



UDVIKLING AF RUTE 9

Nedsættelse af overfartstiden på Spodsbjerg-Tårs
MARTS 2016

Færgehavnens baggrund

Forslag og ide, om at etablere en ny færgehavn i Tårs, er blevet til i et samarbejde imellem civilingeniør Palle Truelsen fra planlægningsvirksomheden ByogLandskab i Nakskov, og havnebygningsfirmaet Havnecon i Lemvig.



Svendborg Kommune

Ramsherred
5700 Svendborg
Telefon 6223 3000

Projektleder Jan Carlsson
Mail jan.carlsson@svendborg.dk
Telefon 2488 6415

Arkitekt Philip Rasmussen
Mail pr@byglandskab.dk
Telefon 5137 6980

Ingeniør Palle Truelsen
Mail pt@byglandskab.dk
Telefon 3013 7049

Ingeniør Jens Rørbech
Mail r@rbech.dk
Telefon 4825 3215

Svendborg kommunes borgmester ved præsentationen af visionen på Christiansborg i maj 2009.



Forord

I 2009 præsenterede Svendborgs borgmester Lars Erik Hornemann en vision for udvikling af et vestligt ben til den kommende faste Femernforbindelse. Udgangspunktet var aftalen imellem Danmark og Tyskland om etablering af forbindelsen, herunder projektets brugerfinansiering med den danske stat som kautionist. En udvikling af rute 9 imellem Fyn, Langeland og Lolland skal således forbedre tilgængeligheden til Tyskland, og derigennem bidrage til at anvende mulighederne i den faste forbindelse visionært - med den konsekvens, at der tillige bringes indtægter til Femernforbindelsen.

For kommunerne på begge sider af Langelandsbæltet er der store potentielle udviklingsperspektiver. Virksomheder kan med den lettere adgang bringes tættere på et stort tysk marked, og turismen bliver lettere at udvikle, når det bliver enklere og billigere for især nordtyskere at tage på kortere ferier og endagsudflugter i Syddanmark. I det hidtige arbejde med udvikling af rute 9 har der været fokus på forbedring og udbygning af vejanlæg. Denne rapport sætter specifikt fokus på, hvordan man kan afkorte sejliden på Langelandsbælt, og dermed skabe den største

tidsbesparelse ved forbindelsen på tværs. Det tekniske greb er at etablere en ny færgehavn i Tårs, der placeres på det smalleste punkt i Langelandsbæltet. Derved spares der 6 kilometer på overfarten, og samtidig undgås sejlsæden igennem den gravede rende indtil den nuværende Tårs Færgehavn, hvor det er vanskeligt at få sejlhastighederne op - selv med et større brændstofforbrug.

Det er konklusionen at overfartstiden med etableringen af den nye færgehavn kan bringes ned på 21-23 minutter med det nuværende færgemateriel. Derved kan der opnås halvtimedrift på ruten. Den nye færgehavn har et anlægsoverslag på 576 mio. kr. incl. etablering af ny hovedlandevej.

Det er konklusionen, at den øgede kapacitet og hurtigere sejlid indebærer, at investeringen kan finansieres af brugerne. For områderne på begge sider af Langelandsbæltet vil den afkortede sejlid indeholde meget store udviklingsperspektiver - ikke mindst i forbindelse med bosætningsindsatsen, der får kraftig ny næring med adgangen til et stort fleksibelt arbejdsmarked.



De små færger som besejlede Spodsbjerg-Tårs ruten frem til 2012.

Færgesejladis mellem Lolland og Langeland

Indtil 1975 var der færgetrafik mellem Nakskov og Spodsbjerg med en overfartstid på 80 minutter. I 1970'erne steg trafikken på ruten kraftigt. Det skyldes flere forhold. Dels væksten i området men også prisniveauet på Storebælt, der dengang var en del af DSB og som i perioder økonomisk medvirkede til at finansiere togdriften i Danmark.

