

PORTEN

T I L E U R O P A

Infrastrukturudvikling i Jyllands Korridoren

Mål og ønsker i et sønderjysk perspektiv

Kolofon:

UdviklingsRåd Sønderjylland, juni 2013

Opsætning og kort: Danmarks Transport-Tidende

Tryk: Mohrdieck Tryk A/S

Fotografier: Lars Dagnæs



Indhold

Forord	2
URS' visioner kort og godt	6
Porten til Europa - gods	7
Porten til Europa - passagerer	11
Parallelmotorvej.....	13
Dobbeltsporet højklasset jernbane	15
Dansk-tysk station på grænsen.....	17
Padborg kombiterminal	19
Dansk-tysk infrastrukturaftale	21
Havnene i regionen	23
Jernbane – Esbjerg-Hamburg	25
Tværeveje i regionen.....	27
Lufthavne	29
Bilag 1: Gods- og persontrafik.....	31
Bilag 2: UdviklingsRåd Sønderjylland	33
Bilag 3: Trafikpolitiske prioriteter i det nordvestlige Slesvig-Holsten	35
Kilder.....	37



Jyllands Korridoren mellem Sønderjylland og Nordtyskland er Danmarks vigtigste adgangsvej til Europa for gods og personer.

Trafikken er i vækst. Det gælder særligt den internationale transport, og alle prognoser viser, at Jyllands Korridoren også fremover vil være den vigtigste forbindelseslinje mellem Danmark og Europa. UdviklingsRåd Sønderjylland (URS) har derfor udformet en langsigtet vision for korridorens udvikling. Visionen er skabt med baggrund i et Europa i fortsat vækst, hvor infrastruktur og samhandel er nøgleordene.

Overordnet er det URS' vision, at Jyllands Korridoren udvikles og konsolideres som en korridor med et højklasset og effektivt transportsystem for gods og personer, hvor transportformerne på vej, bane, sø og i luften indgår i en multimodal sammenhæng.

URS er af den opfattelse, at det er vigtigt med et langt sigte, når udviklingsvisionen for korridoren tegnes, fordi:

- der skal tages hensyn til den fremtidige danske samhandel med udlandet og fortsatte udvikling af person- og godstrafikken
- udviklingen af infrastrukturen skal ses i sammenhæng med den øvrige regional- og byudvikling, så der sikres optimal sammenhæng mellem de enkelte infrastrukturelementer, der bidrager til et Danmark i balance
- en langsigtet vision og udbygningsplan er en vigtig forudsætning for at undgå suboptimering og i stedet sikre optimal udnyttelse af de samlede samfundsmæssige investeringer. Denne udfordring er ikke mindst vigtig i grænseregionen, hvor dansk og tysk udvikling skal ses i sammenhæng
- aktuelle vejprojekter viser, hvor store gener selv små udvidelser af den eksisterende infrastruktur skaber for den daglige trafik.

Med denne udviklingsvision samt den efterfølgende opstilling af mål og ønsker i "Porten til Europa" ønsker UdviklingsRåd Sønderjylland at bidrage med et samlet indspil til de kommende års infrastrukturdebat i Danmark.



Sønderjylland juni 2013, URS' Infrastrukturgruppe



Ole Daugbjerg

Danfoss Fonden, formand for URS



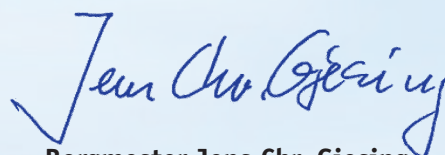
Borgmester Tove Larsen

Aabenraa Kommune, næstformand for URS



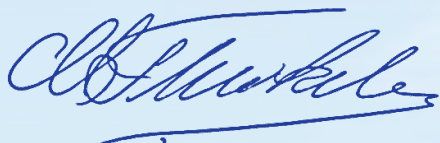
Adm. direktør Gerd Rahbek-Clemmensen

ECCO Holding A/S



Borgmester Jens Chr. Gjésing

Haderslev Kommune



Direktør Mogens Therkelsen

HP Therkelsen A/S



Borgmester Laurids Rudebeck

Tønder Kommune



Direktør Henning Schmidt

Drengsted Entreprenørfirma A/S

Tønder Erhvervsråd

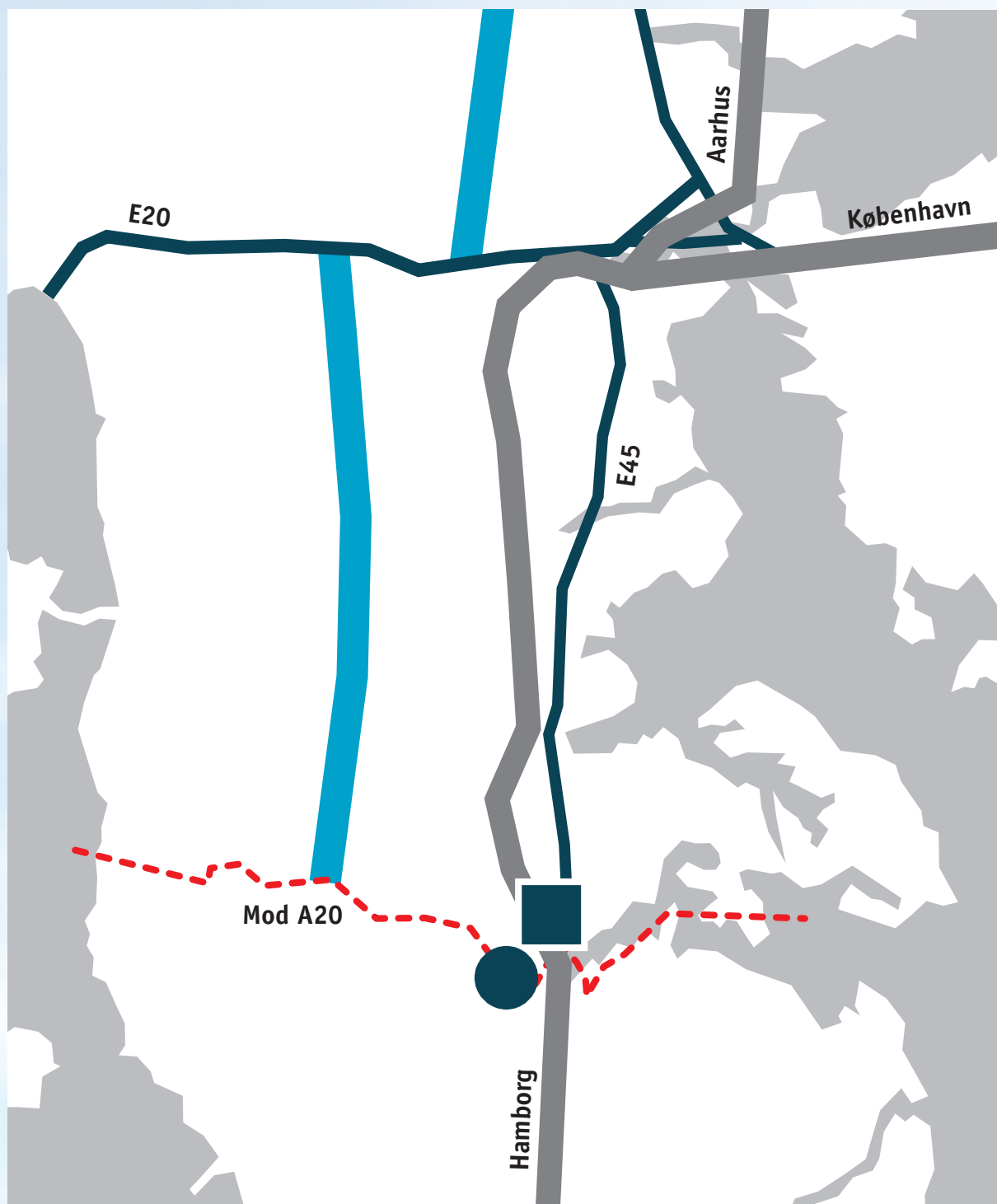







Borgmester Aase Nyegaard

Sønderborg Kommune



Udviklingsvision for Sønderjylland.



-  Ny midtsønderjysk parallelmotorvej
-  Eksisterende motorveje E45/E20
-  Højklasset jernbane
-  Dansk-Tysk jernbanestation
-  Dansk-Tysk kombiterminal

En parallel midtsønderjysk motorvej fra E20 til grænsen med opkobling til Europa vest om Hamborg

E45 er i dag den vigtigste vejkorridor mellem Danmark og Europa. Den fortsatte vækst i person- og godstransporten øger behovet for udvikling af kapaciteten på ruten. URS' vision er, at den fortsatte udvikling af E45 bør ske ved etablering af en parallel midtsønderjysk motorvej fra E20 til grænsen med opkobling til Europa vest om Hamborg. Etableringen af en parallelmotorvej i stedet for etapevis udbygning af E45 rummer en række oplagte fordele:

- det er billigere end udvidelse af eksisterende strækninger og giver dobbelt kapacitet.
- styrker Danmark og grænseregionen ved at binde hovedlandet betydeligt bedre sammen.
- mange års gener for trafikken på E45 ved en gradvis udbygning til 6 spor kan undgås.
- en parallelmotorvej styrker opkoblingen via B5/A23 til en kommende videreførelse af A20 mod vest og under Elben i en ny tunnel ved Glückstadt.
- det styrker den samlede fremkommelighed i hele Jyllands Korridoren ved at videreføre det parallelle vejsystem i hele Jyllands Korridoren.

Dobbeltsporet højklasset elektrificeret jernbane fra Aarhus til Hamborg med stop i grænseregionen

Det nuværende jernbanespor mellem Aarhus og Hamborg skal opgraderes til en højklasset fuldt dobbeltsporet og elektrificeret jernbaneforbindelse med en strækningshastighed på minimum 200 km/t. Udbygningen af jernbanen skal sikre hurtige persontog mellem Aarhus og Hamborg med stop i vigtige knudepunkter undervejs. Udbygning og opgradering af infrastrukturen skal understøttes af moderne togmateriel, der sikrer korte rejsetider og høj komfort.

