FYNSPROJEKTET

Videnindsamling og Videnopdatering om Fyn
Baggrundsrapport

Februar 2012

Indhold

Indledning.....3

Delanalyse A
Hvad får byregioner til at vækste?..... 4

Delanalyse C
Opsamling af eksisterende analyser om Fyn og Øerne.....21

Delanalyse D
De politiske visioner..... 38

Delanalyse E
Den politiske virkelighed..... 45

Delanalyse F
De fynske fyrtårne.....50

Delanalyse G:
Infrastrukturplaner på Fyn.....56

Bilag:

Delanalyse B
Videnerhvervanalyse Fyn

Delanalyse H
Kontur Fyn 2011

Fynsprojektet - Videnindsamling og Videnopdatering om Fyn, Baggrundsrapport, februar 2012

Rapporten er udarbejdet som den indledende del af Fynsprojektet.

Parterne i Fynsprojektet er: Assens Kommune, Nordfyns Kommune, Langeland Kommune, Ærø Kommune, Svendborg Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune, Nyborg Kommune, Kerteminde Kommune, Odense Kommune, Region Syddanmark og Miljøministeriet

Indledning

Videnindsamling og videnopdatering om Fyn udgør det indledende arbejde i Fynsprojektet og har til formål at skabe et samlet overblik over tilgængelig og relevant viden om Fyn, på et så opdateret grundlag som muligt. Den indsamlede viden skal bruges til at opstille et billede af de største fynske udfordringer og potentialer – og til at pege på, hvilke temaer, der skal indgå i det strategiske Fynsprojekt, der udgør kernen i Fynsprojektet, og hvor der skal arbejdes med en fælles fynsk planstruktur, der kan bidrage til at fremme en fælles fynsk vækstdagsorden.

Der er udarbejdet otte delanalyser om Fyn i forbindelse med videnindsamlingen og videnopdateringen:

A: Hvad får byregioner til at vækste?
B. Videnerhvervsanalyse Fyn
C. Opsamling på eksisterende analyser om Fyn
D. De politiske visioner på Fyn
E. Den politiske virkelighed
F. De fynske fyrtårne
G. Infrastrukturplaner
H. Kontur Fyn 2011

Delanalyserne A, C, D, E og F er udarbejdet af COWI A/S, delanalyse B i et samarbejde mellem Udvikling Fyn, Region Syddanmark og Naturstyrelsen, delanalyse G af Odense Kommune og delanalyse H af Region Syddanmark.

Alle delanalyser er gengivet i fuld længde i denne rapport. Delanalyserne B og H er dog vedhæftet som selvstændige bilag til rapporten. Videnindsamlings- og videnopdateringsrapporten ledsages af rapporten Den Fynske Virkelighed 2012, der udover korte resumeer af delanalyserne består af konklusioner på analyserne, samt forslag til, hvilke plantemaer, der skal arbejdes videre med i det strategiske Fynsprojekt. Den Fynske Virkelighed 2012 er udarbejdet af Fynsprojektets projektgruppe.

Delanalyse A
Hvad får byregioner til at vækste?

Indledning

Spørgsmålet om, hvad der får byregioner til at vækste, har været et stort tema for politikere, forskere og erhvervslivet igennem de sidste 200 år. Kompleksiteten og bredden af emnet har resulteret i en lang række forskellige teorier og syn på, hvilke parametre der bør fokuseres på, for at få byregioner til at vækste. Emnet har vakt stor interesse blandt politikere, planlæggere og forskere, og én ting kan de mange forskelligartede teorier og erfaringer blive enige om: I takt med den moderne samfundsudvikling med stigende krav til viden, samles væksten mere og mere om de store byer og de omkringliggende regioner. Der er tale om en dobbeltsidet proces, hvor de stærke byregioners vækst skaber højere levestandard, og når borgerne har de bedste rammer skaber de væksten - det handler med andre ord om at starte væksten, og senere om at fastholde en positiv vækstspiral.

Det, der har virket i én byregion, virker ikke nødvendigvis i en anden. For det første er forudsætningerne for vækst forskellige fra region til region, og for det andet ændrer vækstbetingelserne sig over tid. Teorier og modeller for regional udvikling er typisk udviklet på baggrund af studier af, hvordan den regionale udvikling har været og giver ikke nødvendigvis de rigtige svar på, hvad der skaber vækst fremadrettet. Den nuværende økonomiske krise kan tænkes at markere nogle paradigmeskift i betingelserne og mulighederne for regional udvikling, som hverken teorier og modeller eller gode cases fra virkeligheden kan inspirere til at tænke ind i nutidige strategier for regional udvikling.

Med udgangspunkt i den fremadrettede planlægning for vækst, er det målet at bruge teorier og modeller for regional udvikling og gode eksempler som sigtelinjer og prioriteringsgrundlag for det videre arbejde i Fynsprojektet. På baggrund af en gennemgang af anerkendt forskning, analyser fra EU og kontakt til forskere kan der peges på 7 gennemgående parametre for vækst. Det er vigtigt at have for øje, at planlægning og strategier kan være med til at prioritere og udvikle rammebetingelserne for vækst. Både teorier, analyser og de konkrete cases viser, at menneskelige faktorer - evnen, viljen og talentet - til at omsætte gunstige rammebetingelser til vækst spiller afgørende roller.

