

# Udvikling af korridoren Øresundsregionen - Gedser - Rostock - Berlin Fase 1

For

Hansestadt Rostock  
Regionaler Planungsverband Mittleres Mecklenburg  
Stadt Berlin  
Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern  
Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern  
Deutsch-Danske Handelskammer  
Storstrøms Amt  
Hovedstadens Udviklingsråd

## Sammenfatning af Fase 1

Dette studie er finansieret med hjælp fra den Europæiske Union



fremlagt af



**PLANCO Consulting GmbH Schwerin**  
Hagenower Str. 73, D-19061 Schwerin  
Tel. +49-(0)385-3993722; Fax +49-(0)385-3993721  
e-mail: gp@planco.de  
http://www.planco.de

**COWI**

Projekt Nr. 617

August 2004

## Indhold

1. Infrastruktur for korridoren.....	2
2. Konkurrencsituation for forbindelsen Gedser-Rostock .....	2
3. Trafikmængder for Gedser-Rostock .....	3
4. Effekter af en fast forbindelse over Femern Bælt.....	4
5. Potentialer for en forbedret forbindelse Gedser-Rostock.....	5
6. Effekter af en forbedret infrastruktur for regionerne langs korridoren .....	5
7. De næste skridt .....	6



## 1. Infrastruktur for korridoren

Det væsentligste formål med projektet er at analysere korridoren Øresundsregionen - Gedser - Rostock - Berlin for derigennem at identificere mulige flaskehalse for korridoren. En beskrivelse af infrastrukturen for vej og bane samt for havnene er det første skridt i denne analyse.

Baneinfrastrukturen mellem Berlin og Rostock tillader en maksimal hastighed på 120 km/t og kan derfor forbedres. På den danske side er det muligt at køre fra 120 km/t op til 180 km/t på stykket fra København til Nykøbing F. Herfra til Gedser kan der kun køres op til 80 km/t. Stykket fra Nykøbing F til Gedser er dermed den største flaskehals på strækningen.

Færgen mellem Gedser og Rostock fungerer på nuværende tidspunkt ikke som togfærge.

Vejforbindelsen mellem København og Berlin er relativt god. Den største del af strækningen er en 4-sporet motorvej med undtagelse af stykket fra Nordfalster til Gedser. På den tyske side er det værd at nævne, at der er direkte tilkørsel fra Rostock Havn til motorvejen. Der findes således ikke væsentlige flaskehalse for vejtrafikken.

I Rostock Havn findes gode infrastrukturforhold. For ventende passagerer er der mulighed for at købe ind eller besøge et cafeteria. Disse muligheder findes ikke i Gedser.

## 2. Konkurrencesituation for forbindelsen via Gedser-Rostock

Baseret på detaljerede beregninger af rejsetid og -omkostninger for udvalgte byer i Danmark og Tyskland er der for henholdsvis vej- og banetransport fundet oplande for forbindelsen via Gedser-Rostock sammenholdt med alternative forbindelser (Rødby-Puttgarden og den dansk-tyske landegrænse).

Beregningerne er baseret på såkaldte 'generaliserede rejseomkostninger', der udover rejseomkostninger (bl.a. billetpriser og brændstofudgifter) omfatter en omregning af rejsetid til omkostninger. Dermed inddrages en afvejning mellem omkostninger og tid i de generaliserede rejseomkostninger.

For persontrafik på vej omfatter oplandet for forbindelsen Gedser-Rostock Mecklenburg-Vorpommern, dele af Østtyskland, Berlin og dele af Østeuropa. Mod vest udgør blandt andet Schwerin grænsen for, hvor trafikanterne forventes at skifte til andre forbindelser.

For persontrafik på bane findes der i dag ingen attraktive muligheder med forbindelsen Gedser-Rostock. Den væsentligste grund er, at færgen ikke overfører tog. Der er imidlertid ikke tilstrækkeligt kundegrundlag til en direkte togforbindelse. Togpassagerer må derfor gå ombord på færgen og skifte til et andet tog på den anden side. Dette besværliggøres dog af en række forhold:

- Frekvens: På den danske side er der kun en direkte togforbindelse mellem København og Gedser om dagen. På andre tidspunkter må passagererne skifte til bus i Nykøbing F.
- Bussen på den danske side kører ikke helt til færgeterminalen.

