elektronisk form.

Indspillet er kommet i stand efter at formanden for Kommunekontaktrådet i Region Syddanmark, borgmester Uffe Steiner Jensen, Fredericia Kommune og jeg mødtes med transport- og energiminister Flemming Hansen i efteråret 2006. På dette møde opfordrede ministeren os til at udarbejde et fælles, syddansk indspil til Infrastrukturkommissionen.

I Kontaktudvalget for Region Syddanmark var man enige om at lade en arbejdsgruppe med medarbejdere fra kommuner og region udarbejde et oplæg til et fælles indspil. Dette oplæg blev forelagt Kontaktudvalget den 22. maj 2007, og blev her tiltrådt.

Samtlige 22 kommuner i Region Syddanmark har haft mulighed for at supplere oplægget.

Der er i det fælles indspil blandt andet peget på følgende udfordringer:

- Trafikkens bidrag til klimaforandringer skal begrænses
- Den stadig stigende trængsel på de overordnede trafiklinier skal løses
- Der skal være bedre adgang til internationalt prioriterede trafikruter

I den aktuelle debat peges på en række elementer, der kan bidrage til at løse disse udfordringer. Mange af disse synes realistiske og bør indgå i de kommende overvejelser. Vi har i Syddanmark peget på især to løsningsbidrag

- dels en forbedring af visse sekundære ruter, som både giver aflastning på hovedlinierne og giver forbedret adgang fra svagt betjente områder til regionale arbejdspladscentre og
- dels forbedring af forholdene omkring terminaler hvor skift mellem transportformer kan ske mere effektivt end i dag

Med venlig hilsen



Carl Holst  
regionsrådsformand

## **ET FÆLLES SYDDANSK INDSPIL TIL INFRASTRUKTURKOMMISSIONEN**

Indspil fra Region Syddanmark og de 22 kommuner i regionen.

### *Syddanmarks fjernveje*

Syddanmark er karakteriseret ved en stærk rygrad af gode fjernveje. Det er forbindelser, der indgår i det store H. Der er en international nord-syd-gående rute gennem Østjylland og en øst-vest-gående rute fra Storebælt til Esbjerg.

Den nord-syd-gående linie forbinder Vestskandinavien med Centraleuropa. Øst-vestforbindelsen sammenkæder Øresundsregionen/ Baltikum med Vesteuropa. Begge linier indgår således i den overordnede europæiske netstruktur.

Der er områder hvor tilgængeligheden til hovedlinierne og de store arbejdspladscentre kunne forbedres. Motorvej til Svendborg og kommende motorvej til Sønderborg knytter sammen med eksisterende jernbanelinier nogle af disse områder tættere til hovedlinierne. Også den kommende motorvej mellem Vejle og Herning har en tilsvarende funktion. Lavest tilgængelighed i Syddanmark er der i den sydvestlige del af regionen samt i det sydfynske Øhav.

Billund har markeret sig som Vestdanmarks lufthavn nr. 1 med direkte forbindelse til mere end 30 store, europæiske byer, heraf med daglige afgang til hovedparten.

Syddanmark er velforsynet med store og mellemstore havne og har mere end 1/3 af godsomsætningen i landets skibstrafik.

### *Flere udfordringer og bidrag til løsninger*

- Klimaforandringer grundet trafikvækst skal begrænses.
- Trængsel i infrastrukturens rygrad kan løses bl.a. ved bedre sekundære ruter.
- Sammenhæng i og adgang til de internationalt prioriterede trafikruter kan løses ved forbedret adgang til terminaler, hvor der kan ske skift mellem transportformer.

### *Trafik giver drivhuseffekt*

En udfordring for fremtidens infrastruktur er CO<sub>2</sub>-udslippet og de klimamæssige forandringer, det er årsag til. Det er derfor afgørende at Infrastrukturkommissionen har stor opmærksomhed på dette tema i de visioner, der fremlægges. På trods af et stærkt fokus på CO<sub>2</sub> i en årrække har vi set en udvikling hvor trafikens bidrag til CO<sub>2</sub>-belastningen har været stigende. Det må være et hovedmål at få denne udvikling vendt.