Det blev derfor besluttet at spare sejlturen ind igennem Nakskov Fjord. I lange perioder blev det debatteret, om man skulle genanvende den nye vejforbindelse til Langø på sydsiden af Nakskov Fjord, eller bygge nye hovedlandeveje til en ny færgehavn i Tårs. Det var udslagsgivende, at det ikke var muligt at opnå timedrift fra Langø med det daværende færgemateriel.

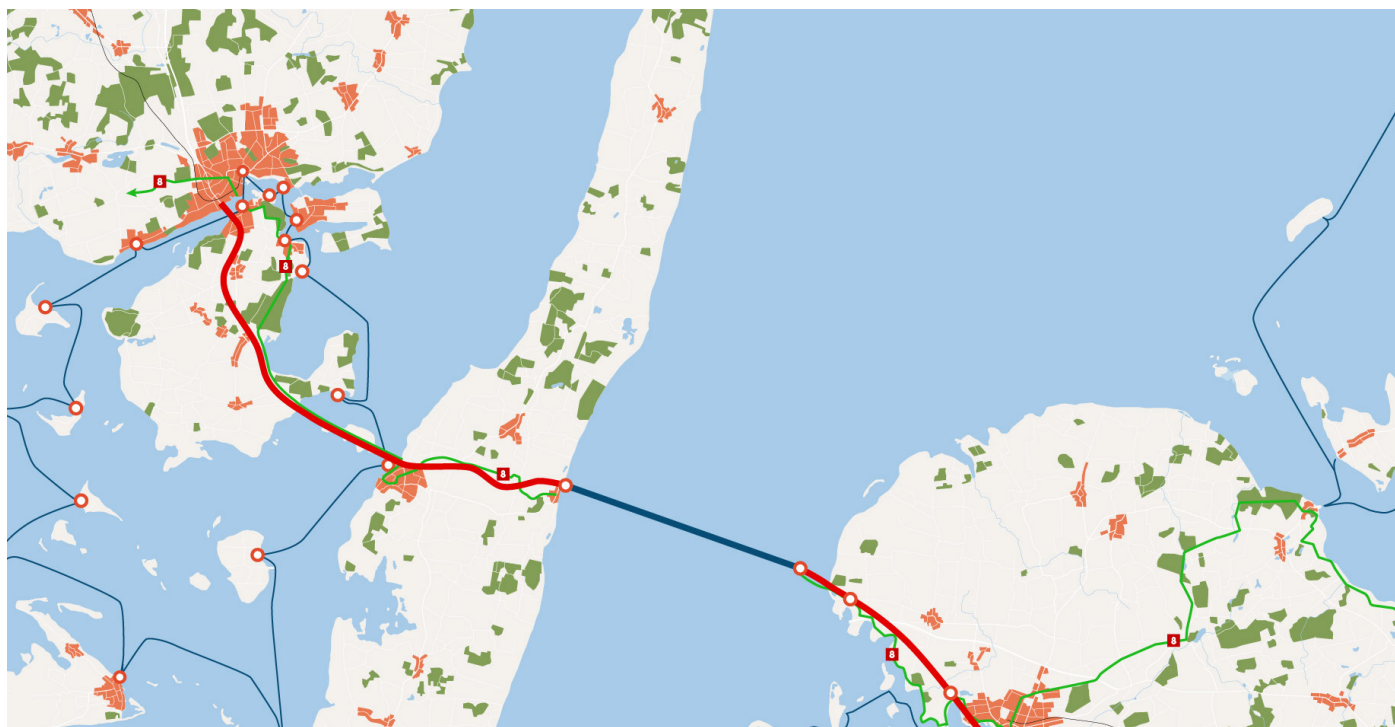
Derfor åbnede Tårs-Spodsbjerg ruten i 1975 - i første omgang med 2 færger med afgang hver time fra begge færgehavne. Senere var der

i lange perioder halvtimedrift på grund af stor søgning på ruten. I lange perioder har ruten haft kapacitetproblemer - især på godssiden. Derfor blev der i 2012 indsat nyt færgemateriel med betydelig større kapacitet. Effekterne er ikke udeblevet med en trafikstigning på 25%. For 40-50 år siden gav det god mening med datidens briller at etablere en færgehavn i Tårs med den nuværende placering. Overfartstiden blev næsten halveret, og trafikmængden mangededoblet.

