



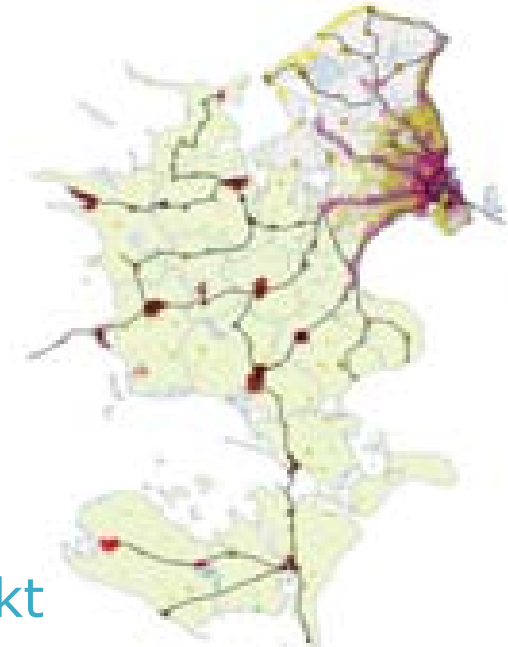
# **Sjællandsprojektet**

## **- pendling på tværs af kommunegrænser**

Fagchef René Lønnee, Region Sjælland

# Disposition

- **Indledning**
  - De fælles udfordringer
  - Dialogen om "hvad vi gør ved det"
- **Sjællandsprojektet**
  - Afsættet for projektet
  - Sådan arbejder vi Sjællandsprojektet
  - Hvad tegner der sig på nuværende tidspunkt
  - Hvad ender det med
- **Den regionale rolle i et fremadrettet perspektiv**
  - Det skal regionen
  - Regionens muligheder



# De fælles udfordringer

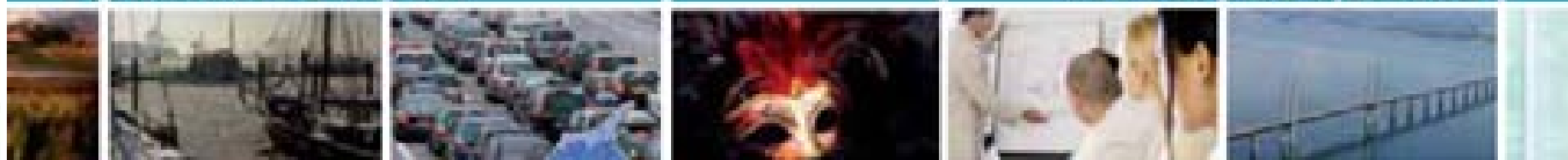
REGION  
SJÆLLAND



## Fremkommelighed

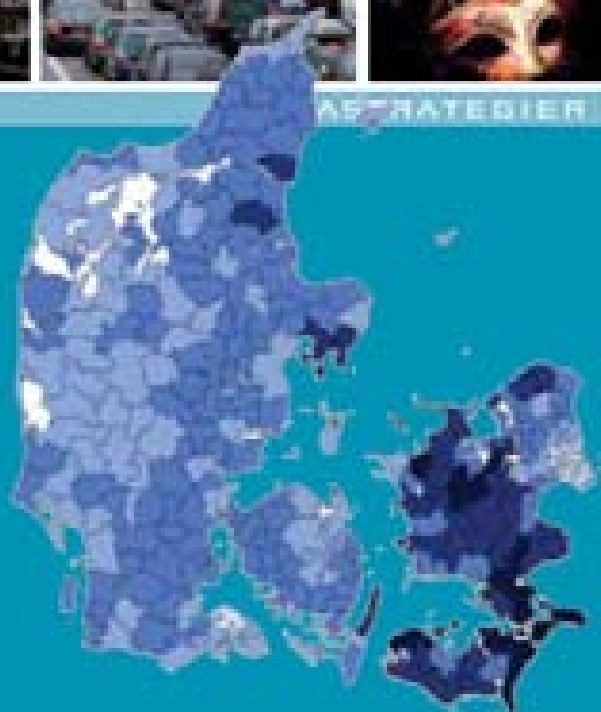
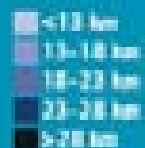
OVERORDNET STRATEGI

RUS • REGION SJÆLLAND



AFSTRATEGIER

Pendleres  
rejseafstande



Pendleres gennemsnitlige rejseafstand pr 1. januar 2004 fordelt efter bopælskommune. Kun for kommuner i Region Sjælland ses afstande på over 28 km. Kilde: Danmarks Statistik, Nyt fra Danmarks Statistik nr. 121, 2006.

