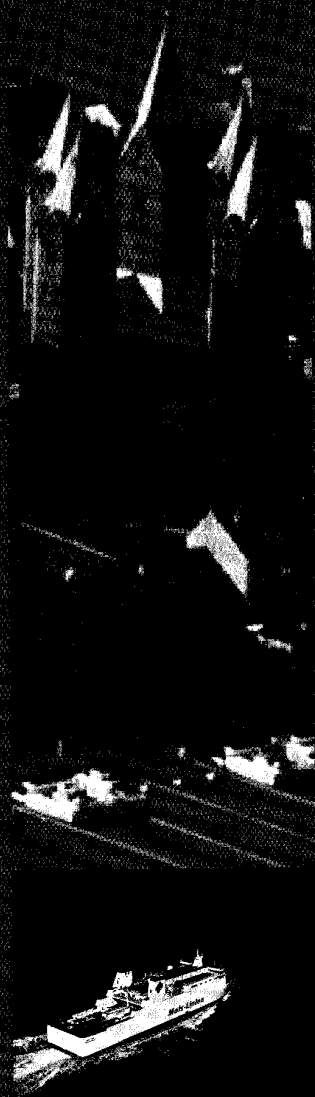


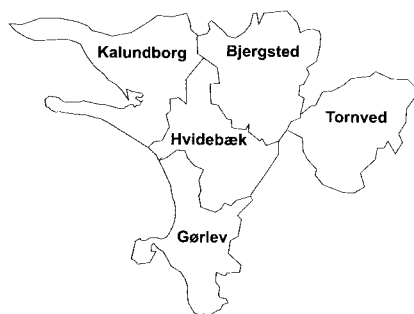
Trafikal redegørelse

Behov for forbedringer af infrastrukturen

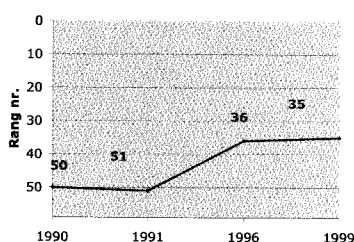


VIA TRAFIK

Kalundborgegnens Erhvervsråd



Kalundborgegnens socioøkonomiske rang



INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord.....	2
Problemer.....	3
Løsningsmuligheder.....	4
Trafikale effekter.....	6
Perspektiver og afledte effekter.....	7
Egnens udviklingstendenser.....	8

YDERLIGERE OPLYSNINGER

Kalundborgegnens Erhvervsråd

Postboks 25

Bredgade 55, 2. sal
4400 Kalundborg

Telefon 59 55 00 55
Telefax 59 51 22 55
email info@erhvkal.dk

Kalundborgegnens Erhvervsråd er en politisk uafhængig medlemsbaseret forening. Erhvervsrådet består af 262 medlemsvirksomheder samt af kommunerne Bjergsted, Gørlev, Hvidebæk, Kalundborg og Tørnved. Erhvervsrådet arbejder for at udvikle og vedligeholde et positivt erhvervs-klima i Kalundborg Arbejdskraftopland. Vi støtter samtidig bestræbelser på lokalisering af nye virksomheder og ny beskæftigelse. - Erhvervsrådet ønsker at tilvejebringe en forbedret infrastruktur til gavn for egnens erhvervsliv, og for at styrke uddannelses- og opkvalificeringsaktiviteter.

Kalundborgegnen er ifølge det socioøkonomiske indeks steget 15 pladser fra 1990-99, og egnen har potentiale for yderligere forbedring af den socioøkonomiske velfærd, hvilket vi målrettet arbejder på.

Erhvervsudviklingen på egnen er markant. Vi har flere end 20.000 ansatte og over 2.600 arbejdssteder. Alene 19 af de større virksomheder forventer at investere knapt 8 mia. kr. indenfor en 10-års periode, viser en spørgeskemaundersøgelse. Virksomhederne påregner samtidig at ansætte 10 % flere frem til 2005 og yderligere 9% flere frem til 2010. Slår dette igennem, får vi brug for at ansætte omkring 4.000 nye medarbejdere på Kalundborgegnen.

Egnen er derimod underforsynet med uddannelsesinstitutioner. Uddannelsesinstitutionerne er typisk placeret i hovedstadsområdet, og kun få personer gennemfører en videregående uddannelse. - Dette vil medføre forværrede rekrutteringsproblemer i fremtiden, og et øget behov for at hente arbejdskraft fra andre områder, med deraf følgende øget pendling.