### *Trængsel koster tid*

Trængsel i det store H må nødvendigvis løses meget snart. Det kræver primært en udbygning af motorvejene til større kapacitet. En hurtig udbygning af motorvejsnettet kan dog i bedste fald kun holde trit med udviklingen i biltrafikken. Det er derfor vigtigt – også af hensyn til bæredygtighedshensynet – at forstå at komplettere med mange andre løsninger, der samlet kan reducere trængslen.

Et middel er Intelligente Transport Systemer (ITS), der kan øge kapaciteten på de eksisterende vejstræk.

Samtidig med bestræbelserne på at lede trafik væk fra motorvejene sker der også en inddragelse af visse, bynære motorvejsstrækninger som del af det lokale vejnet. Et

tydeligt eksempel kan ses i Kolding, hvor motorvejen nærmest har karakter af en ringvej. Projekter til trafikdæmpning i byen vil uden tvivl betyde at trafik flyttes fra byen til motorvejen.

På banesiden er der klart et akut behov for en renovering af skinnelegemet. DSB's sommerkøreplan betyder for især Syd- og Vestjylland en så stærk forringelse af forbindelsen til resten af landet at det er uacceptabelt.

Selv en hurtig udbygning af infrastrukturen på hovedlinierne vil have svært ved at holde trit med den udvikling, der forventes fortsat at ske i transportbehovet. Det er derfor på blot lidt længere sigt nødvendigt med helt anderledes nye principper for en effektiv aflastning af det store H.

Af betydning for Syddanmark er Vejdirektoratets forslag om en tredje Lillebæltsbro samt om en midtjysk motorvejskorridor. Tanker, der helt bestemt bør uddybes i det kommende arbejde.

Også Trafikstyrelsens visioner om udvikling af baneinfrastrukturen bør prioriteres højt i det kommende arbejde.

### *Bedre sekundære ruter*

En anden mulighed er at tænke i forbedring af infrastrukturen på strækninger uden for det store H, hvilket kan medvirke til et mindre trafikpres i H'et. Vi kan som eksempler pege på tre ruter, hvor en kortere rejsetid kunne bidrage til samtidigt at løse to problemer:

1. aflastning af hovedlinier ved et attraktivt trafiktilbud uden for disse
2. bedre adgang til regionale arbejdspladscentre

Det drejer sig om rute 11, rute 8 og rute 9, der alle betjener tyndt befolkede kommuner.

En højklasset rute 11 vil give pendlere og turister bedre adgang til E20. Samtidig er rute 11 en vestlig adgang til og fra Hamburg-området – især hvis der sker udbygning også syd for grænsen. En sammenhængende motortrafikvej vil imødekomme behovet for kortere rejsetider langs Vestkysten med klare fordele for bl.a. godstransport og for turister.

Udbygning af rute 8 vil give bedre adgang fra det sydvestlige Fyn ind mod Odense. Samtidig vil ruten være et alternativ for trafikanter mellem Aabenraa-Sønderborg og Storebælt, der kan vælge en rute uden om Lillebæltsbroen. Et forslag om en ny bro over det sydlige Lillebælt har været fremme. Den vil naturligvis styrke effekten af en generel udbygning af rute 8.

Rute 9 er på det første stykke mod Svendborg udbygget til motorvej. En forbedring helt frem til Spodsbjerg ville som forbedringer på de to øvrige give forbedrede forhold for pendlere. Desuden vil havnen i Spodsbjerg hvor en kapacitetsudvidelse er på vej, blive lettere tilgængelig

### *Sammenhæng til prioriterede internationale ruter*

Syddanmark orienterer sig mod de europæiske metropoler Hamburg (og hele det vigtige centraleuropæiske marked) og København-Malmø. EU prioriterer en centraleuro-

pæisk-skandinavisk forbindelse gennem disse to metropoler via Femern. Fra Syddanmark kan der knyttes an til denne forbindelse enten via en sydlig forbindelse mod Hamburg eller en østlig forbindelse mod København. Det er derfor – især for gods-transporten – vigtigt at der opretholdes en god tilgængelighed i begge retninger. Det indebærer i retningen mod Hamburg en tilstrækkelig udbygning af veje og jernbaner gennem Jylland og Schleswig-Holstein (herunder samarbejde med Tyskland om udbygningsvisioner) samt i retning mod København en sænkning af taksterne over Storbælt.