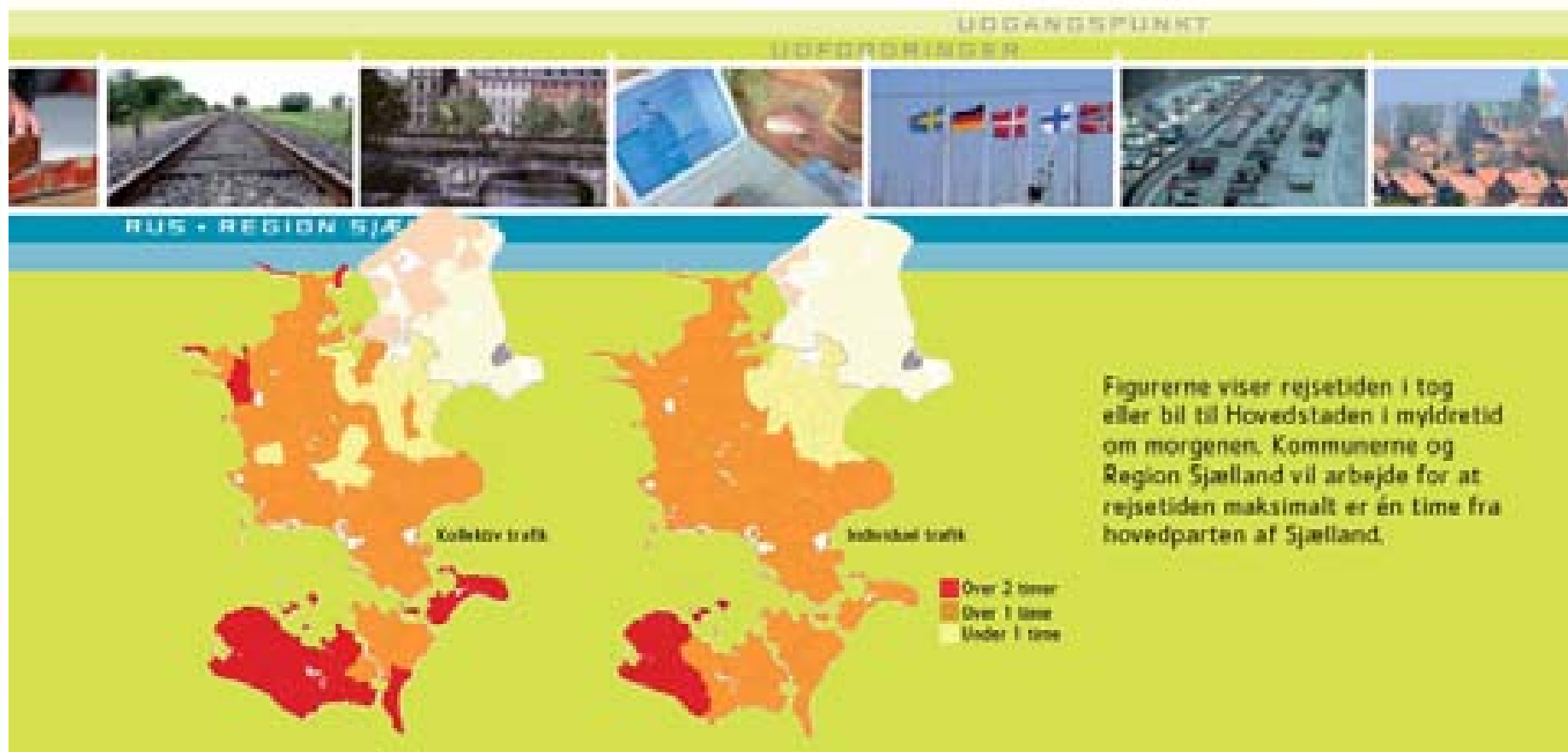
Byplandage, 1.-2. oktober 2009

# De fælles udfordringer

REGION  
SJÆLLAND



## Fremkommelighed



Byplandage, 1.-2. oktober 2009

# “Hvad gør vi ved det”



## Eksempler på interessevaretagelse

- Fyrtårnsprojekter
- Fælles trafikinitiativer
- Andre initiativer
- Understøttende analyser



Figur 1.2 - Illustration af trafikmønstre og gennemsnitlig udslip af CO<sub>2</sub> pr. km



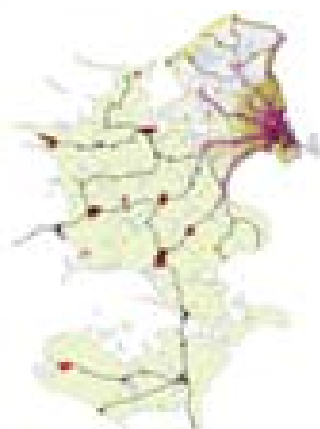
# “Hvad gør vi ved det”