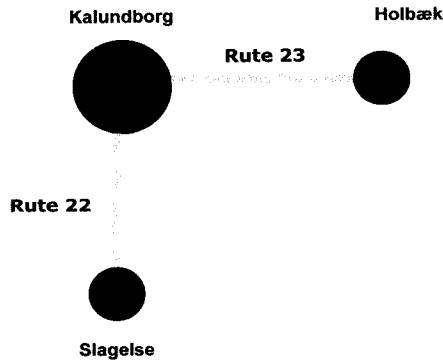
Med denne rapport vil Kalundborgegnens Erhvervsråd råbe vagt i gevær overfor de bevilgende politikere. - Den nuværende trafikale infrastruktur er utilstrækkelig i forhold til en sikring af egnens udvikling. Egnen har et stort potentiale for fortsat vækst, men denne hæmmes af de utidssvarende vej- og togforbindelser.

Der bør derfor hurtigt iværksættes en VVM-undersøgelse.

I efteråret 2002 er der i samarbejde med rådgivningsfirmaet Via Trafik gennemført statistiske undersøgelser og interviewsamtaler med de store virksomheder samt været afholdt et idéseminar, for at belyse ønsker, behov og problemer i forhold til den trafikale infrastruktur.

infrastruktur.

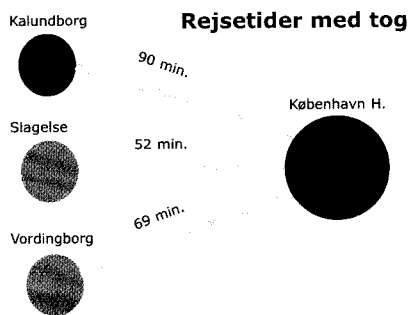
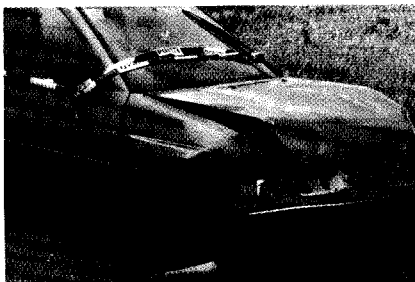
Rapporten er sponsoreret af:
Mols-Linien A/S * Kalundborg Havn * Statoil Raffinaderiet A/S *
MT Højgaard A/S Bygge & Anlæg Sjælland * Johs. Rasmussen
Svebølle A/S * BPB Gyproc A/S * Novo Nordisk A/S * NKT Flexibles
A/S * E2 Energi Asnæsværket * Svebølle-Værsløv Turistfart A/S
* Kommunalt Samråd på Kalundborgegnen * Kalundborgegnens
Erhvervsråd



„Kalundborgegnen har en bagvendt problemstilling. Virksomhederne er der, men infrastrukturen mangler“

„Vi kom hertil i '72. Hvis vi skulle overveje placering nu, ville vi aldrig vælge at placere en afdeling i Kalundborg, men lægge den tættere på hovedfærdselsårene...“

Interviewundersøgelse 2002



„Rejsetiden med tog skal højst være som med bil“

„Det gamle materiel, der benyttes, er selvdrebnede“

„Der er ofte nedbrud og forsinkelser. Linien er udsultet“

Interviewundersøgelse 2002

Vejnettet

Problemerne på vejnettet er de smalle tværprofiler med for få vognbaner og uensartede vejjudformninger på strækninger af Skovvejen (rute 23), hvilket medfører differentieret kørehastighed, overhalingsproblemer m.m.

Der opstår farlige overhalingssituationer i forhold til især den relativt store andel af lastbiler, landbrugskøretøjer, campingvogne og andre langsomt kørende, ligesom de tunge køretøjer bliver bestemmende for hastigheden.

Der er kødannelse og trængsel på visse tidspunkter af dagen, hvilket giver yderligere reduktion af rejsehastigheden, samt skjult ventetid i form af den tid som trafikanterne tager tidligere afsted, for at være sikre på rettidigt at nå frem.