Færgehavnen i Tårs er imidlertid ikke længere den optimale løsning, først og fremmest fordi det tager lang tid at komme igennem den gravede rende ind til færgehavnen. Derfor foreslås færgehavnen flyttet til det smalleste sted på Langelandsbælt, hvor overfartstiden kan bringes ned på 21-23 minutter med det nuværende færgemateriel - og derved skabes halvtimedrift.



M/F Langeland ved dåben i Nakskov Havn i 2012. Med det nye færgemateriel blev rutens kapacitet mere end fordoblet.



Rute 9 - forbindelsen på tværs af Syddanmark

Rute 9 er først og fremmest statens vejforbindelse imellem Odense og Maribo, og omfatter også Svendborgsundbroen, Siøddæmningen, Langelandsbroen og færgedriften imellem Spodsbjerg og Tårs. Kommunerne på begge sider af Langelandsbæltet ønsker at opprioritere denne forbindelse, da den indeholder store uudnyttede potentialer for erhvervsliv, turisme og bosætning. Herudover ønsker kommunerne at sætte fokus på

forbindelsens nationale betydning som forbindelse imellem Øst- og Vestdanmark. Såfremt Storebæltsforbindelsen må lukkes i kortere eller længere perioder - vil den afkortede sejltilid indebære den nødvendige kapacitet til aflastning. Der er ca. 20-25.000 biler/døgnet på Storebælt, og 10.000 biler/døgnet i ledig kapacitet på Spodsbjerg-Tårs med nedsat sejltilid, da det forudsættes, at færgeren er i stand til at sejle hele døgnet.

Svendborgsundbroen er en del af rute 9. Dagligt kører 20.000 biler over broen, der er den eneste vejforbindelse fra Fyn til Tåsinge for bilister, cyklister, fodgængere og gods.





De markerede arealer er beskyttede engområder.

Planforhold

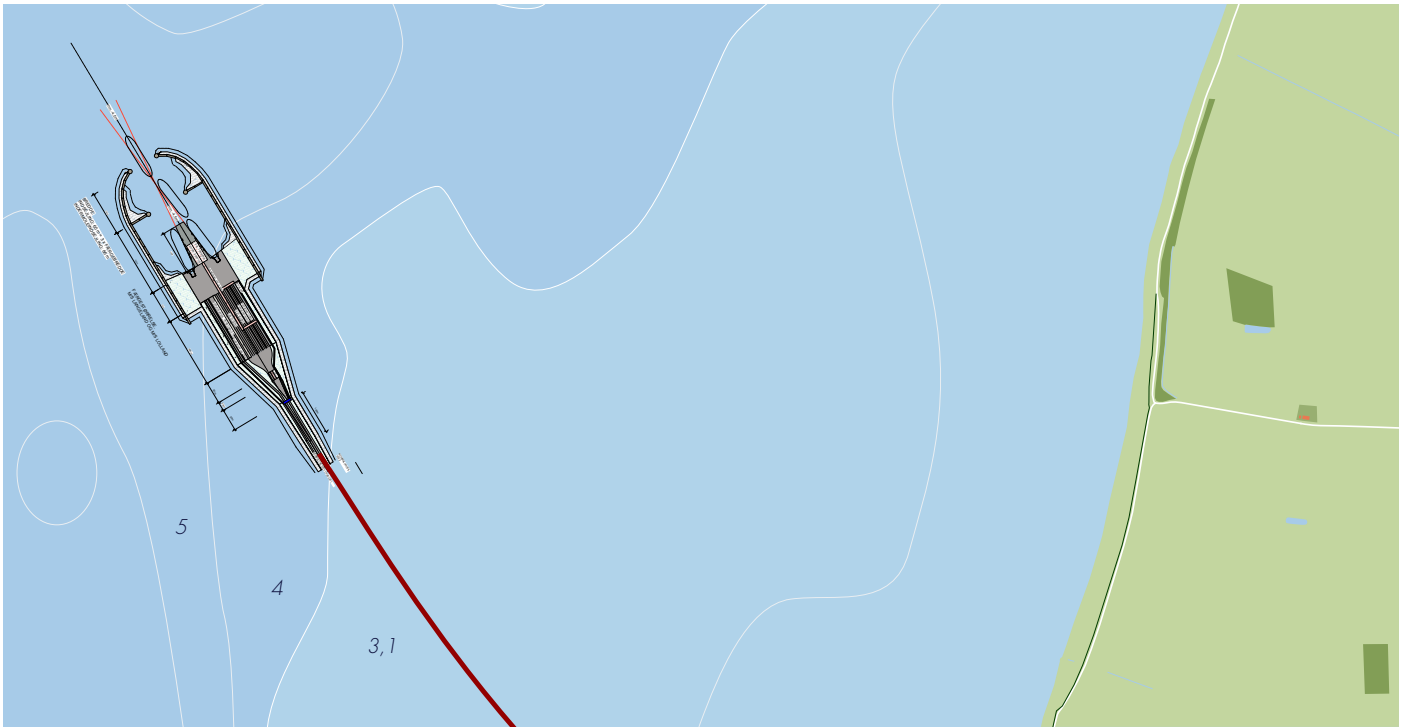
Det bliver staten som kommer til at forestå VVM processen for etablering af ny færgehavn og den tilstødende hovedlandevej. Lolland Kommune har forberedt processen ved at foretage en screening af planforhold, som ligger til grund for den skitserede linjeføring af hovedlandevejen og det samlede anlægsoverslag. I forbindelse med VVM processen skal flere forskellige linjeføringsalternativer vurderes nærmere. Lolland Kommune har besluttet at indlede dialogen med lodsejere i området, der kan blive berørt af projektet, således at de er