REGION  
SJÆLLAND



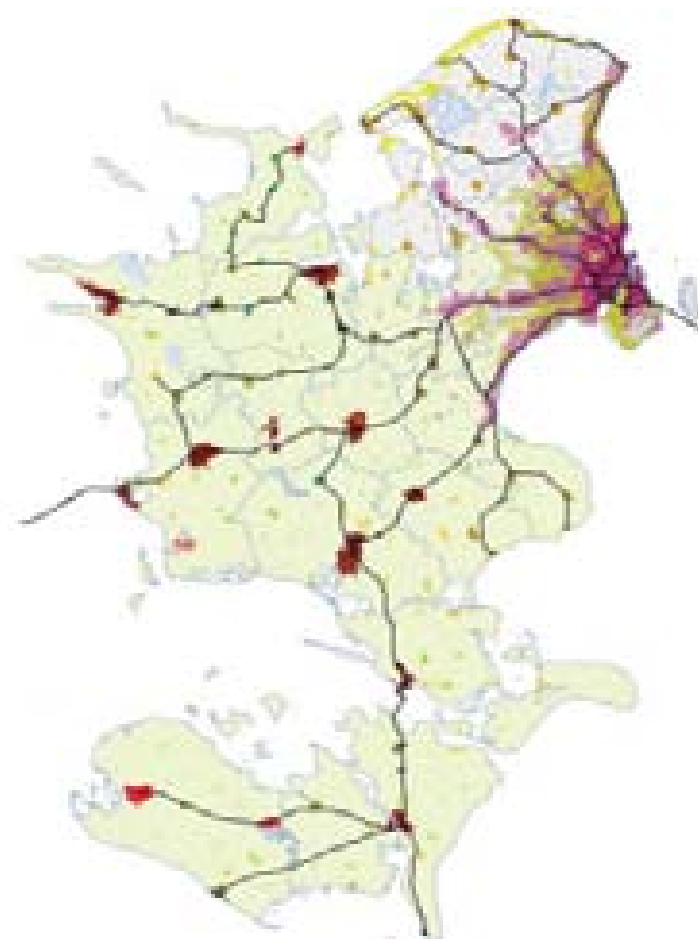
## Konkrete initiativer

- Det fælles trafikudspil som ramme
- Den Regionale Udviklingsstrategi
- Toneangivende trafikprojekter
- *Sjællandsprojektet*



# Sjællandsprojektet - Mål

- **Målet med Sjællandsprojektet er at fremme en bæredygtig og levende region med høj tilgængelighed, gode vækstbetingelser og levende byer.**
- **At Sjællandsprojektets resultater indgår i kommuneplanlægningen.**
- **At der etableres en samarbejdsmodel mellem kommuner, region og stat som gør det muligt at indgå bindende aftaler om byudvikling og infrastruktur.**

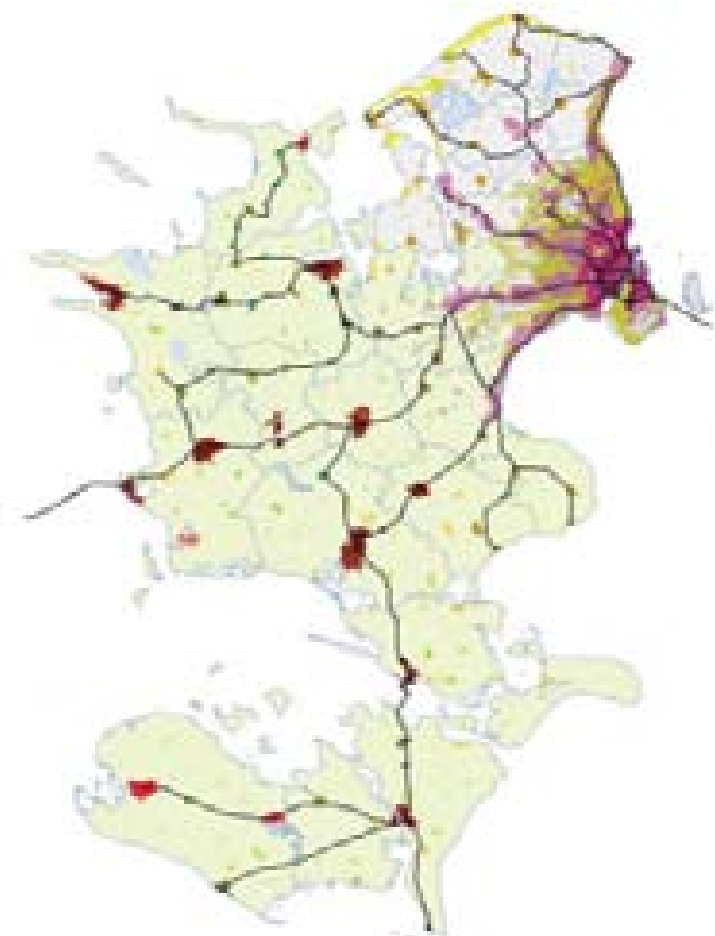


# Sjællandsprojektet - organisering

REGION  
SJÆLLAND



- **Koordineringsgruppe med By- og landskabsstyrelsen, Trafikstyrelsen, Regionen, Roskilde, Næstved, Slagelse og Vordingborg Kommuner**
- **Workshops med planlæggere fra alle 17 kommuner og Regionen**
- **Løbende orientering til kommuner og region + KGU**
- **Kommunerne betaler 60 % af projektomkostningerne (1 mio i alt) og leverer en måneds arbejdskraft. Regionen og staten deles om den øvrige del.**