Omkring 4.000 personer rejser dagligt fra Kalundborgegnen til Holbæk-, Roskilde- og Hovedstadsområdet. Både vej- og banestrækningerne hører i disse områder til de mest belastede i landet, med daglige forsinkelser og tidsomkostninger til følge. Alene på Holbækmotorvejen opstår der forsinkelser på skønsmæssigt 270 køretøjstimer på en hverdag, hvilket betyder udgifter på 4,6 mio. kr. årligt i tidsomkostninger.*)

De mange krydsninger i niveau medfører endvidere uheld, utryghed og sænkning af hastigheden på hovedvejene, når sidevejstrafikken skal krydse hovedlandevejen eller dreje ind i trafikstrømmen på hovedvejen, hvor der ikke findes indfletningsstrækninger.

Trafikuheldene kostede 19 mio. kr. i 2001 alene på rute 23. Dertil kommer et velfærdstab på 5,8 mio. kr.**)

Jernbane og togbetjening

Den lange transporttid med toget vurderes at udgøre en massiv barriere mod brug af toget, og betyder formentlig fravalg af ture til job, uddannelse m.v.

På strækningen Kalundborg-København H. stopper toget på fra 12-17 stationer på de fleste afgang og rejsetiden er mindst 90 minutter.

Rejsehastigheden er kun ca. 58 km/t mod f.eks. 84 km/t til Vordingborg og 106 km/t til Slagelse. Det betyder, at mange rejsende mellem København og Kalundborgegnen har et mertidsforbrug på over 6 timer pr. uge i forhold til rejsende fra Slagelseegnen.

Regulariteten er samtidig ringe. Alene på strækningen Roskilde-København forsinkes togpassagererne 600-1.000 timer i myldretiden svarende til tidsomkostninger på ekstra 8,8 mio. kr. pr. år. *)

*) Trafikregnskab 2002, Roskilde Amt

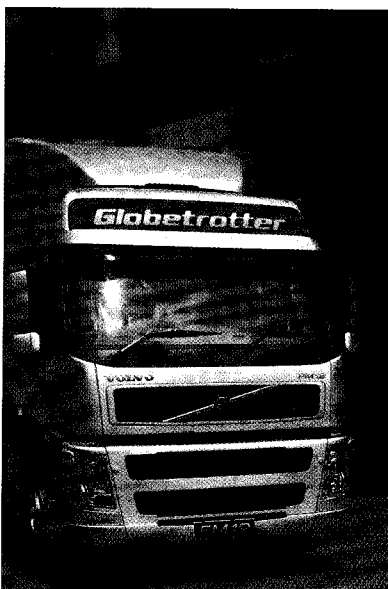
**) Beregninger baseret på Vejdirektoratets værdier for uheldsomkostninger.



„Udbygning af Skovvejen (rute 23) har 1. prioritet. Derefter rute 22“

„Vi foreslår, at arbejdet omkring en VVM redegørelse iværksættes“

Trafikstrukturgruppen
Kalundborgregionens Erhvervsråd



Vejnettet

En velfungerende infrastruktur har stor betydning for Kalundborgregionens fremtidige erhvervs- og boligudvikling.

Der er behov for højklassede vejforbindelser mod øst til hovedstadsområdet og mod syd til E20. Egnen har iøvrigt behov for bedre togforbindelser mod København.

På vejnettet er det primære behov en udbygning af de tre flaskehalse, der udgøres af den 2-sporede del af Skovvejen (rute 23) nærmest Kalundborg, af rute 22 mod Slagelse samt af motorvejsnettet omkring Roskilde, hvor fremkommelighedsproblemerne er betydelige.

De lokale fremkommelighedsproblemer på hovedlandevejene kan afhjælpes gennem en udbygning af vejnettet. Det kan spænde fra lokale tiltag, der kan forbedre overhalingmulighederne, over en udbygning af vejene til 2+1 veje, til nyanlæg af egentlig højklassede vejforbindelser i form af motortrafikveje eller motorveje.

Hvad angår kapacitetsproblemerne omkring Roskilde ønsker Kalundborgregionens Erhvervsråd at støtte de bestræbelser der pågår i Roskilde Amt for en vejudbygning.

Bedre veje kan nedsætte uheldsrisikoen, øge rejsehastigheden og på flere niveauer bidrage til at koble egnen tættere på hovedstadsområdet samt sikre fastholdelse og udvikling af erhvervslivet.