Dansk-tysk jernbanestation for persontrafik i den grænsenære region

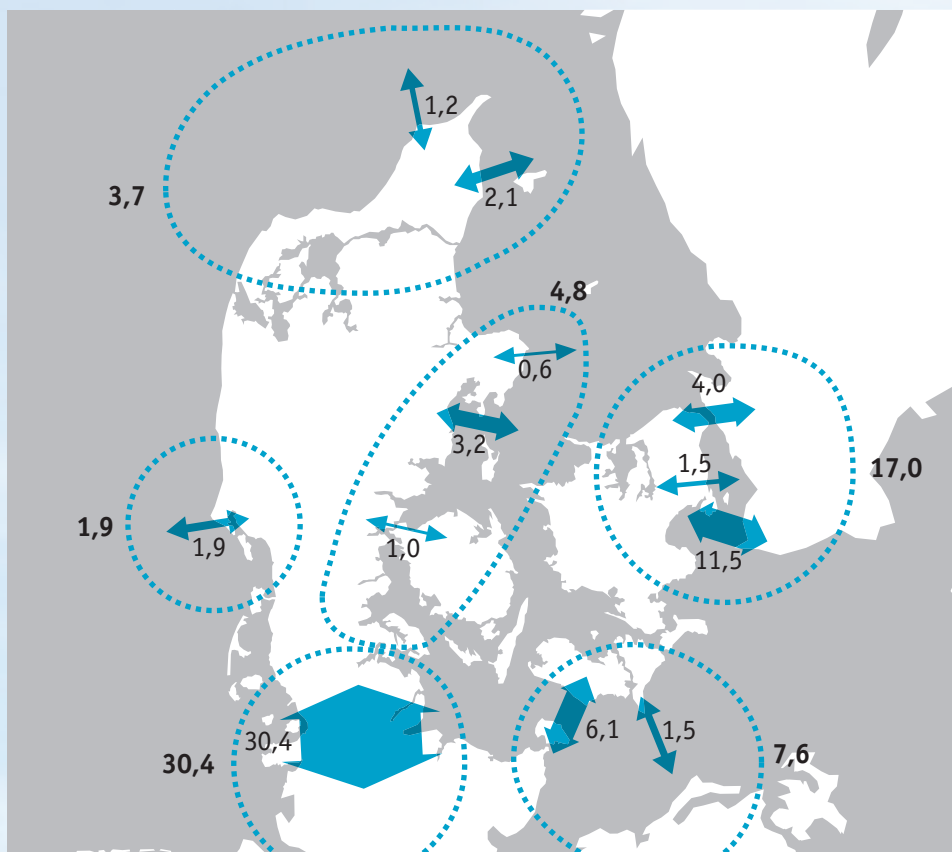
En ny dansk-tysk jernbanestation for passagerer skal etableres i grænseområdet, hvor den kan servicere såvel Flensborg som Sønderjylland, således at den samlede rejsetid nedbringes, bl.a. fordi sløjfen gennem Flensborg kunne undgås. Gode lokale, kollektive trafikforbindelser og P+R (park and ride) parkeringspladser skal sikre optimal tilgængelighed til togene.

Kombiterminalen i Padborg skal udvikles til en gateway for kombineret bil-bane transport mellem Danmark og Central- og Sydeuropa. Terminalen, der ligger i forbindelse med et dansk-tysk transportcenter, skal på sigt udvikles som en effektiv terminal efter fælleseuropæisk standard, dvs. 850 meter lange tog og portalkraner til omkostningseffektiv og hurtig omlæsning fra vej til bane.

Dansk-Tysk infrastrukturaftale

Med etableringen af den dansk-tyske transportkommission i 2011 er der igangsat en øget informationsudveksling og kontakt mellem transportministrene i København, Kiel og Berlin samt mellem embedsmænd i de danske og tyske transportministerier. Arbejdet i infrastrukturkommissionen bør resultere i en dansk-tysk infrastrukturaftale, der sikrer, at det grænseoverskridende trafikudbud og infrastrukturudbygning på tværs af grænsen samordnes.

Kort 1. Godstransport 2011. Mio. tons med lastbil, trailere og containere, til og fra Danmark.



Kilde: TransEC02. Dokumentation for kortet er vist i bilag 1

Tabel 1. Industribeskæftigelsen i Vestdanmark 2012, samt andel af den samlede danske industribeskæftigelse, personer.

	Hele Danmark	Andel i Vestdanmark	
	antal	antal	andel
CA Føde-, drikke- og tobaksvarerindustri	53.921	40.084	74 %
CB Tekstil- og læderindustri	5.824	4.742	81 %
CC Træ- og papirindustri, trykkerier	21.458	16.497	77 %
CD Olieraffinaderier mv.	903	283	31 %
CE Kemisk industri	11.118	4.372	39 %
CF Medicinalindustri	18.148	542	3 %
CG Plast-, glas- og betonindustri	25.663	17.931	70 %
CH Metalindustri	37.414	29.446	79 %
CI Elektronikindustri	16.319	8.065	49 %
CJ Fremst. af elektrisk udstyr	10.419	7.545	72 %
CK Maskinindustri	54.737	44.099	81 %
CL Transportmiddelindustri	7.267	6.566	90 %
CM Møbel og anden industri mv.	30.551	21.845	72 %
Hele industrien	293.742	202.017	69%

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Porten til Europa, gods

Grænsen mellem Sønderjylland og Nordtyskland er Danmarks vigtigste adgangsvej til det internationale marked. Regionen spiller i dag en vigtig rolle for den samlede danske økonomi. Det er den direkte vej fra Danmarks største eksportører af fødevarer og industriprodukter til de vigtigste udskibningshavne for dansk erhvervsliv; Hamborg og Bremerhaven:

- 53 % af den samlede godstransport med lastbil til og fra Danmark kører over grænsen i Sønderjylland.
- 45 % af den samlede godstransport med enhedslastbærere (lastbil, containere, tog og ro-ro) sker via grænsen i Sønderjylland. Siden 2002 er mængden af gods vokset med 45 % svarende til 9,4 mio. ton.

Betydningen af grænsen i Sønderjylland skal ses i lyset af, at betydelige dele af den danske industri- og landbrugsproduktion foregår i Vestdanmark, at Tyskland og Centraleuropa er de vigtigste handelspartnere, samt at to af Europas vigtigste containerhavne, Hamborg Havn og Bremerhaven, primært nås ved at passere den dansk-tyske grænse.

Dette illustreres f.eks. af, at:

- 69 % af den samlede industribeskæftigelse og 60 % af værditilvæksten i industrien finder sted i Vestdanmark.
- 65 % af den samlede danske vareeksport går ud af Jylland/Fyn.
- 30 % af Danmarks samlede eksport sker til Tyskland, Holland, Østrig, Italien, Spanien, Portugal, Frankrig og Benelux.

Det er samtidig vigtigt fortsat at sikre, at infrastruktur og trafikudbud i korridoren understøtter den økonomiske og regionale udvikling på begge sider af grænsen, og at korridoren fortsat kan udfylde sin rolle som garant for den samlede økonomiske udvikling i Vestskandinavien.

Tabel 2. Bruttoværditilvækst i Vestdanmark 2011, fordelt på sektorer, samt andel af den samlede danske bruttoværditilvækst. 2011 prisniveau.

Landbrug mv., råstofudvinding	Vestdanmark, mio. kr.	18.417
	Andel af hele DK	84 %
Industri, herunder energi og byggeri	Vestdanmark, mio. kr.	167.813
	Andel af hele DK	60 %
Tjenesteydelser	Vestdanmark, mio. kr.	559.874
	Andel af hele DK	47 %

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Tabel 3. Danmarks im- og eksport 2012 fordelt på de 10 vigtigste samhandelslande.

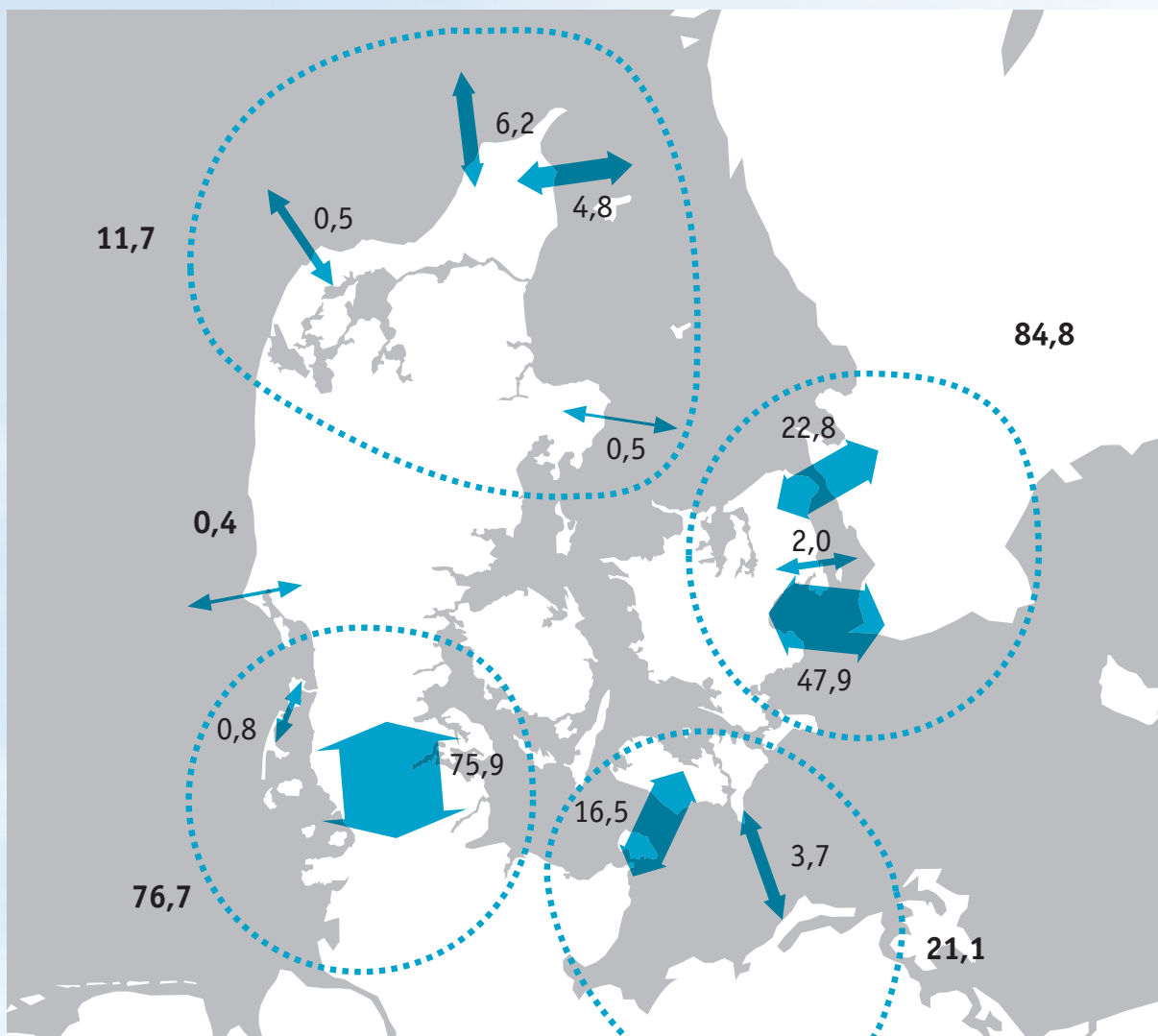
mia. kr.	import		eksport		i alt	
Tyskland	110,5	21 %	92,9	15 %	203,3	18 %
Sverige	70,8	13 %	80,3	13 %	151,1	13 %
Storbritannien	29,7	6 %	56,8	9 %	86,6	8 %
USA	15,0	3 %	45,4	7 %	60,3	5 %
Norge	28,6	5 %	41,7	7 %	70,3	6 %
Nederlandene	39,2	7 %	26,5	4 %	65,7	6 %
Frankrig og Monaco	16,0	3 %	20,4	3 %	36,4	3 %
Kina	37,7	7 %	17,5	3 %	55,2	5 %
Italien	19,7	4 %	15,6	3 %	35,2	3 %
Polen	17,2	3 %	14,9	2 %	32,1	3 %
Andre lande	149,0	28 %	199,9	33 %	348,9	30 %
I alt	533,3	100 %	611,9	100 %	1.145,2	100%

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken





Kort 2. Persontransport 2011. 1000 rejsler pr døgn med bil, skib og tog til og fra Danmark.