7 centrale elementer i byregioners vækst

1. Beslutningskraft og territorielt samarbejde
2. Udnyttelse af lokale vækstpotentialer
3. God international, national og regional tilgængelighed
4. Stærk evne til erhvervsudvikling og innovation
5. Stærke forsknings- og udviklingsmiljøer
6. Attraktive bymiljøer
7. Markedsføring af oplevelser

”Mange siger, at vi lever i et ”informations” eller ”videns” samfund. Hvad der i langt højere grad er fundamentalt sandt er, at vi nu har en økonomi baseret på menneskelig kreativitet. Kreativitet er den afgørende kilde til øget konkurrenceevne. Kreativitet kommer fra mennesker, hvilket betyder, at mennesker er vor tids kritiske masse.”

Richard Florida, 2002

Det er også kendetegnende, at byregioner, der har haft succes med at skabe vækst, typisk har været gode til at udnytte ”stedets potentialer”, og at markant vækst i byregionernes typisk sker i et åbent og positivt samspil mellem et stort netværk af aktører.

Den samlede pakke af vækstparametre vil i dette notat først blive gennemgået med udgangspunkt i forskning, viden og analyser, og derefter vil de blive eksemplificeret gennem en række relevante cases.

Megatrends vedrørende regional udvikling

Byerne har siden de første bydannelser været drivkraft for udviklingen af den menneskelige civilisation, og former rammen om samfundets økonomiske vækst. Byernes betydning som drivkræfter for vækst har været stærkt tiltagende efterhånden som udvikling, produktion og salg af varer og ydelser er blevet mere komplekse og kræver højere grad af viden og bidrag fra mange forskellige og højt specialiserede kompetencer. Den stigende hastighed for udveksling af varer, erfaringer og idéer mellem både byens borgere og byer imellem har betydet at tilgængeligheden til kreativ og kompetent arbejdskraft og markeder er blevet afgørende faktorer for byernes vækst. (Pike et al., 2011)

Tilstrømningen til byerne - både på nationalt, europæisk og globalt niveau - er til stadighed stigende, og byerne bliver større og vokser sammen til byregioner.

De regionale megatrends mod vækst i de store byregioner ses både på overordnet globalt plan og på europæisk plan. Vækstcenteret i EU samles om "The Pentagon Area", som er det femkantede område der afgrænses af London, Paris, Milano, München og Hamburg. Ifølge European Spatial Planning Observation Network (ESPON) står The Pentagon Area for 46 % af BNP i EU, men rummer kun 32 % af befolkningen (ESPON, 2010).

I Danmark tegner der sig som bekendt også et billede af to store vækstregioner, Øresundsregionen og Østjylland, med høje vækstrater på vigtige parametre som befolknings- og arbejdspladsvækst. Byer som Odense og Aalborg med tilhørende opland (byregion) er placeret i en mellemposition med nøgletal for vækst, der ligger på et niveau mellem de to store vækstregioner og landets yderområder.

Den danske vækst afhænger i stigende grad af den samlede europæiske vækst, og Europa som helhed står over for en række udfordringer, som er blevet tydeligt trukket frem med finanskrisens start i 2008. Danmark har klaret sig forholdsvis godt gennem krisen, hvorimod flere sydeuropæiske lande er mere alvorligt ramt.

Europas og Danmarks udfordringer

ESPON har foretaget omfattende analyser af den europæiske genopretning frem mod 2020, og de tendenser der gør sig gældende for Europas ændrede position i verdener:

- Europa står over for en række væsentlige udfordringer: Konkurrencemæssige udfordringer fra Asien og Syd-, Mellem- og Nordamerika, flere ældre borgere (dobbelt så mange i 2060 som i 2010) og en mindre arbejdsstyrke, stigende energipriser og mulige klimapåvirkninger.
- Europas konkurrenceevne afhænger stærkt af de globale byer og metropolregioner, hvor virksomheder kan drage fordel af højt vidensniveau og nærhed til verdensmarkederne.
- Vigtigheden af tilgængelighed til andre byer og globale markeder er stigende, og antallet af og hastigheden på forbindelserne er en afgørende forudsætning for en effektiv integration af alle de europæiske områder. Her spiller et europæisk netværk af højhastighedstog en stor rolle.
- God ledelse, styring og samarbejde er vitale for væksten på alle geografiske skalaer, og inkluderer partnerskaber på byregions- og større makroregionsniveau såvel som på tværs af politiske sektorer.

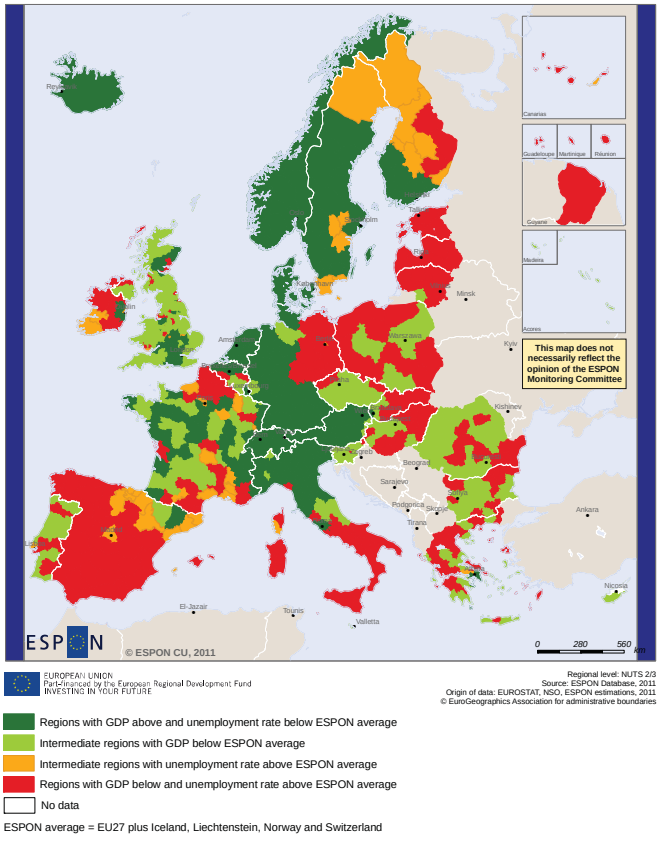
Europas andel af verdensøkonomien er faldende. For 50 år siden stod de 6 stiftere af den fælles europæiske sammenslutning for omkring 21 % af verdensøkonomien - i dag er tallet det samme til trods for at EU nu tæller 27 lande (ESPON, 2010). Europa er dog stadig en global økonomisk magtfaktor, og for at Danmark og Europa fortsat kan vækste og spille en betydelig global rolle, kræves en stærkere integration og tættere samarbejder mellem virksomheder, stater og forskningsmiljøer på tværs af by-, regions- og landegrænser.