orienteret om, at etableringen af en ny færgehavn er et ønske som Lolland Kommune står 100% bag. Lolland Kommune har desuden besluttet at indkalde til et borgermøde om projektet, som finder sted onsdag den 20. april 2016 i kulturhuset i Sandby. Her vil formanden for Lolland Kommunes klima-, miljø- og teknikudvalg redegøre for projektet og kommunens holdning til det. Det er desuden tanken ved borgermødet at sætte aktiviteter igang, der kan sætte fokus på, hvordan lokalområdet kan anvende den nye infrastruktur.

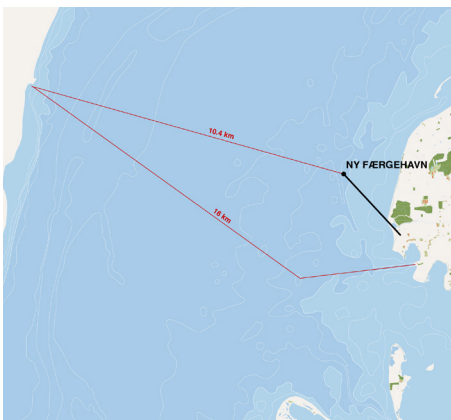
Forholdet til anden planlægning

Forslaget skal ses som et supplement til Vejdirektoratets overordnede planlægning for rute 9 således, som det er beskrevet i de 2 rapporter 292-2011, Rute 9 Tåsinge og Langeland. 408-2012, Rute 9 Lolland. Desuden er det i overensstem-

melse med den overordnede vision i Lolland kommunes Kommuneplan, hvor man går ind for visionen om en 20-20-20 forbindelse mellem Maribo til Svendborg, hvor man blandt andet ønsker en overfartstid på Tårsforbindelsen på 20 minutter.