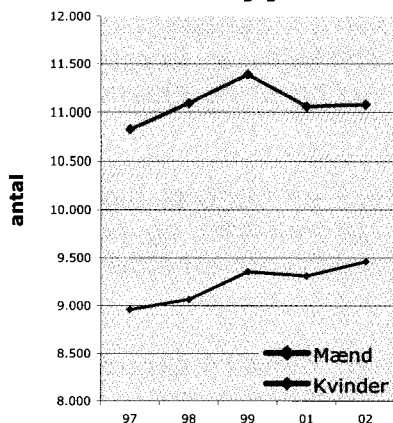
Mulig udbygning af de 2-sporede hovedlandeveje:

- Sanering af eksisterende kryds og overkørsler med henblik på prioritering af den gennemkørende trafik i forhold til lokaltrafikken.
- Anlæg af slæbe- eller overhalingsspor på delstrækninger for øgning af mulighederne for overhaling af lastbiler og andre langsomtkørende køretøjer.
- Ombygning til 2+1 vej, hvor vejen indrettes som en 3-sporet vej, med anvendelse af det midterste spor til skiftevis overhaling i den ene h. h. v. anden retning.

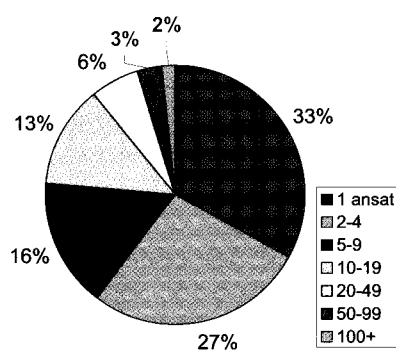
Økonomisk er der meget stor forskel på de forskellige virkemidler.

- Ved ændring på delstrækninger, vil der kunne opnås mærkbare forbedringer af fremkommeligheden for 50-100 mio. kr.
- Udbygning af den 2-sporede del af Skovvejen til en højklasset motortrafikvej ville formentlig koste 3-400 mio. kr.
- En generel ombygning af begge to hovedlandevejenes 2-sporede strækninger til 2+1 veje vil formentlig koste 500 mio. kr.
- Anlæg af motorvej fra Holbæk over Kalundborg til Slagelse vil beløbe sig til 2-5 mia. kr.

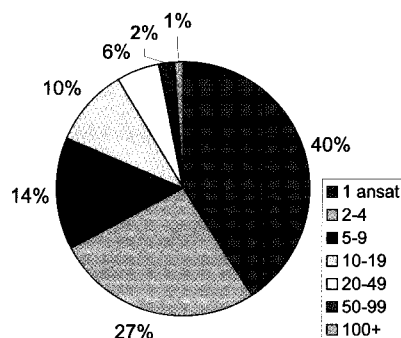
Antal beskæftigede
Kalundborgegnen



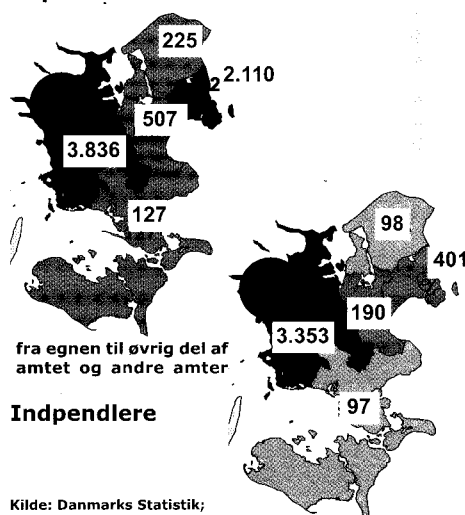
Arbidssteders størrelse
Kalundborg Kommune



Hele landet



Udpendlere



Kilde: Danmarks Statistik;
2001-værdier

Befolknings- og beskæftigelsestilvækst

Befolkningsstilvæksten er på 2% mod 1,4% på landsplan (98-02), og en sammenligning viser for Slagelse 0,9%, Korsør 2,2% og Vordingborg 0,0%.

Der er ca. 20.000 beskæftigede på egnen (2000).

Halvdelen heraf er beskæftiget inden for Kalundborg Kommune, hvor der har været en stigning i beskæftigelsen på 5,7% (97-01), fordelt på 6,0% for kvinder og 5,6% for mænd mod 3,5% på landsplan. Egnen har haft en stigning på 2,3% (98-01). Til sammenligning har Slagelse haft en udvikling på +3,6% (98-01), Korsør på -18,6% og Vordingborg på -4,0%.