Stigende urbaniseringsgrad

- *Ca. 90 % af danskerne bor i byer på mere end 200 indbyggere*
- *Ca. 50 % af danskerne bor i byer på mere end 20.000 indbyggere*
- *Ca. 75 % af den europæiske befolkning bor i byer*
- *Ca. 50 % af verdens samlede befolkning bor i byer*

Kilde: Danmarks Statistik og Verdensbanken

European Regions 2010: Economic Welfare and Unemployment



4 områder der forventes at drive innovationen og den næste økonomiske vækstbølge frem mod 2020:

- *Nanoteknologi*
- *Bioteknologi*
- *Informationsteknologi*
- *Kognitive videnskaber*

Kilde: ESPON, 2010

Byhierarki og bynetværk

Den stigende globalisering har medført, at regioner og nationer integreres stærkere og at kapitalbevægelser i stigende hastighed krydser by- og landegrænser. Byerne er blevet magneter for økonomiske og sociale funktioner, og det er i høj grad her væksten sker. Den traditionelle hierarkiske opdeling af storbyer overfor landområderne har i stor udstrækning betydet, at det største fokus er blevet tildelt de steder med den hurtigste udvikling - nemlig de store metropoler.

De globale trends peger på, at det er i verdens største byer, hvor den store økonomiske vækst sker. Uden for de helt store byer viser tendenserne, at byerne bindes tættere sammen af en infrastruktur, der giver mulighed for hurtigere at tilbagelægge større afstande. I Danmark kan der peges på 5 byregioner, der alle rummer hver deres potentialer: Hovedstadsområdet, Aarhusområdet, Nordjylland, Trekantområdet og Fyn. Hver enkelt byregion må tage udgangspunkt i den nuværende og den fremtidige situation, og tage udgangspunkt i den geografi, de borgere og de kvaliteter som byregionen rummer. De globale trends viser, at det i mange byer og byregioner har været et mål at skabe høj økonomisk vækst. De samme trends viser også, at den stræben, som mange byregioner har om at skabe stor økonomisk vækst ikke altid er meningsfuld. For byregionerne handler det med andre ord om at skabe kvalitet for byregionens borgere.

Inden for en byregion findes større og mindre byer, der er bundet sammen i et netværk af infrastruktur og samarbejder. Ofte har teorierne omkring byregioners vækst fokuseret på de store byer som drivere for væksten. Imidlertid spiller de mindre byer og landområderne en stor rolle for væksten i den enkelte byregion. Der er stor forskel på byer i en byregion, og de mindre byer rummer store potentialer, som de større byer ikke har. Nærhed, stærkt foreningsliv, naboskab, gode bosætningsmuligheder og en lang række små virksomheder er nogle af potentialerne for de mindste byer (Lorentzen et al., 2011).

Hvad siger forskningen om, hvad der skaber vækst i byregioner?

Efter 2. verdenskrig har der i den vestlige verden været et stigende fokus på regional udvikling i byregioner, hvor samspillet mellem byerne og landdistrikterne mod en samlet økonomisk vækst har været et væsentligt emne (Illeris, 2010). De store byer har haft en betydningsfuld rolle for den regionale vækst, og indbyggerne i byerne kan drage fordel af de mange muligheder, som de store byer har. Med overgangen fra industrisamfund til informationssamfund og til nu at kunne betegnes som et videns- eller oplevelsessamfund kan borgere og virksomheder vælge mange forskellige steder at lokalisere sig. Nye kommunikations- og transportteknologier er med til at accelerere udviklingen.

Den regionale udvikling er ved at få en ny betydning, hvor udvikling mod eksempelvis nye erhvervsmuligheder, nye kompetencer samt inspirerende fysiske og sociale miljøer vinder indpas. Især den private sektor spiller en stor rolle for væksten i byregioner. De mange mindre virksomheder kan i nogle byregioner udgøre en stor andel af det samlede antal arbejdspladser, og en del af virksomhederne ligger i de mindre byer. Derfor er det vigtigt at se på helheden i erhvervsstrukturen i den enkelte byregion for at kunne drage fordel af de forskellige muligheder, som en byregion ofte rummer.

Regional planlægning og regional politik foregår på tværs af traditionelle fag og sektorer og har til formål at udvikle regionen til fordel for borgerne. Forskningen i, hvad der skaber vækst i byregioner, har været under udvikling i særligt de sidste 60 år. Selvom det er alment accepteret, at der ikke findes ”mirakelløsninger” for den regionale udvikling, viser gennemgangen af forskningslitteraturen alligevel en række tendenser.