Kilde: TransECO2. Dokumentation for kortet er vist i bilag 1

Tabel 4. Befolkning i Danmark og Nordtyskland 2010 samt 2025 (prognose).

	Vestdanmark	Østdanmark	Hamborg	Slesvig-Holsten
31. dec 2010	3,04	2,52	1,79	2,83
Prognose 2025	3,17	2,65	1,89	2,81

Kilde: Region Syddanmark

Porten til Europa, passagerer

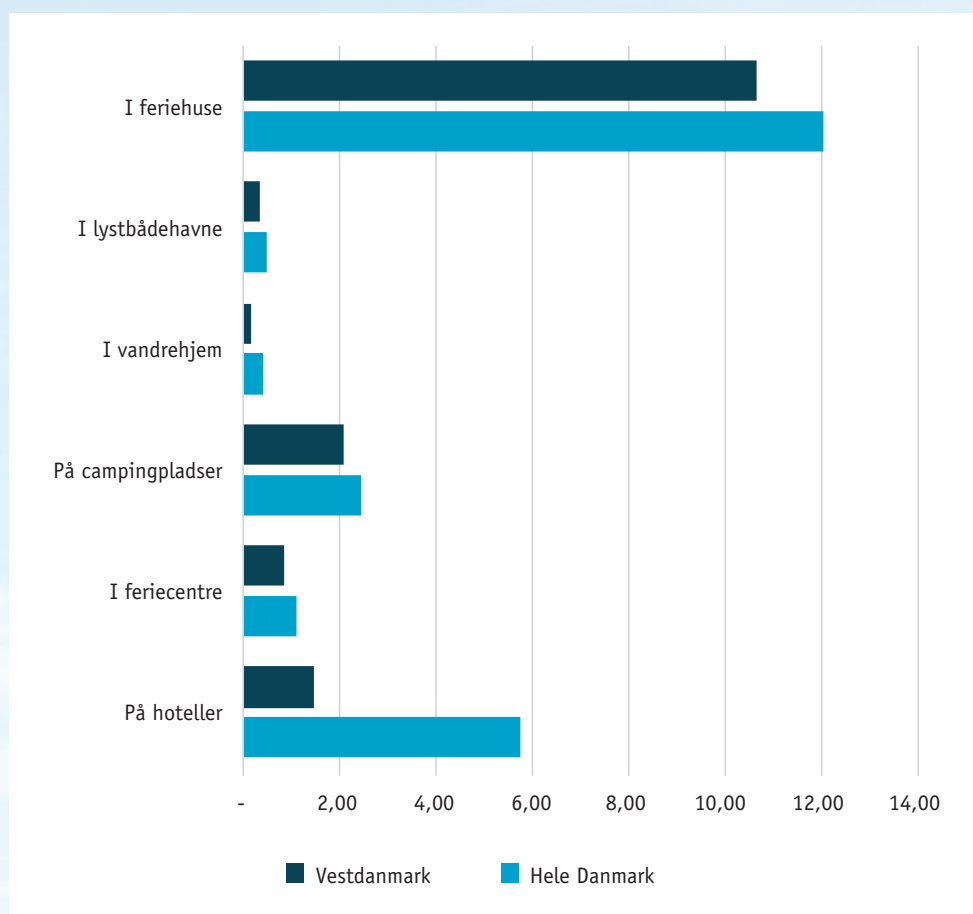
Også når det gælder persontransport spiller grænsen i Sønderjylland en vigtig rolle. I 2011 tegnede grænsen i Sønderjylland sig for 40 % af den samlede persontransport til og fra Danmark med bil, tog og færge. Ca. 70.000 personer krydsede dagligt grænsen - hovedparten i personbiler. Siden 2002 er persontrafikken over grænsen i Sønderjylland vokset med 11 %.

Den største trafik var på motorvej E45 ved Frøslev, hvor der i gennemsnit kørte 16.000 biler over i døgnet. Region Syddanmark har i 2012 talt person- og varebiltrafikken på grænsen opdelt efter bilernes nationalitet. Tællingen illustrerede grænsens rolle som en international transportkorridor: ca. 15 % af person- og varebilerne på motorvejen ved Frøslev kom fra andre europæiske lande end Danmark og Tyskland. De tyske personbiler tegnede sig samlet for ca. halvdelen af trafikken. Hovedparten af bilerne kom fra regioner i Tyskland, som ikke ligger op til grænsen.

Regionens rolle som transportkorridor for persontransport skal ses i lyset af, at der i Vestdanmark, Slesvig-Holsten og Hamborg er godt 7½ mio. indbyggere.

Transportkorridoren har videre en vigtig rolle for Danmark som turistland og dermed for udvikling af turismeindustrien i Danmark. Figur 1. viser antal overnatninger i Danmark af udenlandske gæster i 2012. I alt var der i 2012 ca. 22 mio. overnatninger af udenlandske gæster i Danmark, 70 % heraf var i Vestdanmark. Feriehusene stod for godt halvdelen af alle overnatninger.

Figur 1. Mio. overnatninger i Danmark 2012 af udenlandske gæster, heraf andel i Vestdanmark.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken



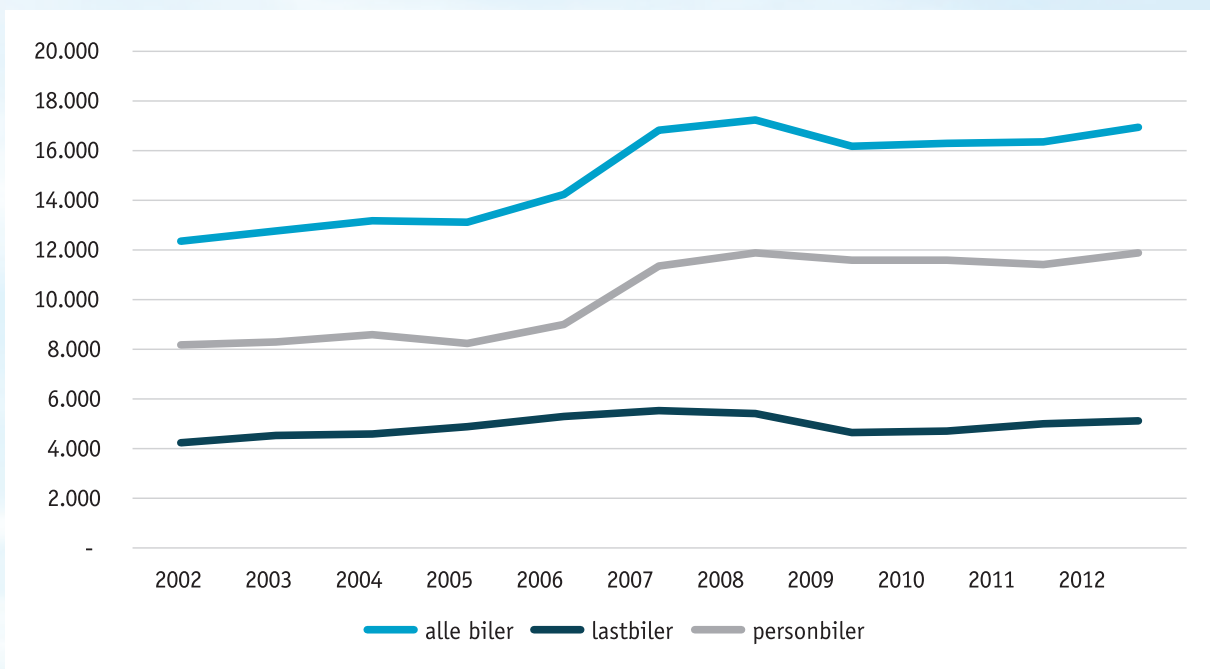
Kort 3. Linieføring for en ny midsønderjysk parallelmotorvej og Hærvejsmotorvejen.

Tabel 5. Trafiktal på E45 på udvalgte punkter.

	ÅDT alle biler	ÅDT lastbiler	Udv. 2004-2011 alle biler	Udv. 2004-2011 lastbiler
E45 ved Frøslev grænse	16200	4600	24 %	7 %
E45 ved Kolding Syd	46900	7900	49 %	16 %

Kilde: Vejdirektoratet og ITD

Figur 2. Udviklingen i den samlede trafik over Frøslev Grænse fra 2001 til 2012. Biler pr døgn.



Kilde: Vejdirektoratet og ITD

E45 er i dag den vigtigste vejkorridor mellem Danmark og Europa.

Fra 2002 til 2012 er den samlede trafik på motorvejen ved Frøslev grænse vokset med 37 %.

Lastbiltrafikken udgør en betydelig del af den samlede trafik over grænse. I 2012 udgjorde den 30 % af trafikken. I perioden 2002 til 2012 er lastbiltrafikken over Frøslev grænse vokset med 21 %. Frem til 2025 forventer Danmarks Transportforskning, at godstransport med lastbil over grænsen vil være fordoblet i forhold til 2000.

Også personbiltrafikken har været i vækst. Fra 2002 til 2012 er trafikken med person- og varebiler over Frøslev grænse vokset med 46 %. Den øgede trafik på E45 betyder, at Vejdirektoratet forventer, at der gradvist vil opstå kapacitetsproblemer på strækningen fra Kolding til grænsen frem til 2025. Omkring Kolding er der allerede i dag begyndende kapacitetsproblemer. Her forventes der i 2025 at være kritiske kapacitetsproblemer.

Ny parallel midtsønderjysk motorvej fra E20 til grænsen

URS anbefaler, at den fremtidige udvikling af den overordnede vejtransportkorridor fra E20 til grænsen sker ved etablering af en parallelmotorvej igennem det centrale Sønderjylland frem for udbygning af E45 til 6 spor.

Fordelene ved etablering af en parallelmotorvej er flere:

- Først og fremmest vil etablering af en parallelmotorvej være billigere end udbygning af den eksisterende motorvej til 6 spor.
- For det andet vil etablering af parallelmotorvejen betyde, at de lange perioder med betydelige gener for trafikken på E45 under udbygning til 6 spor kan undgås.
- For det tredje vil en parallelmotorvej styrke opkoblingen via B5/A23 til en kommende videreførelse af A20 mod vest og under Elben i en ny tunnel ved Glückstadt.
- Sidst men ikke mindst vil en ny parallelmotorvej betyde en række nye udviklingsmuligheder for den samlede region. Det gælder f.eks. bedre tilgængelighed for tyske feriegæster til den jyske vestkyst.