- På den tyske side er forbindelsen mellem Rostock Havn og Rostock banegård mangelfuld. Der findes en S-Bahn, men dens køreplan er ikke koordineret med fjerntogene. Derudover kører toget ikke helt til færgeterminalen, så det er nødvendigt at gå ca. 10 minutter. Alternativt kan der benyttes en bus, men det forudsætter, at der skiftes bus i Lüttenklein.
- På Rostock banegård er der ikke tilstrækkelig information om forbindelserne til havnen.

Disse forhold fører til så lang en rejsetid via Gedser-Rostock, at det for en rejse mellem København og Rostock samlet set er hurtigere at benytte toget via Rødby-Puttgarden og herfra rejse videre til Rostock!

For godstrafik på vej er oplandet større end for persontrafikken. En årsag er, at forbindelsen Gedser-Rostock passer godt til køre-hviletidsbestemmelserne for lastbiler (sejltiden på 2 timer er mere attraktiv end sejltiden på 45 minutter for færgerne mellem Rødby og Puttgarden).

De væsentligste godsstrømme kommer imidlertid fra områder længere mod vest end oplandet for Gedser-Rostock. De benytter derfor Rødby-Puttgarden frem for Gedser-Rostock.

### 3. Trafikmængder for korridoren via Gedser-Rostock

For persontrafik på vej er der en klar grænse for oplandet for forbindelsen via Gedser-Rostock. På den skandinaviske side kommer størstedelen af trafikken fra Sjælland og heraf specielt København. På Kontinentet er Mecklenburg-Vorpommern, Berlin/Brandenburg samt store dele af Østtyskland og Østeuropa oplande for forbindelsen.

Dermed stemmer resultaterne fra tids- og omkostningsberegningerne overens med de trafikprognoser for 2015, der er beregnet med den trafikmodel, der er udviklet i forbindelse med arbejdet med fast Femern Bælt forbindelse.

Oplandene for Gedser-Rostock er klart afgrænsede fra andre konkurrerende forbindelser.

Indenfor det specificerede opland tiltrækker forbindelsen allerede en stor del af trafikken. Eksempelvis benytter 88 % af køretøjerne mellem Sjælland og Berlin forbindelsen Gedser-Rostock.

Med en prognose hvor trafikken stiger til 440.000 køretøjer (begge retninger) i 2015, har forbindelsen dog mindre betydning sammenlignet med Rødby-Puttgarden, der i 2015 forventes at have 1,8 millioner køretøjer.

Størstedelen (70 %) af persontrafikken på vej er fritidstrafik.

For persontrafik på bane udbydes der på nuværende tidspunkt ingen attraktive baneforbindelser via Gedser-Rostock, der er derfor meget få togpassagerer på forbindelsen.

For godstrafik på vej er oplandet større end for persontrafik på vej.

Ikke desto mindre er Sjælland på den skandinaviske side og Mecklenburg-Vorpommern på Kontinentet de afgørende oplande. Med en prognose hvor trafikken stiger til 1,4 millioner tons om året, er forbindelsen Gedser-Rostock sammenholdt med Rødby-Puttgarden (4,8 millioner tons) også af mindre betydning for godstrafik.

Oplandene er ikke så klart opdelt som for persontrafikken. Alligevel har Gedser-Rostock en stærk konkurrencemæssig position indenfor forbindelsens oplande.

For godstrafik på bane er Gedser-Rostock ikke et alternativ.

#### **4. Effekter af en fast forbindelse over Femern Bælt**

For banetrafik forventes situationen for forbindelsen via Gedser-Rostock at være uforandret ved åbningen af en fast forbindelse over Femern Bælt. Det gælder såvel gods- som passagertrafik.

Selv uden en fast forbindelse over Femern Bælt er den forventede trafikvækst frem til 2015 fra oplandene for Gedser-Rostock ikke stor nok til at retfærdiggøre en direkte togforbindelse.

For godstrafik gælder yderligere, at baneoperatørerne vil koncentrere trafikken til én enkelt forbindelse for at reducere omkostningerne. Derfor benytter banetrafikken i dag hovedsageligt Storebæltsforbindelsen. En fast forbindelse over Femern Bælt vil derfor snarere være en konkurrent for Storebæltsforbindelsen end for Gedser-Rostock på dette område.

En koncentration af godstrafik på bane på Gedser-Rostock vurderes ikke at være realistisk.