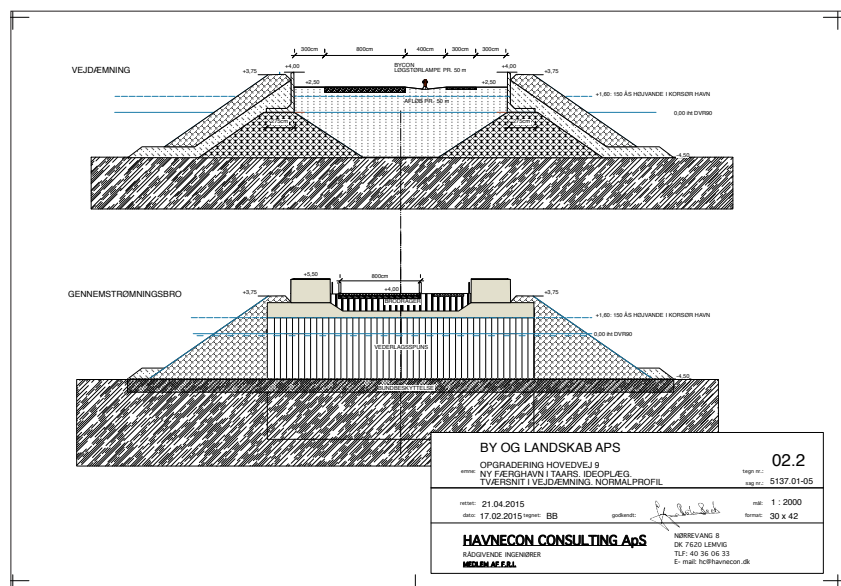
Den fremrykkede færgeshavn ved 5 meter kurven.



Færgeshavnen

Den foreslåede færgeshavn placeres i det punkt, hvor der tidligere har været kystlinje. Lolland synker 1-2 mm årligt og i tidligere tider har der i en længere periode været en kystlinje ca. 2 kilometer fra den nuværende kyst. I dette punkt stiger vanddybden hurtigt til 5 meter, det muliggør hele projektets vision med vand under kølen og god hastighed på færgemateriellet. Udgangspunktet for designet på færgeshavnen er det nuværende

færgemateriel. Færgeshavnen indrettes således, at der yderligere kan indsættes 2 tilsvarende færgere mere. Hovedgrebet i færgeshavnen er to kraftige ydermoler, hvor imellem færgeshavnen placeres. Herfra etableres en dæmning til land med hovedlandevej og cykelsti i kote 2,50 og højvandsværn på 4,00. På dæmningen etableres desuden et passende antal gennemstrømningssektioner.



Tværsnit af foreslået hovedlandevejsdæmning med gennemstrømningsmodul.



Forslag til ændring af vejforholdene ved den nye og den gamle færgehavn i Tårs.

Vejanlæggene

Vejtilslutning imellem den eksisterende motortrafikvej og den foreslåede nye færgehavn foreslås at starte i Sandby - 4-5 kilometer før den nuværende færgehavn i Tårs. Ved Frederiksdal/Tårs etableres der en tilslutning med rampeanlæg. Herfra føres den nye hovedlande-

vej henover landbrugsjorden frem til kysten med landanlæggene placeret, hvor der er færrest naturinteresser. Herfra forløber den nye hovedlandevej videre på en ca. 2,5 kilometer lang dæmning ud i søteritoriet til den nye færgehavn, der ligger på ca. 5 meters vanddybde.

Den eksisterende motortrafikvej imellem Tårs Færgehavn og Sandby fjernes, og arealet føres tilbage til landbrugsproduktion.





Svendborg set fra Rute 9 / Svendborgsundbroen.