Etablering af en parallelmotorvej gennem Sønderjylland med forbindelse til det europæiske motorvejsnet vest om Hamborg vil være en naturlig fortsættelse af den foreslåede "Hærvejsmotorvej" gennem Midtjylland og således betyde en samlet styrkelse af infrastruktur og international tilgængelighed for hele Jyllands Korridoren.

Hvad skal der gøres:

- Den fortsatte sikring af kapaciteten på den nord/sydgående motorvejskorridor skal ske ved etablering af en ny midtsønderjysk parallelmotorvej fra E20 til grænsen med opkobling til Europa vest om Hamborg.

Kort 4. Jernbanen Aarhus-Hamburg.



Dobbeltsporet højklasset jernbane

Jernbanestrækningen fra Aarhus til Hamborg er en del af det europæiske TEN net. Strækningen er elektrificeret på strækningen fra Fredericia til Hamborg. Der er i dag to delstrækninger, som er enkeltsporet: Vamdrup – Vojens og Tinglev – Padborg.

De to enkeltsporede strækninger i Sønderjylland udgør en kapacitetsmæssig flaskehals for den fortsatte udvidelse af jernbanetransporter gennem regionen. Hertil kommer, at et aktuelt uheld i efteråret 2012 med afsporing af et godstog har illustreret, at strækningerne med enkeltspor udgør en meget kritisk flaskehals, hvis disse strækninger sættes ud af spillet, som det skete i det konkrete tilfælde.

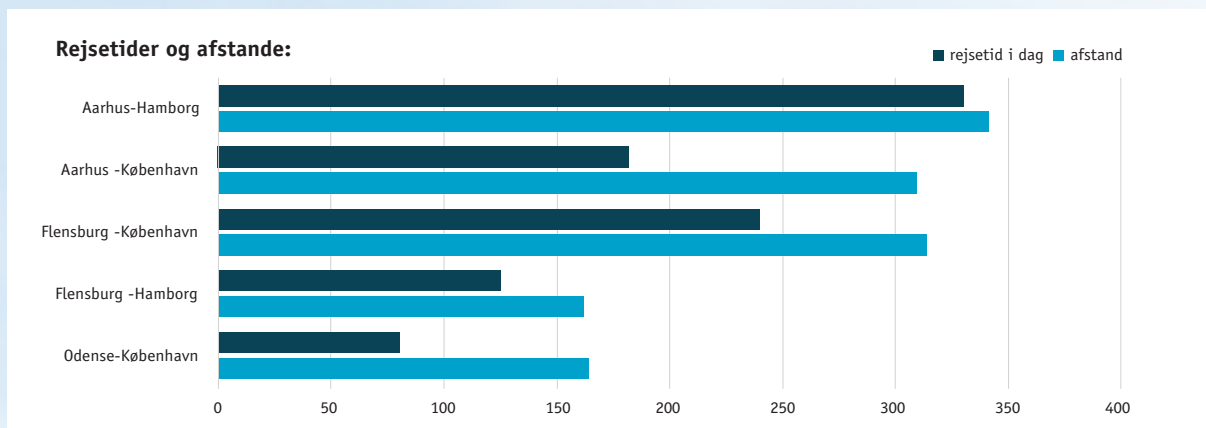
På dansk side vil strækningen blive opgraderet med nyt signalsystem. Strækningen fra Aarhus til Padborg vil være færdig i 2018. Strækningen Vamdrup - Vojens (ca. 20 km) udbygges til dobbeltspor, hvilket vil være færdigt i 2015. Herefter vil det alene være strækningen mellem Tinglev og Padborg (ca. 14 km), der ikke er dobbeltsporet.

Det er vigtigt for såvel regionens fortsatte jernbanebetjening som for udvikling af jernbanetransporter mellem Skandinavien og Centraleuropa, at den samlede strækning fortsat opgraderes. På kort sigt bør den samlede strækning udbygges med dobbeltspor. På længere sigt er det vigtigt, at øvrige flaskehalse på strækningen elimineres, og at strækningshastigheden opgraderes til min 200 km/t.

Hvad skal der gøres:

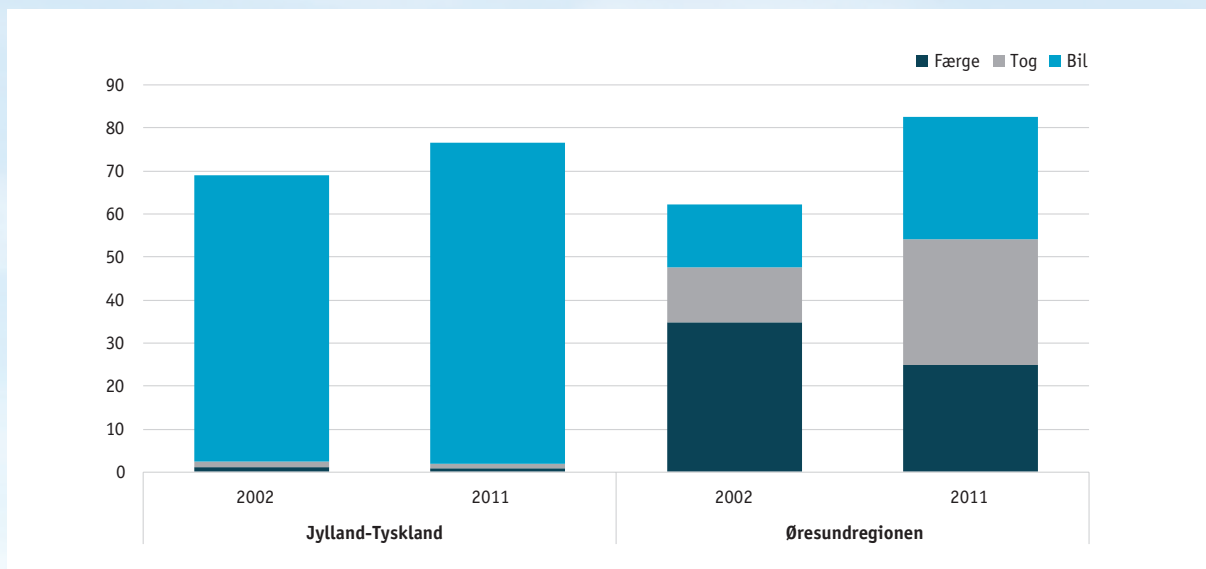
- Jernbanen mellem Aarhus og Hamborg skal udvikles som en højklasset dobbeltsporet, elektrificeret jernbaneforbindelse med en strækningshastighed på 200 km/t.
- Strækningen fra Aarhus til Fredericia skal elektrificeres.
- Den sidste enkeltsporede strækning mellem Tinglev og Padborg skal gøres dobbeltsporet.
- Strækningshastigheden mellem Fredericia og Padborg skal på den samlede strækning opgraderes til 200 km/t.
- Alle overkørsler skal nedlægges og erstattes af niveaufri skæringer.
- Udbygningen af jernbanen skal sikre hurtige persontog mellem Aarhus og Hamborg med stop i vigtige knudepunkter undervejs.
- Udbygning og opgradering af infrastrukturen skal understøttes af moderne togmateriel, der sikrer korte rejsetider og høj komfort.

Figur 3. Rejsetider med tog 2013 mellem Aarhus-Hamborg, Aarhus-København, Flensborg-København, Flensborg-Hamborg og Odense-København.

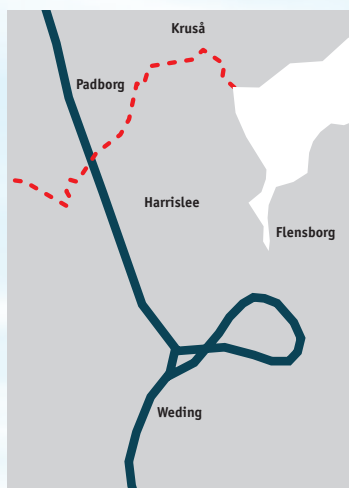


Kilde: TransECO2

Figur 4. Persontrafik over Øresund og grænsen i Sønderjylland 2002 og 2011. 1000 passagerer pr. døgn.



Kilde: TransECO2. Dokumentation se bilag 1



Kort 5. Passagertogene kører i dag en ekstra sløjfe ind gennem Flensborg. En ny dansk-tysk passagerterminal i den grænsenære region skal sikre kortere rejsetider samt gode muligheder for parkering og gode kollektive nærtrafikforbindelser fra hele regionen.

Dansk-tysk station på grænsen

Det er en politisk målsætning, at en større andel af de lange personrejser flyttes fra bil til tog. I Danmark har etableringen af den faste Storebæltsforbindelse og indførelse af nye lyntogskoncepter betydet vækst i togtransport mellem Øst- og Vestdanmark. I Tyskland har nye højhastighedsstrækninger sammen med nyt materiel betydet vækst i togtransporten.

Den danske regering har i marts 2013 lanceret en ny højhastighedsstrategi i Danmark, som vil betyde, at rejsehastigheden mellem København og Odense vil blive reduceret til 1 time (mod 1 ¼ time i dag) og 1 time mellem Odense og Aarhus samt mellem Odense og Esbjerg (i dag hhv. 1:24 og 1:23). Samtidig skal hovedbanenettet i Danmark elektrificeres, og der skal anskaffes en ny generation af elektriske højhastighedstog til betjening af fjerntrafikken.

Strækningen fra Aarhus til Hamborg er karakteriseret ved en meget lav service i særligt de grænseoverskridende tog, og at rejsehastigheden på den samlede strækning er lav. Som det fremgår af figur 3 er rejsetiden med tog mellem Aarhus og Hamborg i dag ca. 4½ time eller 1½ time længere end rejsetiden mellem Aarhus og København. Rejsetiden er således ca. 80 % længere, mens afstanden kun er ca. 10 % længere mellem Aarhus og Hamborg sammenlignet med Aarhus og København.

Det er videre bemærkelsesværdigt jf. figur 4, at persontrafikken over grænsen er i vækst i Sønderjylland og i Øresundsregionen, men hvor trafikken i Øresundsregionen sker med tog, skib og bil, sker den grænseoverskridende persontransport i Sønderjylland stort set alene med bil. Bedre togforbindelser skal sikre udviklingen af korridoren som en multimodal korridor for international persontransport. Det er vigtigt, at den samlede strækning fra Aarhus til Hamborg indtænkes i den danske højhastighedsstrategi, og at udviklingen koordineres med udbygningen på tysk side.

Der må vurderes at ligge et betydeligt udviklingspotentiale for den samlede region ved at opgradere rejsehastigheden på strækningen. På kort sigt skal den samlede rejsetid mellem Kolding og Hamborg reduceres med min. en ½ time. På mellemlangt sigt er det vigtigt, at strækningen indtænkes i den danske strategi for højhastighed ("timemodellen"), og at der udvikles en dansk-tysk højhastighedsstrategi for den samlede strækning mellem Aarhus og Hamborg.