Byplandage, 1.-2. oktober 2009



# Sjællandsprojektet

## - overvejelser om vision og opmærksomhed

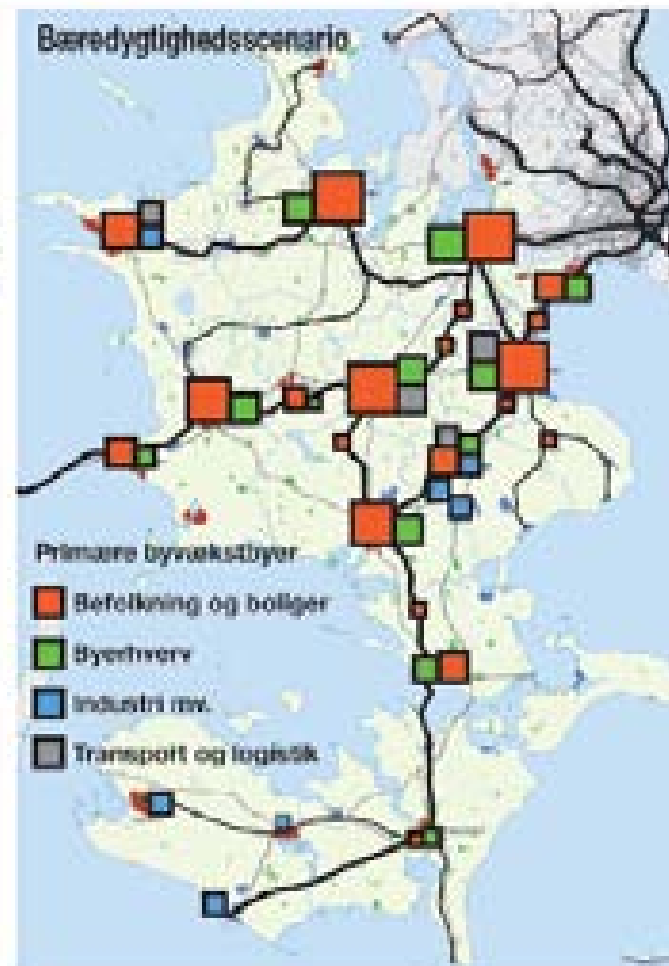
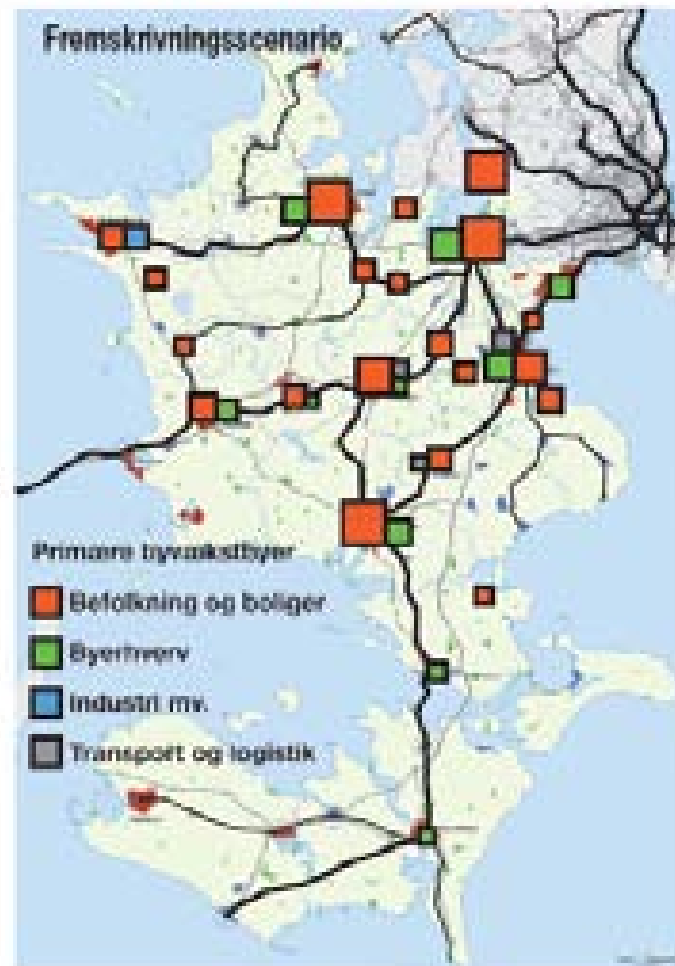
REGION  
SJÆLLAND



- **Sammenhæng på Sjælland (også hovedstadsområdet)**
- **Bæredygtig by- og trafikudvikling**
- **Store stationsbyer er fremtiden**
- **Små stationsbyer med potentiale**
- **Flere stationer ?**
- **Parker og rejs anlæg ved motorveje/nye stationer**
- **Sammenhæng i trafikinvesteringer**
  
- **A-byer, B-byer og C-byer, der skal udvikles forskelligt!**
- **Byer uden station?**
- **Får vi et landsplandirektiv – "regionplan" ?**
- **Vil Trafikstyrelsen nedlægge stationer?**
- **Den kommunale og den regionale rolle...**

Byplandage, 1.-2. oktober 2009

## To forskellige scenarier for udviklingen på Sjælland



### Fremskrivningsscenario

Spredt byvækst

Bytæthed som hidtil

Kun kendte infrastrukturforbedringer

### Fremskrivningsscenario

Byvækst og transport tænkt sammen

Samme befolkningsvækst

Større arbejdspladsvækst

Større bytæthed

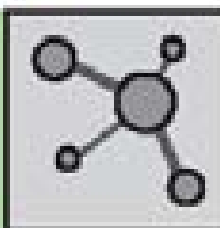
Yderligere transportforbedringer

Scenarierne - hvad nu hvis vi foresbiller os .....



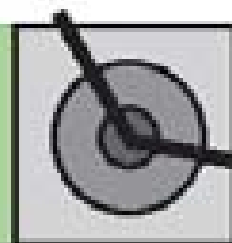
## Sådan er scenarierne vurderet!