Større vækst i antal arbejdssteder

Der er godt 2.600 arbejdssteder på Kalundborgegnen. Heraf 40% i Kalundborg Kommune (2000), hvor væksten i antal arbejdssteder har været 5,2% på 2 år mod 4% på landsplan. Slagelse har til sammenligning haft en stigning på 3,4%, Korsør 4,8% og Vordingborg 3,6% (98-00).

Mange store virksomheder

Kalundborg Kommune har 2% virksomheder med over 100 ansatte mod 1% på landsplan. 3% af virksomhederne har mellem 50 og 99 ansatte mod 2% på landsplan.

Produktion og eksport

Egnen har 19% beskæftigede inden for industri mod 17% på landsplan. Egnen rummer især store procesindustrier, der er produktionsafdelinger af multinationale selskaber med stor eksportandel og en importbegrænsende betydning for landet som helhed.

Blandt virksomhederne er bl.a. verdens største producenter af henholdsvis insulin og industrielle enzymer samt 2 af landets største vognmandsforretninger.

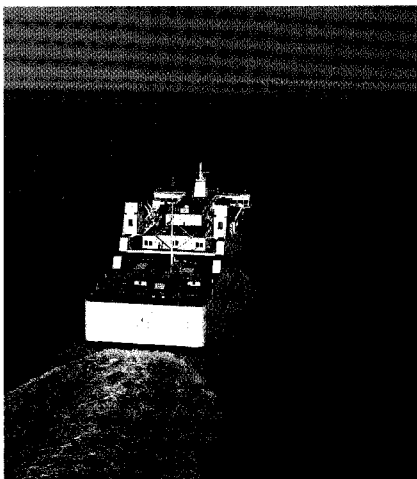
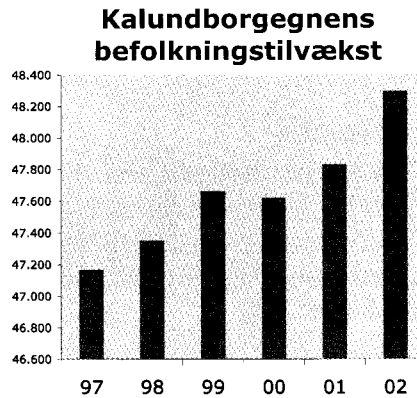
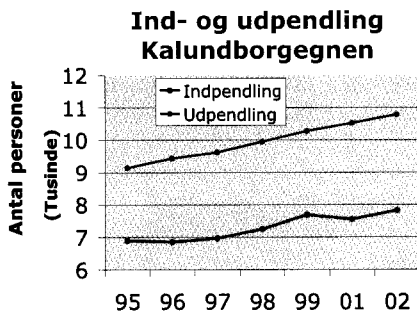
Stort transportarbejde og pendling

Vestsjællænderen transporterer sig i gennemsnit 48 km. dagligt, hvilket er det højeste sammenlignet med øvrige amter i landet. Samtidig er der høj bilandel. 68% har mindst 1 bil, hvor det på landsplan er 60%.

Ca. 1/3 af transporten vedrører bolig-arbejdsstedstransport. I alt 16.500 personer - eller 80% af de beskæftigede på egnen - pendler mellem kommunerne på egnen. Den samlede udpendling fra de 5 kommuner er på over 10.000 personer.

Knap 4.000 personer pendler ud af egnen til andre dele af amtet, og godt 3.000 pendler helt ud af amtet. Heraf over 2.000 personer (ca. 70%) til virksomheder i Københavns Amt. Det svarer til ca. 10% af de beskæftigede på egnen. Knap 8.000 personer i alt pendler ind til egnens kommuner.

Over 3.000 indpendler til egnen fra øvrige kommuner i amtet.



7 ud af 11 virksomheder mener, at den trafikale infrastruktur har betydning for fastholdelse af virksomheder på egnen

Interviewundersøgelse 2002

Samtlige adspurgte virksomheder finder den trafikale infrastruktur utilfredsstillende eller meget utilfredsstillende

Interviewundersøgelse 2002

En bedre trafikale infrastruktur på egnen vil tilgodese erhvervslivet; herunder transportsektoren, private bolig-arbejdsstedstrafikanter og ferie-fritidsrejsende samt betyde fastholdelse og muligvis styrkelse af færgerne og havnens funktion og dermed en sikring af de eksisterende arbejdspladser i området.