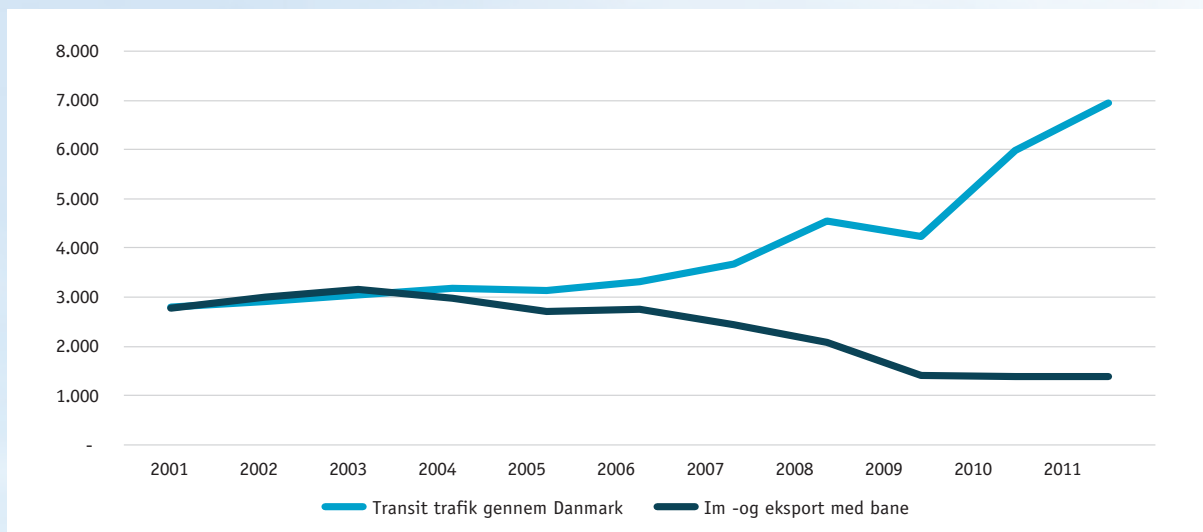
Dansk-tysk banegård tæt på grænsen

En ny dansk-tysk jernbanestation skal etableres i den grænsenære region, så den samlede rejsetid kan nedbringes, når bl.a. sløjfen gennem Flensborg undgås. Desuden er det visionen, at en dansk-tysk banegård skal være et naturligt standsningssted for nye hurtige lyntog mellem Aarhus og Hamborg. Gode, lokale kollektive trafikforbindelser og P+R (park and ride) parkeringspladser skal sikre optimal tilgængelighed til togene.

Hvad skal der gøres:

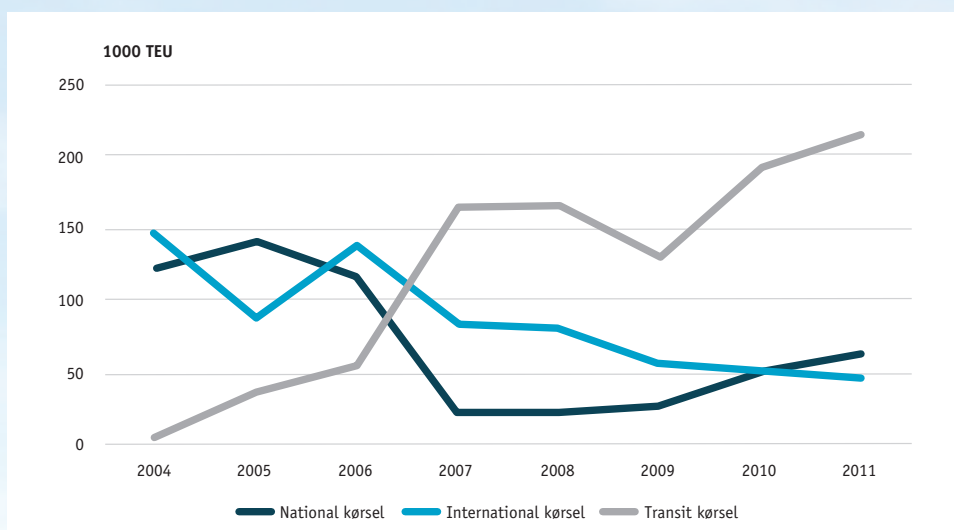
- Strækningen fra Aarhus til Hamborg skal indgå i den danske timemodel.
- Fælles dansk-tysk strategi for udvikling af en højklasset transport for passagerer i korridoren.
- Etablering af en fælles dansk-tysk station for passagerer i grænseregionen med stop for intercity og internationale tog. Stationen skal med gode muligheder for P+R (park and ride) og god tilgængelighed med regional kollektiv trafik fra Danmark og Tyskland udbygge det grænseoverskridende samarbejde og sikre øget pendling.

Figur 5. Udviklingen i godstransport med bane i, til/fra og gennem Danmark 2001 – 2011. Tus. ton.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Figur 6. Udviklingen i den kombinerede bil-bane transport 2004-2011. Antal TEU.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

FAKTA:

Cowi har for Trafikstyrelsen i 2012 udarbejdet en rapport om potentialet og udbygningsbehovet for kombiterminalen i Padborg. Analysen peger på, at der er sket en betydelig markedsudvikling i nye markedsrelationer og markedssegmenter, hvor lastbiltransport er den overvejende transportform. Der vurderes at være forudsætninger for yderligere vækst i de kommende år. Terminalen opererer i dag tæt på den maksimumskapacitet. Blot en mindre stigning vil betyde, at driften ikke kan gennemføres under optimale forhold.

Padborg Kombiterminal

EU har som politisk målsætning, at godstransport over 300 km skal ske med tog.

Grænseregionen er i dag en betydelig korridor for kombineret bil-tog (intermodal) godstransport med bane. Der kører dagligt 53 godstog på strækningen mellem Kolding og Hamborg. Over 80 % af trafikken er transitgods mellem Norge/Sverige og Tyskland. Til trods for væksten i godstransport med bane gennem regionen spiller godstransport med bane således kun en meget beskeden rolle for virksomhederne.

Figur 5 viser udviklingen i godstransport med bane i og gennem Danmark fra 2001 til 2011. Som det fremgår, er transitttransport med bane gennem Danmark vokset med 150 %, medens international godstransport med tog til og fra Danmark er halveret.

Padborg Kombiterminal blev etableret i 1987 som den første kombiterminal i Danmark. Terminalen er i dag ejet af Bane Danmark og udlejet til TX Logistik, der driver terminalen. Fra slutningen af 90'erne frem til 2007 blev den ikke benyttet som jernbaneterminal. Efter TX Logistik har overtaget driften af terminalen, er der sket en markant udvikling. I 2012 blev der håndteret ca. 40.000 TEU på terminalen, og trafikken via terminalen er fortsat i vækst. Figur 6 viser udviklingen af den kombinerede bil-banetraffic i, til, fra og gennem Danmark. Som det fremgår, er kombineret bil-bane transport til og fra Danmark faldet fra ca. 120.000 TEU i 2006 til ca. 40.000 TEU i 2009. Padborg Kombiterminal tegner sig således i dag for en væsentlig del af den samlede kombinerede bil-banetraffic til og fra Danmark. Fortsat vækst for Padborg terminalen er begrænset af terminalens fysiske udformning og forudsætter, at der sker en udbygning af terminalen.

Der er gode argumenter for en opgradering af en kombiterminal på grænsen mellem Danmark og Tyskland. Det er bl.a. placeringen af terminalen, idet der sker et "systemskifte" mellem Skandinavien og Centraleuropa. Hertil kommer det potentielle samspil med transport og logistikerhvervet i Region Syddanmark og Slesvig.

I den trafikpolitiske aftale fra marts 2013 er det besluttet at opgradere og udvide kombiterminalen i Padborg med bl.a. depotplads og etablering af sikkerhedsforanstaltninger (i alt 10.5 mio. kr.).

På sigt er udviklingsperspektivet for terminalen, at den udvides, så den kan håndtere godstog i fuld længde (850 meter), og at den udstyres med portalkraner til omkostningseffektiv og hurtig omlæsning af lasteenhederne.

Hvad skal der gøres:

- Kombiterminalen i Padborg skal udvikles til en dansk-tysk gateway for kombineret bil-bane transport mellem Danmark og Central- og Sydeuropa. Terminalen, der ligger i forbindelse med et dansk-tysk transportcenter (på tysk et GVZ center), skal på sigt udvikles som en effektiv terminal efter fælleseuropæisk standard (850 meter lange tog og portalkraner til omkostningseffektiv og hurtig omlæsning fra vej til bane).

FAKTA: DANSK-TYSK INFRASTRUKTURKOMMISSION

Den danske transportminister og Ministeren for Videnskab, økonomi og transport i Slesvig-Holsten nedsatte i 2011 en dansk-tysk transportkommission.

Kommissionen består af 5 medlemmer fra Danmark og 5 medlemmer fra Tyskland. Medlemmerne er udpeget af:

Danmark:

- Transportministeriet
- Region Syddanmark
- Dansk Erhverv
- Dansk Industri
- Den danske transportminister

Tyskland:

- Transportministeriet i Slesvig-Holsten
- Det tyske transportministerium
- IHK Hamborg
- IHK Slesvig-Holsten
- WIREG

Kommissionen skal fokusere på "Jyllands Korridoren" og her identificere og analysere vigtige udfordringer samt med baggrund heri komme med anbefalinger.

Kommissionen skal som minimum mødes en gang i kvartalet.

FAKTA: EU INFRASTRUKTUR

EUs program for transnational infrastruktur, Trans-European Transport Network, er en af byggestenene i at nå EU's 2020 strategi mål.

Jyllands Korridoren (Aarhus-Hamborg) er en del af EU's transeuropæiske net og derfor kan der søges EU medfinansiering til infrastrukturprojekter via EU-TEN T programmet.

EU vurderer at trafikken mellem medlemslandene fordobles allerede i år 2020.

Kilde: <http://ec.europa.eu/transport/>

Dansk-tysk infrastruktureaftale

URS har siden 2007 arbejdet for en dansk-tysk regeringsaftale for infrastruktur og grænseoverskridende trafikudbud i Jyllands Korridoren.

Med etableringen af den dansk-tyske transportkommission i 2011 er der igangsat en øget informationsudveksling og kontakt mellem transportministrene i København, Kiel og Berlin samt mellem embedsmænd i de danske og tyske transportministerier.

En egentlig regeringsaftale bør som minimum indeholde:

- Udarbejdelse af fælles planlægningsgrundlag med deltagelse af erhvervsliv, kommuner, region, stat.
- Fælles strategi og handlingsplaner på jernbaneanrådet, vejnettet, lufthavne samt havne og terminaler, der er forankret i de respektive nationale planer.
- Integreret trafik-/rejseplanlægning, der leder til hyppigere, hurtigere og mere direkte nord-sydgående togforbindelser, herunder køreplansoptimering samt forbedring af indsat materiel.