Ændret lokalisering af byvækst i kommunen  
- Boliger  
- Arbejdspladser



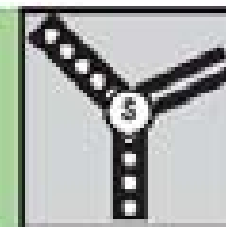
+

Større tæthed i boligbyggeriet i byerne



+

Højere hastigheder på banerne





## 1. Ændret lokalisering af boliger

### Opdeling i "ABC-byer"

Et værktøj til at fordele vækst og vise forskelle i transport og CO<sub>2</sub>-udslip

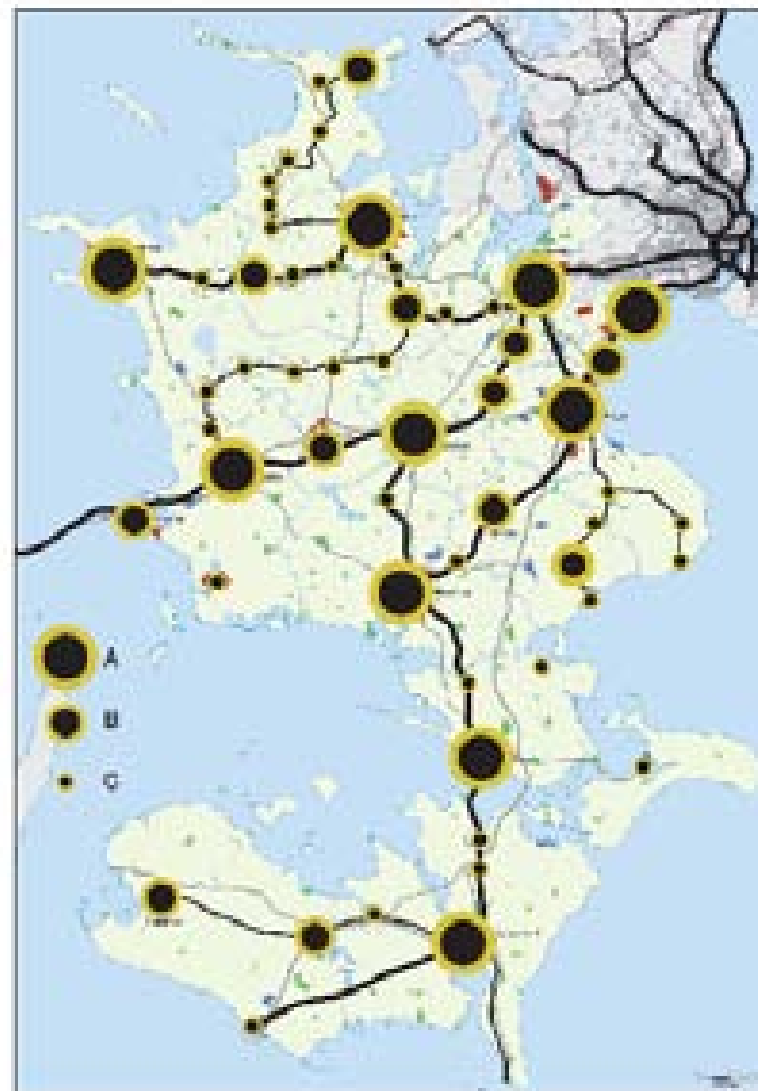
#### Kriterier

- Bystørrelse
- Dækning med arbejdspladser
- Station
- Regionalbusser
- Stationsbyer med særligt byvækstpotentiale

55 byer at fordele vækst på i bæredygtighedsscenarioet

- 10 A-byer
- 12 B-byer
- 33 C-byer
- Resten er D-byer og -områder

Befolkningstilvæksten er IKKE fordelt over kommunegrænser





## 1. Ændret lokalisering af boliger



**Kendte sammenhænge, der er brugt i bæredygtighedsscenariet**

**Store byer - mindre trafik**

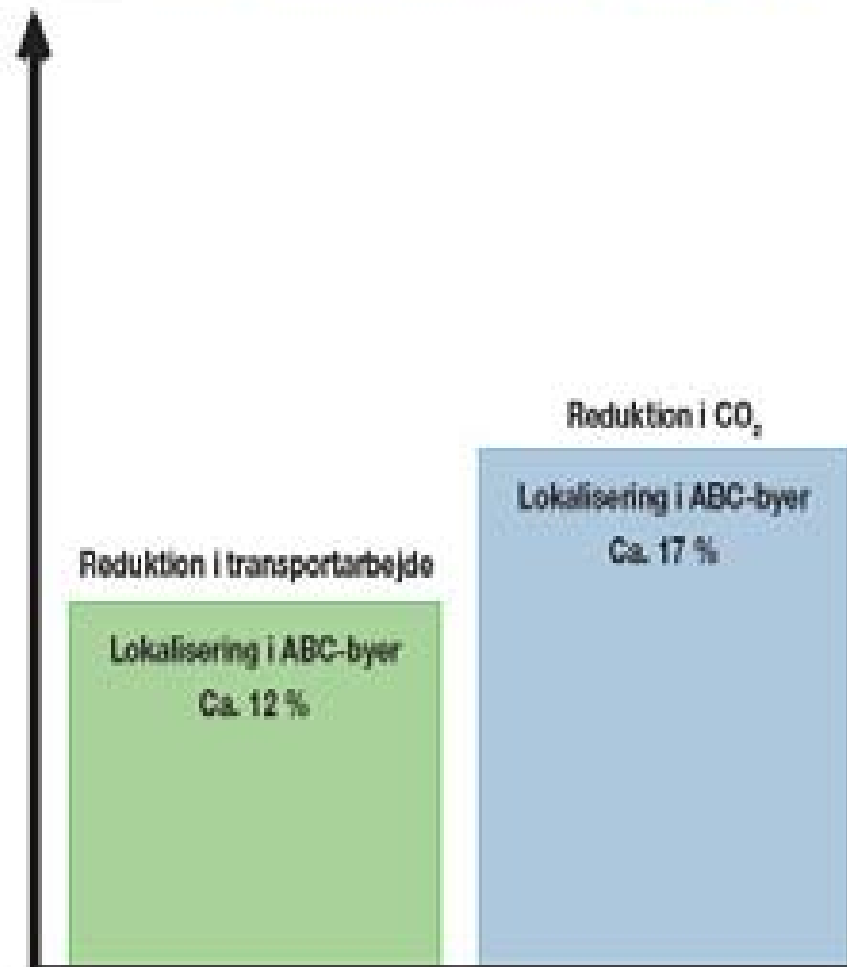
- Ca. 25 % færre korte km. i store byer end i de små byer og landdistrikter
- Ca. 30 % færre korte km. i bil