### *Bedre adgang til vigtige terminaler*

En stigende andel af godstransporten sker via havnene. Vi har i Syddanmark noteret os Danske Havnes forslag om at udbygge adgangsvejene til havnene, som vi finder positivt. I den forbindelse er det afgørende at der sker en samlet planlægning, så vi får et effektivt net af havne med god tilgængelighed og gode faciliteter, så potentialet for søtransport rent faktisk bliver udnyttet. Man skal være opmærksom på at en del af de syddanske havne (især på Sydfyn) har lange adgangsveje til motorvejsnettet. Fremtidige køretøjstyper – som f.eks. modulvogntog stiller særlige krav til adgangsvejene.

De fremtidige muligheder for at flytte gods – især internationalt gods – fra vej til skib synes at være gode, og blandt de positive effekter er mindre belastning af motorvejene med lastbiler. Hamburg har med en voldsom vækst udviklet sig til Europas næststørste havn med containertrafikken som en dominerende godsform. Det er vigtigt at overveje hvilken rolle Hamburg spiller, og fremover vil spille, i godsbetjeningen af Syddanmark.

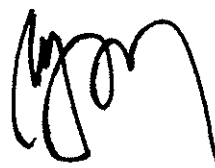
En vigtig terminal for især persontransport er Billund Lufthavn. Billund er i dag ubestridt Danmarks lufthavn nr. 2 og fungerer allerede nu som fælles lufthavn for størsteparten af den syddanske og den midtjyske region, herunder den nye østjyske bydannelse. Passagergrundlaget er dermed tilstrækkeligt til en international lufthavn med daglige, direkte forbindelser til alle vigtige byer i Europa. Der er fortsat behov for gode veje og kort rejsetid til Billund fra hele lufthavnens opland.

I Nyborg er der en velfungerende terminal til skift mellem bil og tog, der udnyttes af mange bilister, der krydser tværs over Fyn, inden de skifter til toget til København. Det er en unødigt belastning, der herved lægges på den fynske motorvej. Mulighed for opbygning af tilsvarende effektive og lettilgængelige terminaler andre strategiske steder i Syddanmark bør undersøges. (En terminal i nærheden af Fredericia/Taulov har været nævnt. Ligeså en opgradering af Aarup station på Vestfyn).



Carl Holst

regionsrådsformand



Uffe Steiner Jensen

formand for Kommunekontaktrådet

Vedlagt som bilag:

*De nærmeste års projekter*

## BILAG

### *De nærmeste års projekter*

Infrastrukturkommissionens anbefalinger forventes at lægge op til langsigtede, nye principper for transport i Danmark. Det er som grundlag herfor afgørende vigtigt at holde fast i de projekter og idéer, der for øjeblikket foreligger, for at sikre, at infrastrukturen til stadighed kan imødekomme transportbehovene.

Syddanmark vil derfor pege på følgende projekter, som vi anser for afgørende at have løst, som udgangspunkt for at kunne formulere nye visioner for infrastrukturen:

- Udvidelser af motorveje i Trekantområdet og på Vestfyn til sekssporede.
- Nye motortrafikveje til Billund Lufthavn (Ødsted-E45 og Bredsten-Vandel)
- Motorvejsforbindelse mellem Vejle og Herning
- Motorvejsforbindelse til Sønderborg
- Forbedring af vej- og banebetjening helt frem til Esbjerg Havn
- Vejforbindelse (Kanalforbindelsen) nord om Odense
- Motortrafikvej på rute 11 fra grænsen og nordpå langs Vestkysten
- Sænkning af taksterne på Storebælt
- Elektrificerede dobbeltspor på alle jernbaner på hovedlinierne
- Baneudretninger i Østjylland