1. Beslutningskraft og territorielt samarbejde

Gennemgang af litteraturen viser, at styrke til at kunne lede og træffe beslutninger på fælles og højt niveau i en byregion er et vigtigt element i en byregions muligheder for at skabe vækst. Byregionens beslutningskraft omfatter en stærk politisk ledelse, der er i stand til at træffe beslutninger om prioriteringer og at udnytte de vækstmuligheder, som byregionen har. Den politiske ledelse kan sætte byregionens fælles interesser på dagsordenen og kan have styrken til at fremme byregionens interesser nationalt og internationalt. Sidst, men ikke mindst, kan den politiske ledelse optræde som en stærk partner overfor erhvervslivet, uddannelses- og forskningsinstitutioner mv.

Flere forskningsmiljøer er de senere år begyndt at beskæftige sig meget med principper for governance.

Også meta-governance er blevet et mere udbredt begreb, hvor meta-govenors forstås som de aktører der er "edderkopperne i nettet" og som primus motor for udviklingen. Det understøtter tendenserne til, at vækst i byregioner sker som beslutningskraftige samarbejder (Sørensen & Torfing, 2005).

Beslutningskraften omfatter også tilstedeværelsen af statsinstitutioner og hovedsæder for private virksomheder. Samlet set handler det om, at jo stærkere magt byregionen besidder - både som offentlig myndighed og i erhvervslivet - jo større mulighed har byregionen for at optræde samlet, prioritere og gennemføre vækstpolitikker og indgå med styrke i dialogen med overordnede myndigheder.

På det regionale niveau viser gennemgangen af litteratur, at der er behov for stærkt politisk lederskab for at få kommunerne og byerne i en større byregion til at trække i samme retning. Ved at skabe fælles identitet, ved at blive enige om målsætningerne og ved at skabe gode relationer mellem forsknings- og erhvervslivet opnås de bedste regionale forudsætninger for vækst.

På det lokale niveau er det vigtigt at få etableret en organisation f.eks. et center eller et offentligt privat partnerskab, der har til formål at binde de lokale aktører tættere sammen. De lokale aktører har behov for et sted at henvende sig om samarbejder, om sparring og om muligheder for finansiering og i flere af de succeshistorier, der er beskrevet senere, spiller et sådant lokalt vækstcenter typisk en afgørende rolle.

Beslutningskraft fra lokale aktører spiller en betydningsfuld rolle for implementeringen af de strategier, som skabes af den politiske ledelse, og de kan medvirke til at skabe vækst i de rammer, som er udlagt af politikerne. De lokale aktører kan også påvirke den politiske dagsorden positivt, og et mere erhvervsvenligt miljø kan etableres. Det kan være vanskeligt for myndighederne at sikre, at rammerne for vækst bliver udfyldt, og derfor har det lokale engagement og drivkraften fra erhvervsdrivende, iværksættere mv. stor betydning. Analyser og forskning viser, at de store hovedsæder eller store filialer af store virksomheder har et stort potentiale til at påvirke både den politiske dagsorden og væksten.

Betydning for Fyn: Udvikling Fyn er et eksempel på et overordnet politisk forum, der har mulighederne for at skabe indflydelse og drive udviklingen for byregionen som helhed. Umiddelbart vurderet, mangler Fyn hovedsæder for større virksomheder og statslige myndigheder, der kan styrke regionens beslutningskraft. Det er vigtigt for Fyn at få engageret de nøglepersoner, som har det engagement, den drivkraft og det politiske mandat, der er nødvendigt for slagkraftigt at initiere og fastholde væksten.

1. Betydning for vækst i byregioner:

- *Stærk politisk ledelse*
- *Fælles retning for udvikling*
- *Fælles center for erhvervsudvikling*

2. Udnyttelse af lokale vækstpotentialer

Forskningen og EU's analyser af vækst i de europæiske byer viser, at vækstbyer typisk tager afsæt i evnen til at udnytte stedets særlige potentialer og forudsætninger for vækst. Rapporter fra EU pointerer behovet for "place-based policy making", der kan udnytte de territorielle potentialer i Europas regioner (ESPON, 2010).

De mange forskelligartede tilgange til byregioners vækst har en fællesnævner, nemlig at det er afgørende, at den enkelte byregion finder sine egne unikke styrker og muligheder (Reglab, 2010). Forskellige forudsætninger betyder, at de indsatsområder og tiltag, der fokuseres på i én region ikke nødvendigvis har samme positive effekt i en anden.

Stedets unikke potentialer kan kortlægges og prioriteres for dels at kunne skabe en samlet vækststrategi for byregionen, og dels for at få fokuseret indsatsen mod det, som adskiller den enkelte byregion fra andre.

Et naturligt sted at starte er byregionens beliggenhed og geografi i forhold til øvrige vækstregioner, i forhold til det omkringliggende landområder og i forhold til de kompetencer og traditioner, der findes i den enkelte byregion. Det næste område for unikke potentialer kan være de fysiske strukturer som f.eks. uddannelses-, kultur- og serviceinstitutioner. Udpegning af de erhverv, som har særlig gode forudsætninger for at klare sig godt i byregionen, kan også indgå i kortlægningen og prioriteringen af stedets unikke potentialer, og i de byregioner der har skabt vækst, ses især to forskellige tilgange for erhvervsudvikling:

- Gode generelle rammebetingelser giver et godt afsæt for erhvervsudvikling i et bredt spektrum af brancher. Risikoen ved tilgangen er, at den brede satsning udvander mulighederne for at udnytte de virkelig store potentialer.
- Fokuserede indsatsområder kan vælges ud fra den optik, at målrettede rammer for udvalgte erhverv skaber de bedste konkurrencemæssige forudsætninger for de specifikke erhverv. Risikoen ved at vælge denne tilgang er, at nogle erhverv bliver sorteret fra, som "ikke egnede lokale vækstpotentialer", og derved risikeres at en del af vækstpotentialet tabes på gulvet.