**Tæt på station - flere vælger tog, færre vælger bil**

- Op til 2½ gange mere togtransport fra boliger tæt på station end i resten af stationsbyen
- Størst effekt i statsbanebyerne, mindre i lokalbanebyerne



## 1. Ændret lokalisering af boliger



### Effekt af at fordele befolkningstilvækst på ABC-byer

#### 1. Forudsætninger

- Befolkningstilvækst + uddynding flyttes fra D-områder til ABC-byer
- Viser hvad der sker hvis der ikke bygges nye boliger i D-områder

#### 2. Resultat

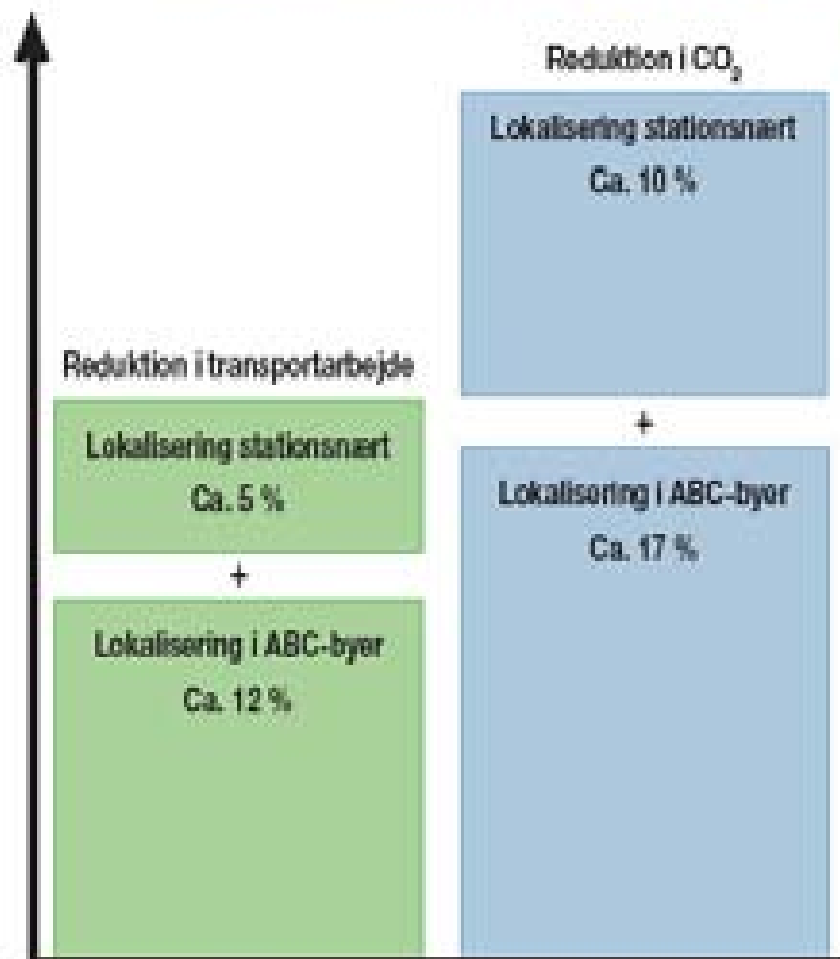
- Transportarbejde reduceres med ca. 12 %
- CO<sub>2</sub>-udslip reduceres med ca. 17 %
- Togandelen stiger fra ca. 12 % til ca. 17 %
- Bilandelen falder fra ca. 82 % til ca. 76 %

#### 3. Potentiale

- 43.000 kan komme til at bo i ABC-byer frem for D-områder frem til 2030



## 1. Ændret lokalisering af boliger



### Effekt af at fordele befolkningstilvækst stationsnært

#### Forudsætninger

- Fremskrivningsscenario: 20 % af befolkningstilvæksten placeres stationsnært
- Bæredygtighedsscenario: 100 % af befolkningstilvæksten placeres stationsnært

#### Resultat

- Transportarbejde reduceres med yderligere ca. 5 %
- CO<sub>2</sub>-udslip reduceres med yderligere ca. 10 %
- Togandelen stiger yderligere fra ca. 17 % til ca. 26 %
- Bilandelen falder yderligere fra ca. 76 % til ca. 66 %
- Hvis mindre andel lokaliseres stationsnært så mindre effekt!