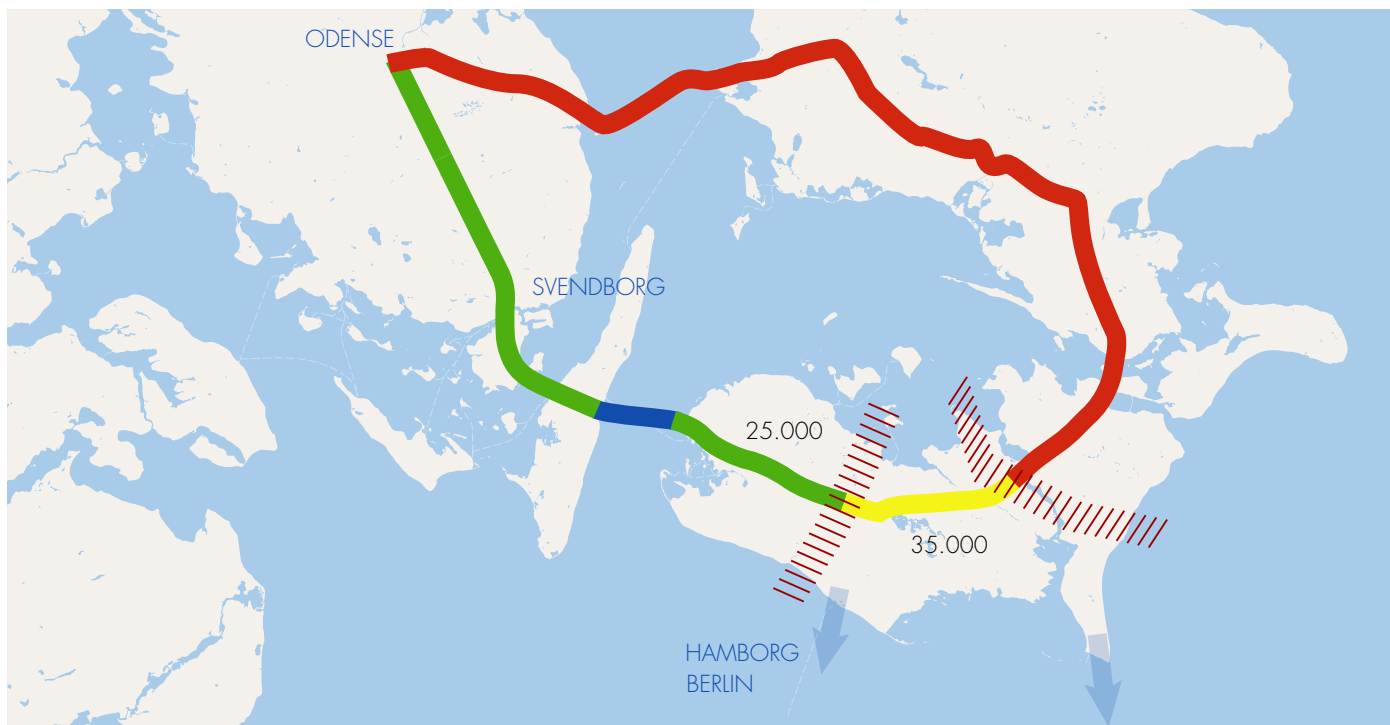
Regionale udviklingsperspektiver



Den nationale cykelrute 8 ved Nakskov fjord - der i fremtiden skal føde sydfyn med cykelturister.

Sydfyn, Langeland og Lolland vil i de kommende år kunne bruge en udvikling af rute 9 til at skabe regional vækst. Med den udvikling der er igang, og de initiativer der er sat i værk på mange fronter, kan en styrket forbindelse få afgørende betydning for erhvervsliv, turisme, bosætning, kultur og etablering af nye arbejdspladser. Med en nedsættelse af rejsetiden på Spodsbjerg-Tårs er det pludselig helt realistisk at bo i Svendborg og tage et job på Lolland, som der kommer mange flere af, når arbejdet med den faste Femernforbindelsen igangsættes omkring 2020. Det bliver også lettere at supplere overfarten med en god kollektiv trafik, der eksempelvis gør det lettere at være ung på Lolland og studere i Svendborg eller Odense. Turistområdet indeholder ligeledes store perspektiver med en forbedret tilgængelighed. Det bliver lettere at