For persontrafik på bane forventes det, at dagens trafikudbud med lav frekvens på korridoren fastholdes i forbindelse med åbningen af en fast forbindelse over Femern Bælt. Eventuelle forbedringer for Gedser-Rostock må sammenholdes med de nye rejsetider for den faste forbindelse. Som resultat forventes det, at forbindelsen Gedser-Rostock vil have et mindre potentiale end i dag.

For persontrafik på vej forventes det, at en del (ca. 20 %) af de køretøjer, der i dag benytter forbindelsen via Gedser-Rostock, vil skifte til en Femern Bælt forbindelse. Her vil eventuelle forbedringer af servicen på Gedser-Rostock kunne reducere denne overflytning.

For godstrafik på vej har en fast Femern Bælt forbindelse stort set ingen betydning for trafikken på Gedser-Rostock.

Samlet set forventes det, at en fast Femern Bælt forbindelse vil have mindre virkninger på forbindelsen via Gedser-Rostock end generelt frygtet. Ved hjælp af et udbud af høj kvalitet kan Gedser-Rostock også med en fast forbindelse over Femern Bælt spille en vigtig rolle for trafikken mellem Skandinavien og Kontinentet, sådan som forbindelsen gør det i dag.

## 5. Potentialer for en forbedret forbindelse via Gedser-Rostock

For vejtrafik (person og godstrafik) har Gedser-Rostock allerede i dag en høj markedsandel indenfor forbindelsens oplande. Yderligere forbedringer svarende til dem, der er undersøgt i dette studie, forventes ikke at føre til højere markedsandele.

For godstrafik på bane er det ikke realistisk at sigte efter en direkte togforbindelse via Gedser-Rostock.

Det vurderes at være muligt at opnå en stigning i persontrafikken på bane. Dette behøver ikke ske ved en direkte togforbindelse, men blot ved en forbedring af grænsefladerne (skiftene) mellem transportmidlerne.

Såfremt summen af ventetid kan reduceres med 30 minutter (hvilket kan opnås ved en bedre koordination af køreplaner samt bedre information til passagererne) vurderes det, at forbindelsen Gedser-Rostock kan opnå en stigning i passagerer på op til 63.000 passagerer pr. år (i begge retninger).

En stor del af disse passagerer (50.000 pr. år) er rejsende til og fra Berlin. Særligt for disse rejsende udgør frekvenserne og den manglende koordinering af køreplanerne en ulempe sammenlignet med forbindelsen via Rødby-Puttgarden. Den væsentligste fordel ved Gedser-Rostock forbindelsen er den lavere pris, der skyldes, at passagererne regnes som fodgængere på færgeoverfarten.

Der er ikke tilstrækkeligt potentiale indenfor det eksisterende opland for en direkte togforbindelse via Gedser-Rostock.

## 6. Effekter af en forbedret infrastruktur for regionerne langs korridoren

En forbedret infrastruktur på korridoren kan have positive effekter på regionaludviklingen. I det mindste på den tyske side, hvor alle regioner langs korridoren har højere arbejdsløshed end gennemsnittet, er dette et yderligere politisk argument for en forbedring af infrastrukturen.

Positive effekter kan opnås ved at allokere penge til regionerne via udgifter til bygning og vedligehold af infrastrukturen, ved en forbedret tilgængelighed og ved et skift til kollektiv trafik (fra vej til bane med positive effekter for miljøet og sikkerheden).

Alle nævnte effekter optræder kun i begrænset omfang for regionerne langs korridoren, mens de koncentrerer sig i centrene (København og Berlin) og i skiftene (Gedser og Rostock). De væsentligste årsager er:

- En forbedret togforbindelse for Gedser-Rostock vil stå stærkere i konkurrence til Rødby-Puttgarden og en eventuel Femern Bælt forbindelse. Trods disse forbedringer vil en større del af passagererne dog vælge en fast Femern Bælt forbindelse.
- De lave befolkningstætheder langs korridoren fører til, at kun få personer profiterer af forbedringen, og den samlede effekt er derfor lille.

## 7. De næste skridt

Undersøgelsen har vist, at mindre investeringer i forbedringer af infrastrukturen for korridoren primært giver mening for persontrafik på bane.

Det er yderligere vist, at der ikke er tilstrækkeligt potentiale for en direkte togforbindelse via Gedser-Rostock.

De videre undersøgelser i projektets fase 2 begrænser sig derfor til konkretisering af foranstaltninger, der kan forbedre skifteforholdene for persontrafik på bane.