Der er stor diskussion om, hvorvidt den fokuserede strategi, "pick the winner", er en effektiv strategi, eller om generelle forbedringer af erhvervslivets rammebetingelser skaber bedre resultater. Det er klart, at der i praksis vil være tale om strategier, der i forskelligt omfang kombinerer begge metoder. Gennemgangen af teorier og EU's analyser indeholder en række eksempler på fokuserede strategier, der har skabt markante resultater. Der er typisk tale om markante vækst-eksempler i især de mindre og perifert beliggende byer i Europa.

Det skal også nævnes, at kildernes fokus på at præsentere eksempler på succes med fokuserede strategier og EU's politik på området kan påvirke billedet til fordel for de fokuserede strategier frem for de brede strategier for generelt bedre rammebetingelser. EU har i en nyere publikation peget på nanoteknologi, bioteknologi, informationsteknologi og kognitive videnskaber (tværfaglige videnskaber af bl.a. menneskers opfattelse, adfærd, kultur og sprog og er udbredt i f.eks. computerspilsindustrien) som forventede drivere for den næste innovationsbølge frem mod 2020. Den danske regering har bl.a. peget på grøn teknologi og velfærdsteknologi som mulige danske vækstdrivere.

Betydning for Fyn: Fyn har mulighederne for et regionalt samarbejde, hvor udviklingen af en strategi for vækst kan medvirke til at udpege potentielle vækstområder i dialog med erhvervsliv, iværksættermiljøer og vidensinstitutioner. Oprettelsen af et konsortium, der skal forske i velfærdsteknologi, med et budget på 190 millioner kroner og med en forankring på Syddansk Universitet, kan ses som et eksempel på en fokuseret vækststrategi.

2. Betydning for vækst i byregioner:

- *Kortlæg og opprioriter potentialerne*
- *Udform strategi for indsatsområder i byregionen.*

3. God international, national og regional tilgængelighed

Gennemgangen af teorier og EU's analyser viser, at tilgængelighed tillægges væsentlig betydning for byregionernes betingelser for vækst. Opfattelsen er, at tilgængelighed bliver en stadig vigtigere vækstbetingelse i takt med globaliseringen og de mere komplekse produktions- og distributionsformer. EU peger på "connectivity" som en vigtig udviklingsfaktor og en medvirkende årsag til at "The pentagon Area" har særlige gunstige vækstbetingelser (ESPON, 2003; ESPON, 2010; ECOTEC, 2007).

Tilgængelighed som vækstbetingelse omfatter typisk følgende elementer:

Tilgængelighed til internationale markeder er i takt med globaliseringen en stadig vigtigere vækstforudsætning og handler typisk om nærhed til internationale lufthavne, men også om adgang til det europæiske net af højhastighedstog. Tilgængelighed til internationale markeder har betydning i den mindre europæiske skala. Betydningen af internationale tilgængelighed er typisk til fordel for hovedstæderne og de store provinsbyer, men der er også eksempler på mindre byer, der har udnyttet nærhed til internationale lufthavne. Billund Lufthavns betydning for LEGO® kan nævnes som et eksempel.

Tilgængelighed til nationale og internationale vækstregioner er en vigtig udviklingsmulighed for mindre og mellemstore byer, hvis der skabes mulighed for pendling inden for normalt accepterede pendlingstider. EU opererer i den sammenhæng med transporttider på 45 minutter. På Fyn handler det om muligheden for at kunne koble sig på Øresundsregionen og Østjylland, hvor hurtige, komfortable og billige transportmuligheder kan bringe større dele af regionen inden for pendlingsafstand af de to vækstregioner.

Tilgængelighed internt i byregionen er vigtig for borgere og virksomheder, der har behov for høj tilgængelighed til arbejdspladser, servicefunktioner og rekreative områder. Prioritering af kollektiv trafik og andre transportformer er væsentligt. Det er vigtigt at holde sig for øje, at smertegrænsen for pendlingstider, der normalt regnes for ca. 30 minutter for almindelige jobs og op mod 45-60 minutter for mere specialiserede jobs. Kvaliteten af tilgængeligheden i byregionen handler grundlæggende om at binde regionen tæt sammen og i realiteten om at udvide den "funktionelle byregion" (Damvad, 2011). Et stort arbejdskraftopland omkring byregionens vækstcenter er med til at skabe en større kritisk masse og forbedre mulighederne for eksempelvis at rekruttere arbejdskraft i et større område. Betydningen af "masse" hænger sammen med tendensen til, at større byer har større muligheder for vækst end mindre byer. Der tales i teorierne og EU's analyser om agglomerationsfordele, som handler om de stordriftsfordele, store byer har frem for mindre.

Agglomerationsfordelene handler kort sagt om:

- Nærhed mellem mange virksomheder inden for samme branche (klynger), der giver virksomhederne en række fordele som f.eks. muligheden for at kunne rekruttere specialister, skræddersy lokale uddannelser og forskning til branchens behov, finde inspiration, udnytte netværk mv.