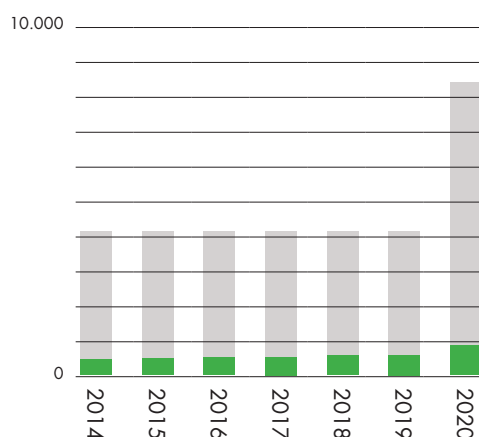
være turist i Svendborg, og besøge Knuthenborg Safaripark og den økologiske gårdbutik på Knuthenlund på en endagsudflugt. Indenfor cykelferie er området allerede en foretrukket destination. Det kan udvikles kraftigt, hvis man sideløbende udvikler den nationale cykelrute 8 i forbindelse med Spodsbjerg-Tårs. Tilgængeligheden til et stort tysk marked har store muligheder, da Tyskland er det land i verden, hvor befolkningen har det største forbrug indenfor feriecykling. I 2015 var det på 10 mia. kr. - eller mere end den samlede danske turismeomsætning. Dette perspektiv fortjener at blive udviklet allerede inden åbningen af den faste forbindelse. Til den tid vil der fra Svendborg være under en halv dags cykling til den nye station på Sydland, hvorfra der er 5 kvarter til 7 mio. mennesker, primært fra Hamborg og nordtyskland.



Fra omvej til smutvej: Når overfartstiden på Spodsbjerg-Tårs reduceres, forstørres oplandet på Lolland med 35.000 indbyggere, når man skal til og fra Fyn og Jylland.



Der er taget godt imod det nye færgeomateriel, som allerede første år betød trafikstigning på ruten.



I dag er kapaciteten 4148 med time-drift. Med halvtimedrift vil kapaciteten være 8296. Grafen viser hvor stor en del af kapaciteten der udnyttes, som grundlag for finansiering af den nye færgehavn. Grafen omfatter kun personbiler.

Økonomi og finansiering

Marine anlæg	410 mio
Landanlæg	126 mio
Diverse mindre anlægsarbejder vedr. cykelfremme samt andre maritime opgaver	40 mio
Ialt	576 mio

Anlægsoverslaget omfatter de nødvendige anlægsinvesteringer for at bringe færgeruten i drift med den nedsatte overfartstid. Desuden er der i anlægsoverslaget medtaget en række mindre anlæg, der skal styrke først og fremmest den region-

ale vækst og turismeudviklingen i forbindelse med en nedsat overfartstid. Det omfatter blandt andet en udvikling af den nationale cykelrute 8 med dobbelttrettet cykelsti ud til den nye færgehavn.

Anlægget brugerfinansieres

Med den nye færgehavn er konklusionen at der vil være en samlet kapacitet på ruten på 8296 biler i døgnet. Skal ruten hvile i sig selv på kommercielle vilkår uden statssubsidier - så kan dette være muligt ved 1000 biler i døgnet svarende til anvendelsen af 10% af den samlede kapacitet. Vejdirektoratet har skønnet at ruten, generelt uden yderligere investeringer, vil have en årlig vækst på 6%, som følge af den almindelige trafikudvikling.

Det er rådgivernes vurdering at etableringen af den nye færgehavn isoleret set vil betyde en trafikstigning på 45%. Dette indebærer, at der i 2020 med en ny færgehavn vil være en indtægtsstigning, som

medfører, at statens tilskud gennem Sund og Bælt kan bortfalde og at der herudover vil være et driftsoverskud, der fordeles imellem operatør og betaling af skibs- og vareafgifter, der betales til Sund&Bælt, der ejer de to færgehavne.

Beregningerne er baseret på et konservativt skøn, og har bl.a. ikke taget højde for, at der i februar 2016 er indgået en aftale imellem forligspartierne om køreplanen for Femernforbindelsen. Det forventes at øge godsmængden på ruten yderligere allerede i anlægsfasen, idet forskellige investeringer er fremrykket til realisering inden den tyske godkendelse af projektet.



Mere end en færgehavn

I forbindelse med Lolland Kommunes arbejde med planspørgsmål ved den fremskudte færgehavn, er der gjort en række overvejelser, der kan supplere og sammentænke anlægget. Det omfatter etablering af større vindmøller enten som test eller drift, etablering af solcellean-

læg, etablering af bassiner til behandling af forurenede havneslam, etablering af ny supplerende kystnatur og eventuelt kombineret med landindvinding, hvor nyt areal kan anvendes til landbrugsjord, skovrejsning og energiproduktion ved placering af store møller på land.