Hvad skal der gøres:

- Transportkommissionen igangsætter fælles dansk-tyske analyser om udviklingsbehovet og strategier for udbygning af infrastrukturen i Jyllands Korridoren på tværs af den dansk tyske grænse.
- Der forberedes og indgås en dansk-tysk infrastruktureaftale om udvikling af den grænseoverskridende infrastruktur og trafikudbud i regionen.
- Jyllands Korridorens udviklingsbehov synliggøres i forhold til TEN-T programmet, det fælles europæiske transportnet, og der sker en vurdering af mulighederne for støtte til korridorens udvikling.



Tabel 6. Regionens havne, godsomsætning i 2001 og 2011.

1000 ton	2001	2011
Aabenraa Havn	1.079	1.423
Enstedværkets Havn	2.027	7.073
Havneby Havn	48	93
Fynshav	28	70

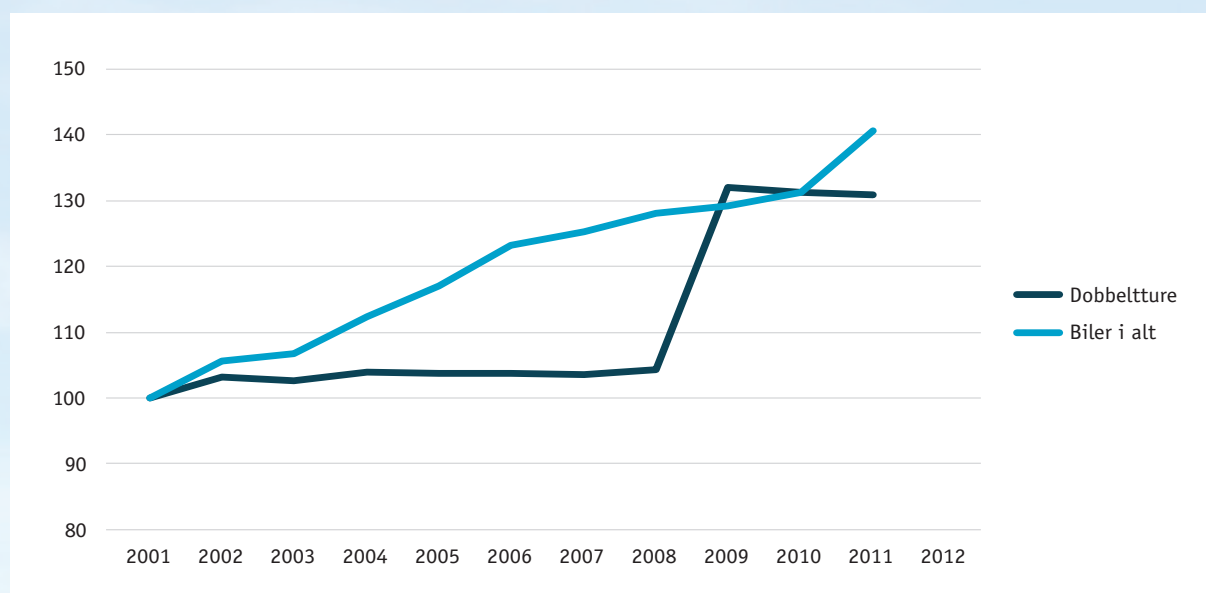
Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Tabel 7. Færgeruter fra regionens havne antal dobbeltture og overførte biler, passagerer og lastbiler 2011.

	Havneby-List	Bøjden-Fynshav	Søby-Fynshav
Dobbeltture	2.157	3.351	1.311
Biler i alt	53.390	139.990	23.657
Passagerer/1000	293	356	64
Lastbiler	12.380	4.074	632

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Figur 7. Udviklingen i antal overførte biler og antal dobbeltture på færgeruten Bøjden-Fynshav 2001 – 2011. Indeks: 2012 = 100.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

FAKTA: BRO MELLEML ALS OG FYN

COWI gennemførte i 2011 for Region Syddanmark en analyse af den økonomiske og trafikale betydning af en fast forbindelse mellem Fyn og Als.

En fast forbindelse kan etableres for ca. 10 mia. kr. for en 2+1 vejforbindelse. Analysen viser, at en fast forbindelse vil have en positiv samfundsøkonomisk effekt. Herudover må den faste forbindelse vurderes at styrke den interne forbindelse mellem Sønderjylland og Fyn og herigennem øge regionens samlede vækstpotentiale.

Havnene i regionen

Fire havne i Sønderjylland har en betydende rolle i regionens samlede transportsystem. Det er Aabenraa Havn, Enstedværkets Havn, Havneby Havn og Fynshav. Som det fremgår af tabel 6, der viser godsomsætning i 2001 og 2011, er der forskel på havnenes størrelse og godsomsætning. To af havnene, Havneby og Fynshav, er færgehavne.

Aabenraa Havn – udskibning af konstruktioner til off shore industrien

Aabenraa Havn har haft en stigende godsomsætning fra 2001 til 2011. Havnens beliggenhed i Aabenraa Fjord betyder, at der er stor vanddybde helt ind til kajen. Heri har havnen et vigtigt udviklingspotentiale som et trafikalt knudepunkt i regionen i forhold til regionens transporterhverv og industri. Vigtige varegrupper, som ind- og udskibes fra havnen, er: Store metalkonstruktioner til offshore industrien, produceret i havnens opland, sten, sand og grus, olie, cement og landbrugsprodukter. Særligt spiller havnen i dag en vigtig rolle som udskibningshavn for store metalkonstruktioner til off shore industrien. Adgang til en havn i nærområdet er kritisk for producenterne i havnens bagland.

Enstedværkets Havn – Nordeuropas største kulhavn

Enstedværkets Havn spiller i dag en vigtig rolle i det danske energiforsyningssystem som center for import af kul. Havnen har denne rolle grundet en unik havnedybde, 18 meter, der betyder, at store skibe kan losse kul fra oversøiske destinationer.

Havneby – færge til Sild og service for off-shore vindmøller

Havneby er udgangspunkt for en færgeforbindelse til den tyske vadehavsø Sild. Færgeruten har i dag et stabilt passagergrundlag, og godstransporterne på færgeruten er stigende. Havneby Havn har herudover, grundet lokaliseringen i forhold til nye vindmølleparker i Nordsøen kombineret med vejadgang til fastlandet, et udviklingspotentiale som servicehavn i forhold til off shore vindmøller.

Fynshav – trafikknudepunkt

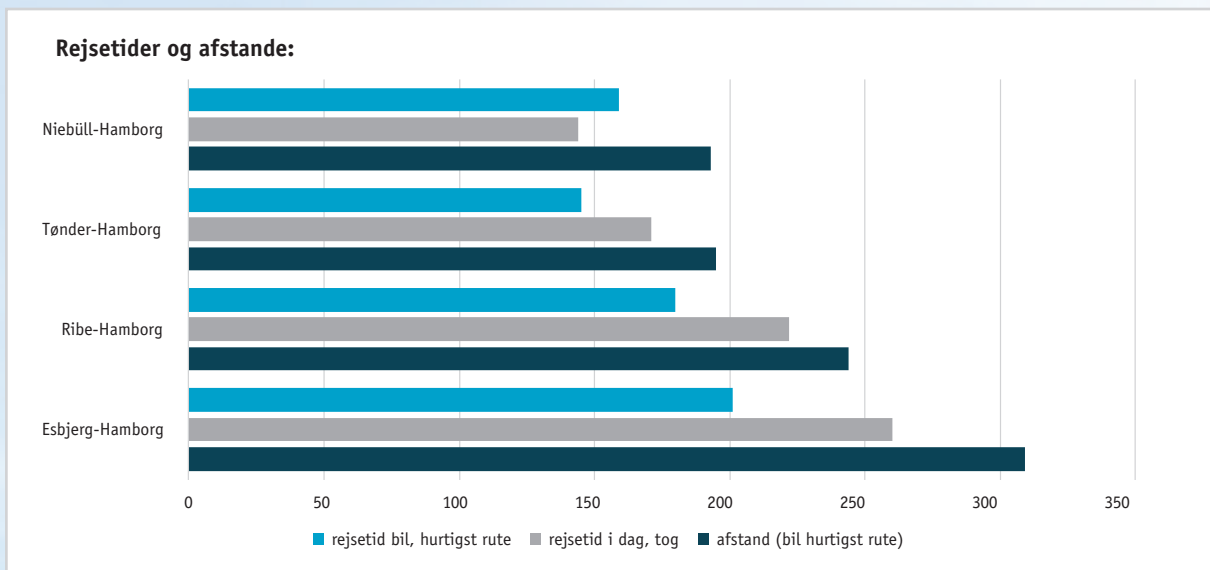
Fynshav er færgehavn for ruterne Bøjden-Fynshav og Søby-Fynshav. Færgeruten mellem Bøjden på Fyn og Fynshav er i vækst. Siden 2001 er antal overførte biler med ruten steget med 40 %. Siden 1998 er trafikken på ruten steget 69 %. Trafikstyrelsen gennemfører aktuelt en ny udbudsrunde for drift af færgeruten. En analyse gennemført af Inzight for Trafikstyrelsen vurderer, at åbningen af den nye motorvej til Sønderborg kombineret med et forbedret færgekoncept (1½ times drift og 35 min sejltid) rummer et potentiale for en markant styrkelse af transportkorridoren mellem Fyn/Sjælland og Sønderjylland/Tyskland.

Færgeruten mellem Søby på Ærø og Als er blevet styrket med flere afgange og blev i 2009 flyttet, så den på Als fik færgehavn i Fynshav. Siden 2006 er antal overførte biler steget med 50 %.

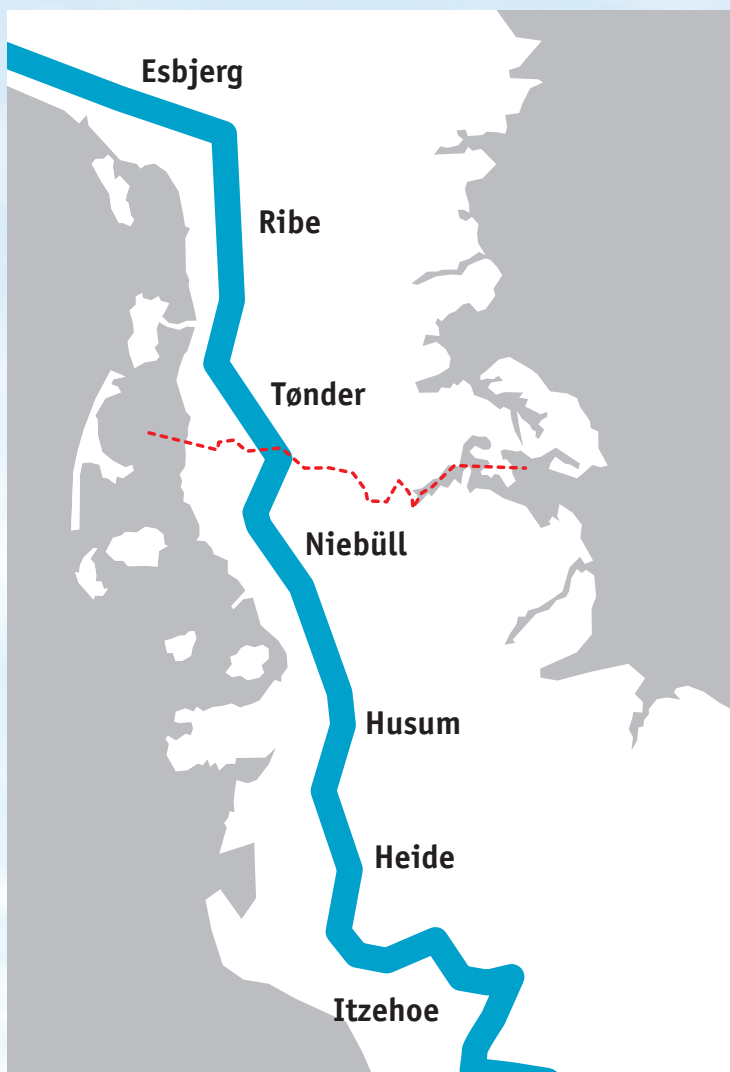
Hvad skal der gøres:

- Forretningsudvikling i havnene.
- Sikring af adgangsforholdene til havnene gennem udbygning af regionens vejnet, så det muliggør transport med modulvogntog og transporter af materiel i overstørrelse.
- Fortsat udvikling af Bøjden-Fynshav som en vigtig transportkorridor. På kort sigt ved udvikling af færgeforbindelsen. På langt sigt er visionen en fast forbindelse. (Se også under "Tværveje i regionen").