#### Potentiale

- 43.000 kan komme til at bo mere stationsnært



## 1. Ændret lokalisering af arbejdspladser



Kendte sammenhænge, der er brugt i bæredygtighedsscenariet

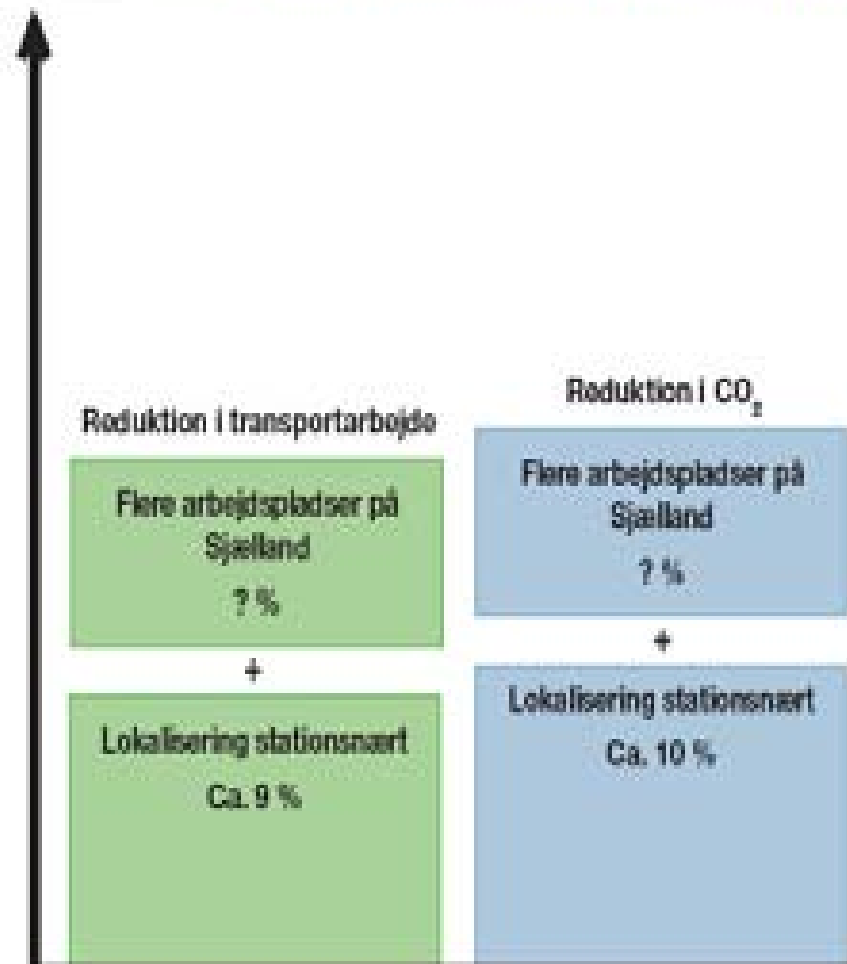
Stationsnærhed har betydelig effekt

- Ca. 15 % mindre transportarbejde fra arbejdspladser tæt på statsbanestationer
- 15 - 20 % mindre biltransport fra arbejdspladser tæt på statsbanestationer
- Op til 30 - 40 % mere togtransport fra arbejdspladser tæt på statsbanestationer
- Også effekt ved arbejdspladser tæt på lokalbanestation





## 1. Ændret lokalisering af arbejdspladser



### Effekterne af at placere arbejdspladser stationsnært

#### Forudsætninger

- Fremskrivningsscenario: 40% af væksten placeres stationsnært
- Bæredygtighedsscenario: 100% af væksten placeres stationsnært

#### Resultat

- Det samlede transportarbejde reduceres med ca. 9 %
- CO<sub>2</sub>-udslip reduceres med ca. 10 %
- Biltransportarbejdet reduceres med ca. 12 %
- Togtransportarbejdet foreges med ca. 8 %

#### Potentiale

- Vækst på 25.000 arbejdspladser
- Ekstra vækst på ca. 30.000 arbejdspladser i bæredygtighedsscenariet indgår ikke i vurderingen



## 2. Større tæthed i boligbyggeriet



Kendte sammenhænge, der er brugt i bæredygtighedsscenarioet

Energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip reduceres ved større tæthed



## 2. Større tæthed i boligbyggeriet

### Effekter af større tæthed i boligbyggeriet

#### Forudsætninger

##### Fremskrivningsscenarioet

- 25 % åben lav, 43 % tæt lav og 32 % tæt høj

##### Bæredygtighedsscenarioet

- 15 % åben lav, 45 % tæt lav og 40 % tæt høj

#### Resultat

- Forskel i energiforbrug på de 2 scenarier = 5 %
- Sparet CO<sub>2</sub> (emissionsfaktor på 89 g/kWh) = 5 %