3. Betydning for vækst i byregioner:

- *Rejsehastigheder til øvrige vækstregioner på ca. 45 min.*
- *Hurtig og stabil IT-infrastruktur*

- Nærhed mellem virksomheder og det kompleks af højt kvalificerede samarbejdspartnere, der ind-går i virksomhedens aktiviteter, indebærer fordele.
- Nærhed til en række bløde vækstbetingelser som f.eks. et attraktivt bymiljø, der letter rekruttering af specialister og ledere. (Illeris, 2011; ESPON, 2003; ESPON, 2010)

Virtuel tilgængelighed har stigende betydning for måden at indrette byerne og byregionerne på. Den hastige udvikling af kommunikationsteknologi som videokonferencer, videotelefoni mv. har allerede medvirket til at overvinde afstandsbarrierer og vil sandsynligvis revolutionere afstandsbarrierer markant i fremtiden (ECOTEC, 2007). Microsoft har eksempelvis lanceret en strategi for udvikling af kommunikationsteknologi, hvor der forventes så store fordele, at behovet for at møde fysisk på arbejde vil blive stærkt reduceret. Sandsynligvis vil den enkelte medarbejder i den nære fremtid få stærkt forbedrede muligheder for at arbejde hjemmefra, eller arbejdet kan ske fra et kontorhotel eller på en café og byerne skal indstilles på at færre er bundet af en traditionel 8-16-rytme. Udviklingen betyder, at det i endnu højere grad bliver vigtigt at etablere gode bymiljøer tæt på bosætningsstederne, fordi grænsen mellem arbejde og fritid bliver mere flydende, og fordi livet i stigende grad foregår nær boligen.

Betydning for Fyn: Det fynske erhvervsliv påskønner nærheden til de internationale lufthavne, Kastrup og Billund. De nationale vækstcentre, Øresundsregionen og Østjylland, ligger på kanten af acceptable pendlingstider til for alvor at kunne skabe dynamik på Fyn. Det er sandsynligt, at de regionale trafikforbindelser kan forbedres, så byregionens arbejdskraftpotentiale knyttes tættere sammen.

Der er for tiden forskellige overvejelser om den nationale infrastruktur, som vil have betydning for Fyns internationale og nationale tilgængelighed, herunder f.eks. Kattegatforbindelse, Bogense-Juelsminde-forbindelse, Lillebæltskrydsning, Fyn-Als forbindelse og timemodellen for togdrift.

Det er vigtigt for Fyn at få øget tilgængeligheden til Øresundsregionen og Østjylland, så de kan nås inden for helst 45 og højst 60 minutter. Fyn kan også drage fordel af den forbedrede kommunikationsteknologi, og de fynske byers høje kvalitet giver Fyn et godt udgangspunkt, hvis bedre transportmuligheder giver mulighed for at nå Fyn fra flere af landets større arbejdspladskoncentrationer.

4. Stærk evne til erhvervsudvikling og innovation

Et gennemgående tema i litteraturen og EU's analyser af byregioners vækst er, at evnen til at skabe innovation og at være forretningsminded fremhæves som vigtige parametre for at skabe vækst i en byregion. Der findes utallige eksempler - både succesfulde og fejlslåede - på innovation og entreprenørskab. Dette afsnit præsenterer hovedtendenserne for succeshistorierne.

Samarbejde mellem forskning og erhvervsliv bliver i mange nationale og internationale undersøgelser understreget som et meget vigtigt element for vækst i byregioner. På samme måde som væksten selv, opstår de potentielle frugtbare samarbejder ikke af sig selv, men må initieres og oparbejdes. Et klassisk eksempel, Silicon Valley, er opbygget på baggrund af følgende samarbejdsopskrift: Stanford University har kurser som entrepreneurship og innovation på skemaet, erhvervslivet drager stor nytte af studentermedhjælpere og professorerne er ofte bestyrelsesmedlemmer i de små virksomheder, som de studerende starter. Her bliver der hjulpet med søgning af midler, opstart af virksomheden og etablering af samarbejde til stærke aktører på markedet. Nogle fejler, andre bliver bragende succeser, men fælles for dem er, at de opstår med en tanke om at skabe produkter, der er til gavn for mindst 1 mia. mennesker.

Viljen til udvikling er et afgørende element for at innovation og entreprenørskab kan blomstre. Den lokale iværksætterånd er typisk forbundet til den lokale historie og tradition for iværksætteri, som findes i den enkelte byregion. Det kan tage flere år at forme en tradition rettet mod innovation og iværksætteri. Der peges på, at en åben og tolerant kultur og gode rammer skabt af myndighederne tiltrækker de talentfulde medarbejdere og borgere. Tankegangen er, at den kreative, talentfulde og forretningsmindede kultur skaber nye virksomheder og får eksisterende virksomheder til at vækste. (Reglab, 2010)

Et center for erhvervsudvikling har i flere europæiske eksempler været en vigtig baggrund for regional erhvervsudvikling. Ekspertiseområderne for centrene er lidt forskellige og afhænger af, hvilke indsatsområder de forskellige regioner prioriterer. Afgørende fællestræk er, at et center kan hjælpe innovative virksomheder, iværksættere og lokale entreprenører med hjælp til f.eks. udvikling af forretningsplan, søge midler til finansiering, indgå i sparring, etablere netværk og i det hele taget at bistå med rådgivning.

Betydning for Fyn: Det vurderes umiddelbart, at Fyn generelt har muligheder for bedre at udnytte erhvervsudvikling og innovation, herunder udvikling af kulturen for iværksætteri og innovation. Et center for erhvervsudvikling kan være et element i at fremme erhvervsudvikling på Fyn. Syddansk Universitet kan sandsynligvis også spille en større rolle for innovationen og styrkelse af erhvervslivets kompetencer og konkurrenceevne, ligesom det selvfølgelig er vigtigt at Syddansk Universitet spiller optimalt sammen med eksempelvis Fyns Erhvervspark.