Figur 8. Rejsetid og køreafstand for jernbanen mellem Esbjerg og Hamborg for udvalgte strækninger.



Kort 6. Jernbanen langs vestkysten.



Jernbane – Esbjerg-Hamborg

Jernbanen fra Esbjerg til Hamborg langs den jyske vestkyst udgør en vigtig regional forbindelse. I Tyskland er strækningen del af togforbindelsen mellem ferieøen Sild og Hamborg.

Siden genåbningen af strækningen mellem Tønder og Nibøl er der togforbindelse mellem Esbjerg og Hamborg med omstigning i Nibøl.

Den samlede rejsetid mellem Esbjerg og Hamborg er i dag med den hurtigste forbindelse ca. 4 timer 20 min. Med bil vil køretiden med den hurtigste rute tage 3 timer 22 min.

Det er især togturen mellem Esbjerg og Nibøl, der er langsom. Turen tager i dag 1 time 45 min. for de knap 100 km. Strækningshastigheden er på dansk side mellem Tønder og Bramming 100 km/t og mellem Tønder og grænsen 60 km/t.

Strækningen fra Bramming til Tønder vil blive udstyret med nyt signalsystem, der vil være færdigt i 2020.

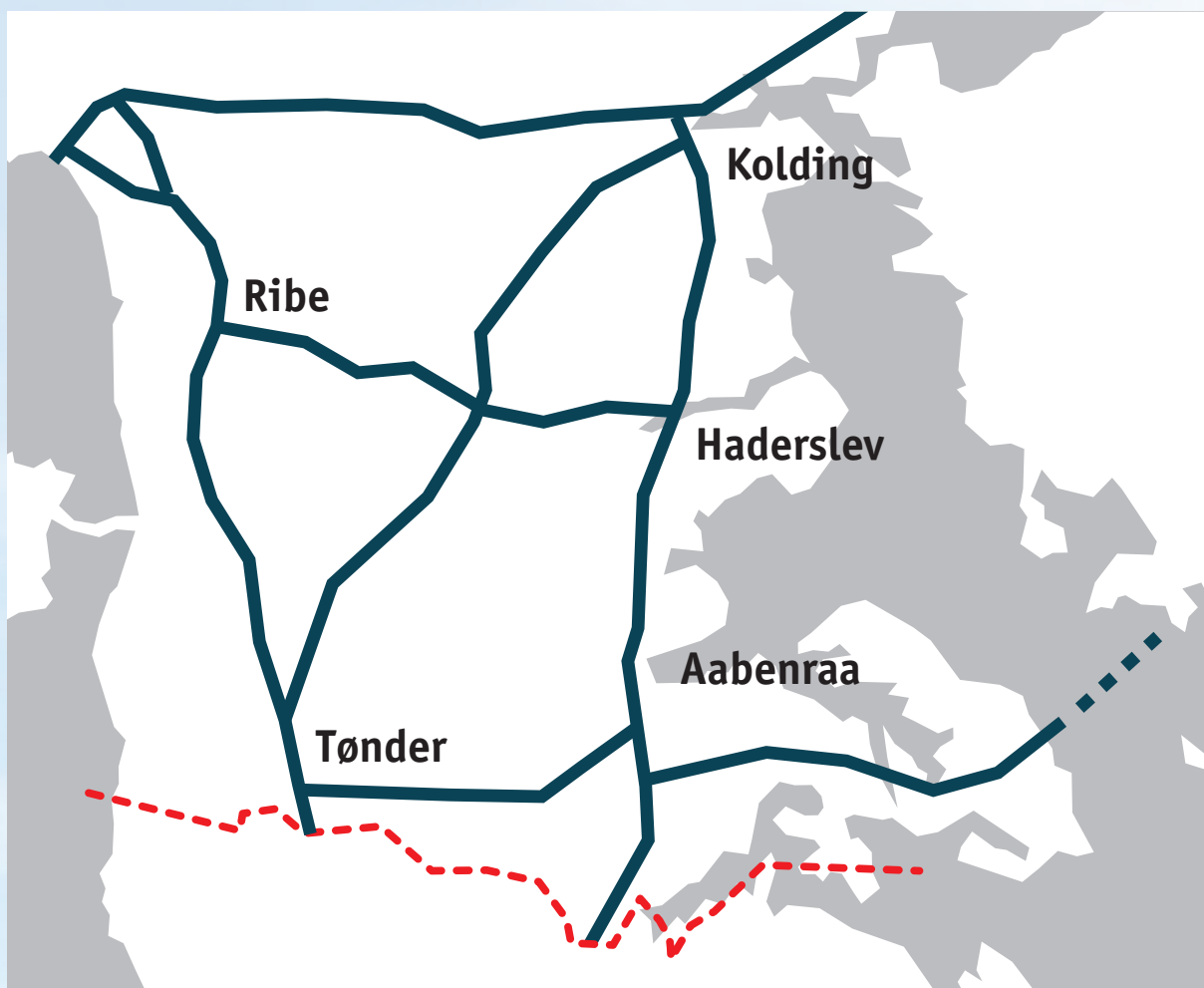
Det er vigtigt, at den samlede strækning fra Esbjerg til Hamborg fortsat opgraderes, og at trafiktilbuddet på strækningen udvikles.

Hvad skal der gøres:

- Jernbanestrækningen fra Esbjerg til grænsen skal løbende udvikles, bl.a. med sigte på at strækningshastigheden øges fra de nuværende 100 km/t.
- Det samlede trafikudbud på strækningen skal udvikles.



Kort 7. Det overordnede vejnet i Sønderjylland.



Tværeveje i regionen

En række øst-vestgående veje på i Sønderjylland har en vigtig funktion med at sikre sammenhæng i regionen og at sikre adgang til E45 og en ny parallelmotorvej.

Regionens vigtigste tværeveje er:

- Rute 8/42 fra Tønder til Fynshav
- Rute 25 fra Abild til Kolding
- Rute 47/24 fra Haderslev til Ribe

Trafikken på disse vejstrækningen har ikke samme volumen som trafikken i den nord-sydgående korridor. Væksten i person- og godstransporterne betyder dog også vækst på disse vejstrækninger, og på delstrækninger vil der i de kommende år opstå kapacitetsproblemer og behov for udvidelse i takt med den øgede trafik.

Hertil kommer, at vejene har en vigtig funktion i form at sikre adgang til motorvejsnettet og regionens havne for særlige godstransporter i overstørrelse. Det gælder f.eks. komponenter til vindmøller og til off-shore industrien i øvrigt. Områder, hvor regionens industri i dag har en vigtig markedsposition og vækstpotentiale.

Et særligt vigtigt emne er arbejdspendling og rekruttering af medarbejdere til de sønderjyske produktionsvirksomheder. Også her spiller tværevejene en stor rolle, og det er ligeledes i dette lys man skal se ideen om, at der etableres fast forbindelse mellem Fyn og Als. En sådan forbindelse vil styrke arbejdspendlingen Fyn-Sønderjylland-Nordtyskland og vice versa. Derudover vil en sådan forbindelse give mulighed for aflastning af trafikken over Lillebælt, der allerede oplever kapacitetsproblemer.

Hvad skal der gøres:

- Udbygning af kapaciteten på delstrækninger i takt med, at der opstår kapacitetsproblemer.
- Inddragelse af vejnettet i nettet for modulvogntog.
- Tilpasning af vejnettet til transport af vindmøllekomponenter og sværgods i overstørrelse i øvrigt.
- Udarbejdelse af konkret projekt for etablering af en fast forbindelse mellem Als og Fyn, således at en sådan fast forbindelse kan indgå i fremtidige trafikpolitiske beslutninger vedr. øst/vest trafikken i Danmark.

Tabel 9. Antal rejsende passagerer fra Sønderborg og Billund Lufthavn 2011 og 2011. 1000 passagerer pr. år.

	2001	2011
Sønderborg Lufthavn	42	35
Billund Lufthavn	857	1356

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken



Gode internationale forbindelser er en vigtig rammebetingelse for det regionale erhverv. Regionens lufthavne spiller en vigtig rolle som forbindelse til og fra København, og de kan potentielt medvirke til at skabe forbindelse til andre europæiske regioner og sikre hurtig adgang til de internationale HUB's for interkontinentale flyforbindelser.

Sønderborg Lufthavn

Sønderborg Lufthavn har i dag daglige flyafgange til og fra København. Flyvetiden er 35 minutter, og i Københavns lufthavn er "connection time" 45 min. Fra "take off" i Sønderborg er det muligt inden for 1½ time at sidde i et fly på vej mod en interkontinental destination.

Sønderborg har efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt haft et stabilt passagergrundlag på ca. 30.000 afrejsende passager pr. år.

Med åbningen af ny motorvej fra E45 til Sønderborg i foråret 2012 er tilgængeligheden til lufthavnen forbedret. Der er med udgangspunkt i den forbedrede tilgængelighed et vigtigt udviklingsperspektiv for regionen nord og syd for grænsen i at udvikle og konsolidere en regional lufthavn i den dansk-tyske region.

Sønderborg Lufthavn bør udvikles som en binational lufthavn med daglige flyforbindelser til en eller flere større tyske byer.

Billund Lufthavn

Uagtet at Billund Lufthavn ikke er en del af URS' direkte interesseområde, så er lufthavnens rolle i Region Syddanmark og i Vestdanmark generelt af betydning. URS anerkender dette forhold, hvorfor URS i sin overordnede vision for infrastrukturudviklingen prioriterer adgangsvejene til Billund.

Hvad skal der gøres:

- Udvikling af Sønderborg Lufthavn som binational lufthavn.
- Medvirke til overordnet vejplanlægning, således at adgangsforholdene til Billund Lufthavn tilgodeses.