De foreslåede løsninger vil medføre en generel tilpasning af vejnettet til den fortsat stigende mobilitet og pendling samt understøtte tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft til virksomhederne på egnen.

Der er over 3.300 personer med bopæl i amtet, som pendler ind til Kalundborgegnen. Derudover er der ca. 1.000 personer fra andre amter, som dagligt pendler ind til egnen. Med en forbedret infrastruktur forventes øget indpendling til virksomhederne på egnen.

Bosatte på Kalundborgegnen vil med en forbedret infrastruktur samtidig kunne udpendle til relevante job uden for egnen, hvilket vil medvirke til løsning af ægtefælle-problematikken, idet der på egnen er et begrænset antal job inden for områder, der typisk vælges af kvinder.

Arbejdskraftoplandet bliver udvidet med 10-15 km. som Kalundborgegnen kommer tættere på Holbæk, Roskilde, Hovedstadsområdet og Slagelse, Storstrøms Amt, Fyn m.v. svarende til den kortere rejsetid på vejnettet.

Generelt vil løsningen betyde styrkelse af sammenhængen mellem landsdelene og øget bosætning på egnen.

Det bliver mere attraktivt at placere virksomheder på egnen, hvilket reducerer risikoen for ledighed.

Perspektivet er således fortsat socioøkonomisk vækst på egnen i modsætning til stagnation og udkantsområdeproblemer.

Jernbaneinvesteringer kan i øvrigt erfaringsmæssigt fungere som vækstdynamo for erhvervslivet og dermed tilføre egn-udviklingen en form for revitalisering.



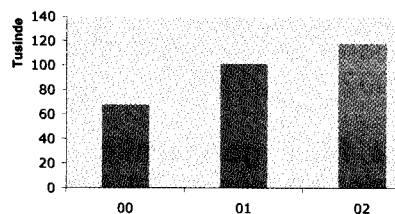
„Havnens eksistens er 100% afhængig af landinfrastrukturen“

„Infrastrukturen er afgørende i forhold til rekruttering og fastholdelse af medarbejdere“

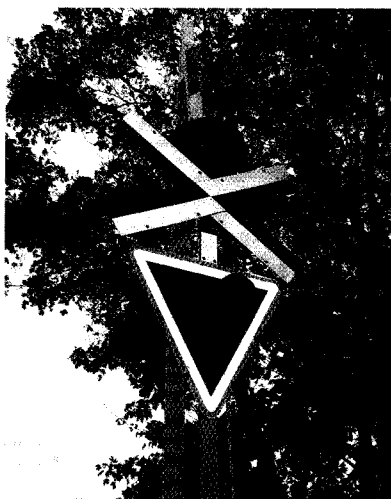
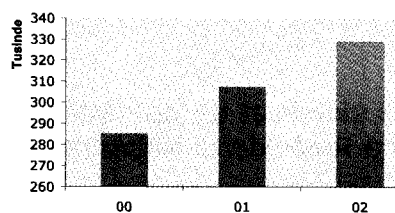
Interviewundersøgelse 2002

Færgeoverfart

Personbiloverførsler



Lastbiloverførsler



„Det ville gøre det nemmere at få medarbejdere fra Roskilde“

9 af 11 virksomheder mener, at der bør etableres gennemkørende tog i myldretiden

Interviewundersøgelse 2002

Vejnettet

De direkte resultater af en opgradering af hovedlandevejene forventes at blive nedsat uheldsrisiko og kortere rejsetid. En udbygning af Skovvejen vil gavne trafiksikkerheden og trafikmiljøet, idet konfliktområderne mellem trafikantgrupperne begrænses.

Lastbiltrafikken faldt voldsomt i 1998 og 1999 efter åbningen af Storebæltsforbindelsen, hvor færgerne i Kalundborg droslede ned. - I dag er trafikmængderne steget igen, og på rute 23's østlige del er der over 40% flere lastbiler i 2001 end i 1997. Heraf en stigning på 34% fra 2000 til 2001. Lastbilandelen er ca. 15% på den 2-sporede strækning, hvilket må vurderes at være højt. På strækningen gennem Tornved Kommune er lastbilandelen (på rute 23) op til 20%.