4. Betydning for vækst i byregioner:

- *Integrer forskning og uddannelse med erhvervslivet*
- *Form tradition for forretningsudvikling*
- *Tænk stort fra starten*

5. Stærke og samarbejdende forsknings- og udviklingsmiljøer

Teorierne og EU's analyser peger ikke overraskende på, at omsætning af viden til konkrete produkter er en vigtig kilde til vækst. En byregion rummer typisk vidensinstitutioner, som har særlige kompetencer indenfor specifikke områder. Det er netop disse områder, der kan dyrkes intensivt og koblingen til erhvervslivet er altafgørende for at omsætte viden til praksis.

Uddannelserne er omdrejningspunktet for vidensproduktion, og de kan med fordel målrettes, så de studerende efter endt uddannelse har de kompetencer, som erhvervslivet efterspørger. Udover de faglige elementer kan uddannelserne med fordel indeholde områder som innovation, entreprenørskab og fokuseres mod, hvordan de faglige løsninger kan bidrage til vækst. Et tæt samarbejde med erhvervslivet kan f.eks. foregå ved, at de studerende arbejder sammen med etablerede virksomheder, og der kan være et stort potentiale i at etablere relevante studiejobs hos virksomhederne.

Målretning af forskning har i flere tilfælde vist sig at være en stor succes, hvor forskningen kobles med det lokale erhvervsliv og udvikling af iværksætteri. I byregioner, der har opnået en høj vækstrate, er forskning og uddannelse gennemsyret af en vækstdagsorden. Ved at fremvise gode og omsættelige resultater kan der etableres internationale forskningsmiljøer, som kan smitte af på virksomhederne i byregionen.

Omsætning af viden til konkrete produkter er endnu et kendetegn for de byregioner, der oplever høj vækst. Forskere kan indgå frugtbare samarbejder med virksomheder. I en dansk kontekst findes mange gode eksempler fra f.eks. erhvervs Ph.d. ordningen. Virksomheder kan f.eks. gå sammen om at etablere et fælles forskningsmiljø, og omvendt kan forskere med en god idé med fordel opsøge virksomhederne, for at få afprøvet idéerne i praksis. Myndighederne spiller en vigtig rolle for udbredelsen af forskning og viden, og kan med fordel brande byregionen på de stærke forsknings- og erhvervssamarbejder. Udbredelse af de gode historier har en stor betydning for at tiltrække flere talentfulde forskere.

Betydning for Fyn: Det vurderes umiddelbart som sandsynligt, at Fyn har mulighed for at udnytte potentialerne på Syddansk Universitet bedre til både at styrke det eksisterende erhvervsliv, til tiltrækning af nye virksomheder og til innovation og iværksætteri. Der findes en række gode eksempler på Fyn - eksempelvis udviklingen af robotter - hvor erfaringerne kan udbredes til andre brancher.

5. Betydning for vækst i byregioner:

- *Målret uddannelser mod erhvervslivet*
- *Forskning i udpegede indsatsområder*
- *Omsæt viden til produkter*

6. Attraktive bymiljøer

Et attraktivt miljø i både byerne og de omkringliggende landskaber er vigtig for dels at tiltrække talenter, fagspecialister og ledere, som erhvervslivet, forskning, uddannelse mv. har brug for, og dels for generelt at skabe grundlag for befolkningstilvækst og en god befolkningssammensætning både via øget tilflytning og ved begrænset lyst til fraflytning (Gullman, 2005).

Mulighederne for at tiltrække de største talenter, specialiseret arbejdskraft og ledere har stor betydning for erhvervslivet og for at forskning og udvikling kan opnå de bedste forudsætninger. Alle grupper af nøglemedarbejdere har flere muligheder for valg af bosted og stiller generelt stigende krav til bosætningsmiljøet. Flere studier peger på temaer, som byregionen kan prioritere. EU nævner et attraktivt bymiljø som en væ-sentlig vækstfaktor. Udvikling af attraktive bosætningsmiljøer handler ifølge de mange bosætningsanalyser, der er udarbejdet for kommuner og byer i Danmark, om nogle helt basale kvaliteter.

Generelt prioriteres nærhed til grønne områder og vand meget højt, ligesom tryghed, personlige relationer og byens og bydelens image spiller væsentlige roller for valg af bosted. Service, kulturtilbud mv. spiller normalt mere beskedne roller på det generelle bosætningsmarked, men det er klart at forskellige alders- og personlighedssegmenter har forskellige prioriteringer. Det er kendetegnende, at de generelle og nære bosætningspræferencer og -kvaliteter, som almindeligvis må forventes at være til stede i byerne - og altså typisk ikke de større attraktioner, kulturinstitutioner o.lign., der nævnes som årsager til valg af bosted.

Dynamikken i befolkningsudviklingen i Danmark er i høj grad skabt af de unges flytninger, der går entydigt mod de store uddannelsesbyer, herunder Odense, og af de nyetablerede familiers bosætningsmønster, der generelt centrerer sig om de større uddannelsesbyer og forstæderne inden for rimelig pendlingsafstand. Det er derfor helt afgørende, at Odense er en attraktiv studie- og bosætningsby for unge, og at Odense og byregionen som helhed er et attraktivt bosætningssted for aldersgrupperne efter uddannelsestiden. Efter uddannelsestiden falder flyttehyppigheden. Det er vanskeligt at påvirke befolkningsudviklingen væsentligt ved at øge andelene af de etablerede familiers, seniorernes og de ældres flyttemønstre. Lokalt kan seniorerne og de ældre aldersgrupper spille en rolle.

På baggrund af bl.a. Byanalyserne i Region Syddanmark kan det konkluderes, at Fyn generelt har bymiljøer af høj kvalitet. Dele af Fyn har specielle bosætningsmæssige kompetencer, som f.eks. Svendborg, der tiltrækker tilflyttere fra Hovedstadsområdet, og Nyborg, der har arbejdspladser i Hovedstadsområdet inden for rækkevidde. Også en række af de mindre byer rummer gode bosætningskvaliteter.