Godstransport med lastbil, færge, tog, og containere og løstrailere med skib til og fra Danmark 2011 samt udviklingen fra 2002 til 2011. Mio. tons.

MIO. TON 2011	LASTBIL	FÆRGE	TOG	SKIB: CONT.	SKIB: RO- RO	I ALT	UDV. 02-11 MIO. TON	%
<i>Hanstholm</i>						-		
<i>Hirtshals</i>		1,2				1,2		
<i>Frederikshavn</i>		2,1				2,1		
<i>Aalborg</i>				0,3		0,3		
Nordjylland i alt	-	3,4	-	0,3	-	3,7	(0,1)	- 3 %
<i>Grenå</i>		0,6				0,6		
<i>Aarhus</i>				2,9	0,3	3,2		
<i>Fredericia</i>				0,6	0,3	1,0		
<i>Aabenraa</i>						-		
Østjylland i alt	-	0,6	-	3,5	0,7	4,8	1,4	40 %
Landgrænsen + Rømø	22,2	0,1	8,2	-	-	30,5	9,4	45 %
Esbjerg (Vestjylland)	-	-	-	0,3	1,6	1,9	0,3	17 %
<i>Helsingør</i>		4,0				4,0		
<i>Københavns havn</i>		0,1		1,3	0,09	1,5		
<i>Øresundsbroen</i>	4,4		7,1			11,5		
Øresundsregionen i alt	4,4	4,2	7,1	1,3	0,1	17,0	9,4	124 %
<i>Rødby</i>		6,1				6,1		
<i>Gedser</i>		1,5				1,5		
Femern Bælt i alt	-	7,6	-	-	-	7,6	2,0	35 %
Vestdanmark i alt	22,2	4,1	8,2	4,1	2,3	40,8	10,9	37 %
Østdanmark i alt	4,4	11,7	7,1	1,3	0,1	24,6	11,4	86 %
Danmark i alt	26,6	15,8	15,3	5,3	2,4	65,4	22,3	52 %

Kilde: TransEC02

Bilag 1: Gods og persontrafik

Persontrafik til og fra Danmark med bil, færge og tog 2011 samt udviklingen fra 2002 til 2011.
Tus. personer pr. døgn.

TRAFIK 2011 ÅDT X 1000	A. PASSAGERER MED FÆRGE PÅ BRO ELLER LANDGRÆNSE	B. PASSAGERER I TOG PÅ BRO ELLER LANDGRÆNSE	C. BILER PÅ BRO ELLER OVER LANDGRÆNSE	D. PERSONER I BIL (BEREGNET AF C. 1,54 PERSONER/BIL)	PERSONER I ALT 2011 (A+B+D)		UDV. 02-11
<i>Hanstholm</i>	0,5				0,5		
<i>Hirtshals</i>	6,2				6,2		
<i>Frederikshavn</i>	4,8				4,8		
<i>Grenå</i>	0,5				0,5		
Jylland - Norge/Sverige i alt	12,0				12,0	6 %	-21 %
<i>Frøslev</i>			16,3	25,1	25,1		
<i>Kruså</i>			14,6	22,4	22,4		
<i>Sæd</i>			5,6	8,6	8,6		
<i>Færger Havneby</i>	0,8				0,8		
<i>Tog via landgrænsen 2)</i>		1,1			1,1		
<i>Øvrige overgange 1)</i>			12,1	18,7	18,7		
Jylland - Tyskland i alt	0,8	1,1	48,6	74,8	76,7	40 %	11 %
<i>Esbjerg</i>	0,2				0,2		
Jylland - England/Færøerne	0,2	-			0,2	0,1 %	-50 %
<i>Helsingør</i>	22,8				22,8		
<i>Øresundsbroen - bil</i>			18,5	28,5	28,5		
<i>Øresundsbroen - tog</i>		29,4			29,4		
<i>København - Polen</i>					-		
<i>København - Norge</i>	2,0				2,0		
Øresundsregionen i alt	24,8	29,4		28,5	82,8	43 %	33 %
<i>Gedser</i>	3,7				3,7		
<i>Rødby</i>	16,5				16,5		
Femern Bælt i alt	20,2				20,2	11 %	-5 %
Danmark i alt	58,0	30,5		103,4	191,9	100 %	15 %

Kilde: TransECO2



Bilag 2: UdviklingsRåd Sønderjylland

UdviklingsRåd Sønderjylland (URS) er forum for et samarbejde mellem private og offentlige aktører, hvor partnere i fællesskab arbejder for at sikre en dynamisk udvikling i Sønderjylland.

Målet er at positionere Sønderjylland som en innovativ landsdel med en stærk identitet, hvor det er attraktivt at:

- bo, arbejde og uddanne sig
- drive og udvikle private og offentlige virksomheder
- forretningsudvikle ideer.

URS er siden 2008 forankret i en frivillig forening, der tegnes af et formandskab på 2 personer. Formanden udpeges blandt repræsentanterne for erhvervsliv og klynger og næstformanden vælges blandt de 4 sønderjyske borgmestre.

Erhverv

Ole Daugbjerg, Danfoss Fonden, **Formand URS**
Antoni Stenger, Det Sønderjyske Landbrugsråd
Leif Friis Jørgensen, Naturmælk
Jørgen Mads Clausen, Danfoss A/S
Finn Jensen, Sygehus Sønderjylland
Laurids Lauridsen, Finsø A/S
Per Munk Jensen, SE
Allan Jepsen, Contino Holding A/S
Hans Henrik Fischer, Advokat, formand for RegLab
Henning Danielsen Dam, Sydbank A/S
Carsten Friis, Dansani A/S
Gerd Rahbek-Clemmensen, ECCO Holding A/S
Peder Damgaard, BHJ Fonden
Mogens Therkelsen, HP Therkelsen A/S

Arbejdsmarkedets parter

Thorkild Jacobsen, Dansk EL-forbund
Erling Duus, Eegholm A/S, DI Sønderjylland

Kommuner

Tove Larsen, Aabenraa, **Næstformand URS**
Jens Chr. Gjesing, Haderslev
Aase Nyegaard, Sønderborg
Laurids Rudebeck, Tønder

Erhvervsforeninger

Poul Brændekilde, Jyske Bank, Haderslev
Oluf Lauridsen, DS SM A/S, Aabenraa
Henning Schmidt, Drengsted Entr. Forr., Tønder
Leif Petersen, Servodan A/S, Sønderborg

Undervisning

Peter Thode Loft, University College Syddanmark
Finn Karlsten, Erhvervsakademi Syd
Bjarne G. Sørensen, Syddansk Universitet

Læs mere på www.soenderjylland.dk



Industri- og Handelskammer Flensborg udarbejdede i 2012 en samlet prioritering af udviklingen af infrastrukturen i det nordvestlige Slesvig-Holsten. De 5 vigtigste trafikpolitiske satsninger bør ifølge IHK Flensborg være:

Udbygning af B5

B5 er den overordnede vej langs vestkysten. B5 er fortsættelsen af rute 11 i Danmark på tysk side. Fra Heide fortsætter vejen som motorvej A23.

IHK Flensborg anbefaler, at B5 fra grænsen til Heide udbygges som en flersporet vej med niveaufri skæringer med krydsende trafik.

Udbygning af motorvej A7

Motorvej A7 er forlængelse af E45 på tysk side. Der er nu igangsat en udbygning af A7 fra Bords-holm til Hamborg fra 4 til 6 spor, anlægsarbejderne starter i 2014.

IHK Flensborg anbefaler, at projektet gennemføres som et OPP projekt med sigte på en hurtigere projekrealisering.

Forlængelse af motorvej A20 over Elben

A20 betegner en øst-vest motorvejsforbindelse i Tyskland fra grænsen til Polen over Lübeck nord om Hamborg og sluttende syd for Elben og vest for Hamborg. Den samlede strækning er på godt 400 km. Det samlede projekt forudsætter, at der etableres en ny fast vejforbindelse over Elben og sluttende syd for Elben med ny elbunderføring ved Glückstadt. A20 indgår i det Trans Europæiske Transportnet, TEN.

Første del af motorvejen fra Polen frem til Bad Segeberg, 322 km, blev gennemført som del af "Verkehrsjahr der Deutschen Einheit" og er i dag færdig.

IHK Flensborg anbefaler, grundet projektets store regionaløkonomiske betydning og i lyset af den fortsatte vækst i den nord-syd gående lastbiltrafik på A7, at færdiggørelsen af A20 i sin fulde strækning inkl. en ny fast forbindelse over Elben vest for Hamborg fremskyndes.

Opgradering af banestrækningen Hamborg – Flensborg

IHK anbefaler at banestrækningen mellem Hamborg og Flensborg opgraderes og, at der indsættes nye hurtige persontog. Målet bør være, at rejsetiden mellem Hamborg og Flensborg som minimum ned-sættes med 30 min.

Udvikling i havnene langs Vestkysten

Havområderne vest for Slesvig-Holsten er kommende udviklingsområder for etablering af havvindmølleparker. Havnene langs Vestkysten har som følge heraf et vigtigt udviklingspotentiale som knudepunkter ved udbygningen og den efterfølgende drift af vindmølleparkerne.

IHK Flensborg anbefaler derfor, at der løbende investeres i udvikling af havnene langs Vestkysten, særligt havnene i Husum, Büsum og Brunsbüttel.



Kilder

- Analyse af potentialet for udbygning af Padborg Kombiterminal, Trafikstyrelsen 2012
- Grænsetælling i Sønderjylland, maj 2012. Region Syddanmark 2013
- Transportstatistik Vestsandinavien 2012. Nordisk Transport Politisk Netværk december 2012
- En grøn transportpolitik, status for de strategiske analyser. Transportministeriet 2011
- Jyllands Korridoren – Porten til Europa. UdviklingsRåd Sønderjylland maj 2011
- Dänemark und Norddeutschland – ein Vergleich. Region Syddanmark 2012
- Undersøgelse vedr. Den fremtidige færgebetjening på Bøjden-Fynshav ruten – analyserapport
- Statsvejnettet 2012. Vejdirektoratet 2012
- Derfor skal vi bygge Hærvejsmotorvejen – en oversigt over facts og analyser. www.Hærvejsmotorvej.nu
- Infrastruktur og økonomisk udvikling langs Vestkysten. Rambøll Management 2012
- En vstdansk-nordtysk banestrategi. Region Syddanmark 2012
- Danmarks Statistik – statistikbanken
- Rute 11 og rute 24 Esbjerg-Tønder. Forundersøgelse: opgradering af vejforbindelsen Esbjerg-grænsen. Vejdirektoratet 2012
- Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliancen og Det Konservative Folkeparti om: En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. Marts 2013
- Indlæg om gennemførte analyser – i samarbejde med Hærvejsmotorvejskomiteen. Trekantområdet Danmark. 2012
- Analyse af den økonomiske og trafikale betydning af en fast forbindelse mellem Fyn og Als. Region Syddanmark 2011
- Verkehrspolitische Grundsatzpositionen der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg. IHK Flensburg 2012