#### Potentiale

- Potentiale 90.000 boliger

Reduktion i energiforbrug

Storre boligtaethed

Ca. 5 %

Reduktion i CO<sub>2</sub>

Storre boligtaethed

Ca. 5 %



## 3. Højere hastigheder på banerne



Kendte sammenhænge, der er brugt i bæredygtighedsscenarioet

Kortere rejsetid - flere passagerer

Forudsætninger for scenario

Fremskrivningsscenarioet

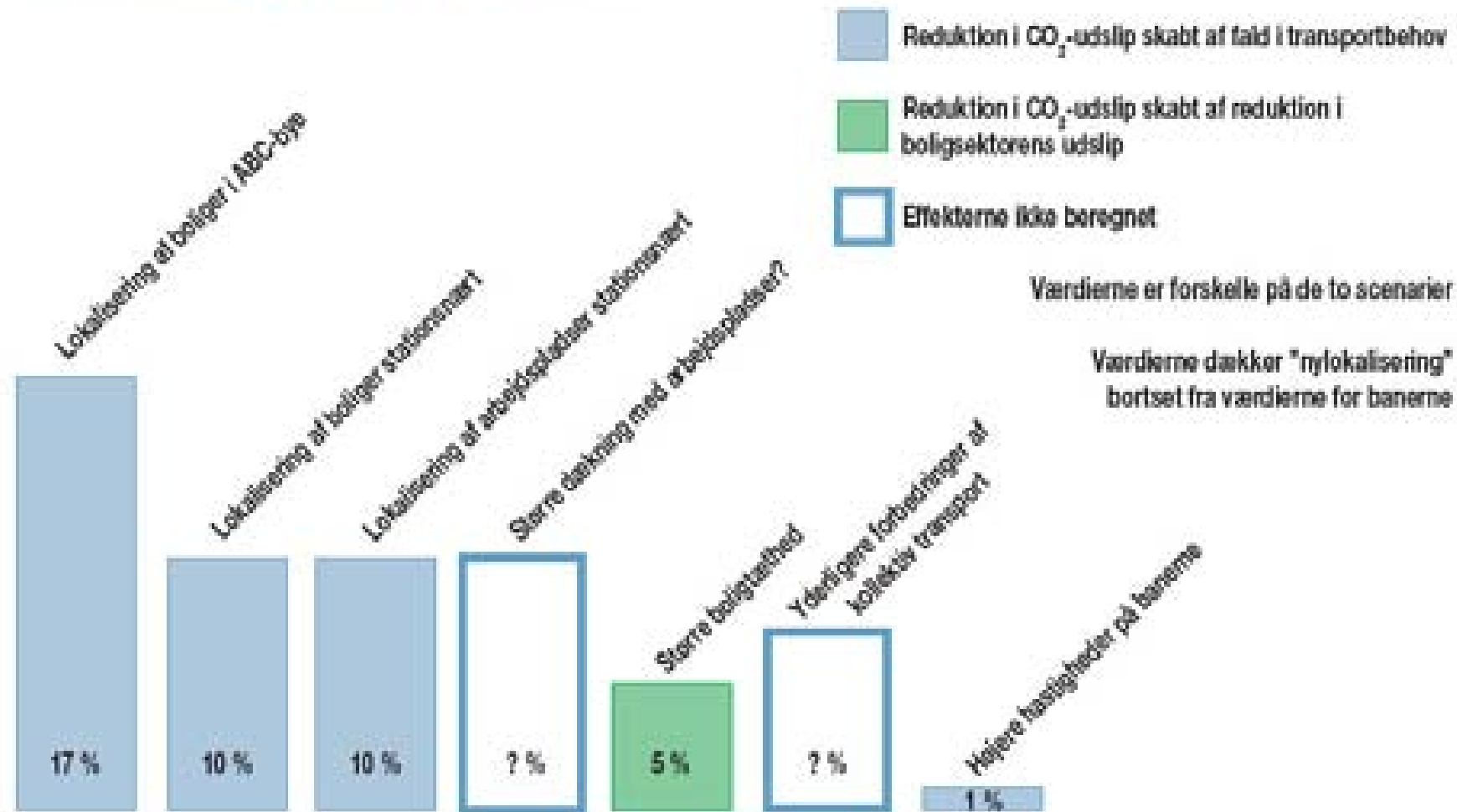
- Den nuværende infrastruktur, nuværende rejsetider, nuværende frekvenser og nuværende komfort ....
- + kendte og besluttede investeringer, som indgår i transportaftalen

Bæredygtighedsscenarioet

- Rejsetider på hovedbanen Korsør-Roskilde og S-togsnettet fastholdes som nu
- Rejsetider på alle øvrige baner reduceres



## Samlet oversigt over CO<sub>2</sub>-reduktion



# Sjællandsprojektet – mm.

REGION  
SJÆLLAND



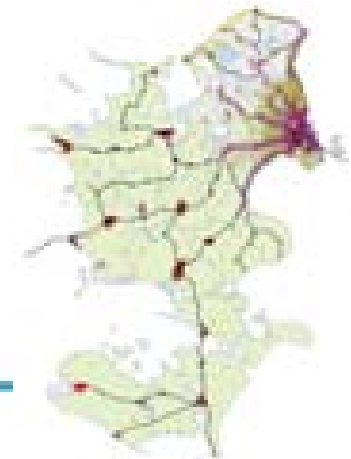
- **Strukturbilleder**
- **Idekatalog**
- **Samarbejdsmodeller**





## Hvad ender det med....

- **Projektet afsluttes formelt i 2009**
- **Afsluttende møde på politikerniveau**
- **Projektresultatets status**
- **Skal vi fortsætte ad denne vej.... (del 2?)**
- **<http://www.blst.dk/Landsplan/Sjaellandsprojektet.htm>**



# Den regionale rolle - i et fremadrettet perspektiv



## Det skal regionen

### - Formelle roller:

- Den regionale kollektive trafik
- Aktør i formelle fora
- Udviklingsstrategier mm.



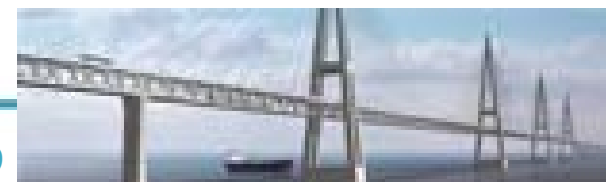
## Regionens muligheder

### - Uformelle roller:

- Initiativtager, facilitator, medspiller, dagsordensætter, forandringsagent ....



Byplandage, 1.-2. oktober 2009







# Sjællandsprojektet

- pendling på tværs af kommunegrænser