På rute 22 til Slagelse er andelen af lastbiler ca. 10% i forhold til det samlede trafiktal, og omkring Slagelse er andelen oppe på 24%. - Ind mod Kalundborg er lastbilandelen steget med op til 48% på de 5 år.

Den høje lastbilandel giver vejene en tungere belastning.

En vejudbygning vil reducere generne i forhold til de tunge og langsomt kørende køretøjer, idet fremkommeligheden og sikkerheden forbedres.

Jernbane og togbetjening

Indsættelsen af dobbeltdækkertog har ikke betydning for rejsehastigheden, da kørehastigheden på strækningen fortsat vil være maksimalt 120 km/t grundet overkørsler, skinnernes tilstand m.v. samt de mange stop. - Togudskiftningen vil dog medføre en forbedret komfort.

De nye IC3-tog i 2005/06 vil medføre mere ensartet kørsel, lavere støjniveau, flere faciliteter og bedre komfort, og give mulighed for tættere togfølge med øget kapacitet på de belastede stationer i hovedstadsområdet, med mulighed for flere tog også længere ude på Nordvestbanen.

En vis tilgang af passagerer må påregnes ved indsættelse af IC3-togene. - Passagertilgangen kan muligvis øges yderligere gennem en forbedret til- og frabringstrafik i busdriften, hvilket bør vurderes nærmere. Dog må mindst halvdelen af de nuværende bilpendlere forventes ikke at skifte transportmiddel uanset forbedringer i den kollektive trafik.

45-50% af bilpendlere angiver generelt for lang rejsetid som årsagen til ikke at anvende toget til bolig-arbejdsstedstransporten, mens 46% ikke ønsker at skifte transportmiddel uanset alternativernes kvalitet, viser undersøgelser fra DSB.



Jernbane og togbetjening

Jernbanen og togbetjeningen på strækningen mellem Kalundborg og København ønskes etableret således, at rejsetiden kan reduceres til max. 1 time.

Det vil betyde, at toget bliver konkurrencedygtigt, som rejsemiddel til og fra egnen, i forhold til bilen.

En rejsetid på 1 time forudsætter ifølge Banestyrelsen investeringer, der skønsmæssigt ville beløbe sig til ½-1 mia. kr. til sporarbejde, signalflytninger og overkørsler.

Som et led i den almindelige togudskiftning, har DSB leaset dobbeltdækkertog fra Deutsche Bahn. Disse tog indsættes på Nordvestbanen i slutningen 2002.

Der bør på kort sigt etableres flere gennemkørende pendlertog med få stop undervejs, for eksempel kun på stationerne Kalundborg, Jyderup, Holbæk, Roskilde og København H. samt evt. Høje-Taastrup. - Dette vil give flere rejsemuligheder, men dog stadig en rejsetid på over 1 time til København.

HUR har i øvrigt i trafikplan 2003 skitseret en opgradering og modernisering af Vestbanen fra Roskilde til København.

Strækningen mellem Lejre og Vipperød er 1-sporet. Denne strækning overvejes udvidet til 2 spor, hvilket vil betyde større kapacitet på Nordvestbanen generelt og dermed mulighed for indsættelse af flere tog, der kører hurtigere (myldretidsafgange med få stop) til København.

I 2005/06 indsættes under planen "Gode Tog til Alle" IC3-tog på linien, hvilket i et vist omfang vil reducere rejsetiden til København. Jernbanen skal dog ombygges, såfremt hastigheden skal over 120 km/t, idet banestrækningens tilstand og udformning er af en standard, der sikkerhedsmæssigt ikke er godkendt til kørsel med højere hastighed.

Når alle IC3 tog er indsat i 2006, bliver der plads til 1-2 tog yderligere på grund af mere ensartet kørsel m.m. - Det kunne i den forbindelse ønskes, at Nordvestbanen til Kalundborgegnens bliver tilgodeset.

„Hurtigere togforbindelser har betydning for fremtidens rekruttering og fastholdelse af kvalificeret arbejdskraft“

8 ud af 11 virksomheder er enige i, at der bør indsættes højhastighedstog mellem København og Kalundborg

„Tiden er det afgørende“

„Havnen har mistet godsomsætning p.g.a. forringet baneservice“

Interviewundersøgelse 2002



Da toget i 1874 kom til Kalundborg, var 1 spor og 1 tog om dagen tilstrækkeligt

I dag er strækningen overbelastet og kapaciteten i myldretiden utilstrækkelig.