Odenses rolle med tiltrækning af unge og hele byregionens udfordring med at fastholdelse de nyuddannede er et vigtigt grundlag for vækst. En række af de byregioner, som har et stærkt universitetsmiljø, tiltrækker mange unge og talentfulde mennesker, men udfordringen er, at de også efter endt uddannelse bosætter sig i området. Når de unge familier bosætter sig er tendensen til flytning relativ lav, og eksempelvis kan børnenes skolegang være en årsag til at familierne bliver i området. Prioritering af by- og boligtilbud til de unge familier kan tage udgangspunkt i både de forhold, der gør sig gældende for den specialiserede arbejdskraft og for de forhold som gør sig gældende på et mere generelt niveau.

Betydning for Fyn: Det vurderes umiddelbart, at Fyn generelt har et stærkt udbud af byer og bosætningsmuligheder, men der ligger sandsynligvis en udfordring i at forbedre Odenses attraktivitet som ungdoms- og studieby. Det kunne eventuelt have positiv betydning for Fyn, hvis en overordnet strategi for udnyttelse og udvikling af det bosætningsmæssige råstof, som Fyn samlet set besidder overfor forskellige målgrupper, bliver realiseret.

6. Betydning for vækst i byregioner:

- *Skab nærhed til grønne områder og vand*
- *Skab byliv og stemning*
- *Borgere forventer adgang til basale serviceydelser*

7. Markedsføring af oplevelser

De sidste 10 år har været præget af vækst i "oplevelsesøkonomien" som den nye vej til vækst. Begrebet handler om at skabe en værdi af oplevelser, som kan forbedre en producents muligheder for indtjening. Eksempelvis er mange af de fynske fødevarespecialiteter som rygeost, specialøl og frugt markedsført som unikke produkter med en særlig historie og med en særlig kvalitet. På sammen måde kan et sted eller en by også være skabe en ekstra værdi gennem oplevelser, tænk f.eks. på Fyn Rundt, H.C. Andersens Hus, Langelandsfestival eller den gamle søfartsby Marstal. En rapport fra Erhvervs- og Byggestyrelsen viser, at oplevelsesøkonomien udgør omkring 12 % af værditilvæksten i Danmark.

Byerne konkurrerer på oplevelsesøkonomi og med globaliseringens tiltagende rolle er konkurrencen steget mellem ikke bare virksomheder, men også mellem byerne. I den seneste generation af planstrategier fra 2009, var oplevelsesøkonomi et specifikt tema for 28 ud af 85 kommuner (Caspersen, 2009). I forbindelse med et fokus på at tiltrække de borgere, der kan bidrage positivt til en byregions vækst, kan der med fordel tages udgangspunkt i nydelse af stedsbaseret oplevelser. I byen kan det udtrykkes som f.eks. det sociale liv, bygningers æstetik, bymiljøets historie, handelslivet og ikke mindst af de kvaliteter som mennesker, der bor i byen, skaber. I naturen kan det udtrykkes som f.eks. skønheden, roen og de rekreative egenskaber. Borgerne og turisterne betaler indirekte for at bruge oplevelserne i form af højere vare-, hus- og hotelpriser.

Fritiden er blevet mere værdifuld for de moderne mennesker, og er et frirum i en travl hverdag. Der bliver brugt mange penge på fritidsinteresser, og kommunerne planlægger i høj grad for gode og varierede fritidstilbud, der kan tiltrække borgere og turister. Det er vigtigt at få gjort opmærksom på de kvaliteter en by og et område har, den gode historie kan fortælles gennem brandingstrategier og et positivt image kan tiltrække turister fra både ind- og udland. Målet er at ændre deres tilknytning som engangsturister til permanente beboere eller som tilbagevendende turister.

Byernes rolle i oplevelsesøkonomien er at levere de optimale transport- og kommunikationsforbindelser, bykvalitet i forhold til boliger såvel som til natur og miljø samt et varieret udbud af kultur og uddannelse af høj kvalitet (Hall, 1999). Både store og små byer kan tilbyde oplevelser på højt niveau. Store byer har fordel af et varieret udbud og et stort og bredt opland med små byer har fordel af en særlig kulturarv og tradition, stærkt og nært foreningsliv, den nære kontakt mellem de forskellige aktører og har mulighed for at udvikle deres egen niche i oplevelsesøkonomien.

Bevidst og målrettet planlægning af oplevelser er afgørende for at tiltrække og skabe økonomisk vækst. Byen eller området kan gøres til genstand for oplevelse, og kræver først og fremmest et varieret udbud af ar-bejdskraft, der kan skabe oplevelserne og servicere forbrugerne. Historien skabes, og aktive indsatser for at sætte stedet på landkortet er vigtige, ligesom tilgængelighed til stedet er afgørende. Der kan skabes aktiviteter, der muliggør samvær, rekreation eller personlig udfoldelse, og byerne og stederne kan betragtes som fyrtårne og som oplevelsesprodukter i sig selv. Innovation, kreativitet og nye former for iværksætteri kan søsættes og netværk kan skabes. (Lorentzen, 2011)

Betydning for Fyn: Fyn står mindst lige så stærkt på oplevelsesøkonomien som resten af lande. I 2011 vurderes det, at turismeforbruget på Fyn er på ca. 5,8 mia. kr. (Syddansk Turisme, 2011). Fyn har stærke po-tentialer i form af eksempelvis naturmæssige kvaliteter, en række historiske købstæder og f.eks. en lang tradition for festivaler og fødevarer af høj kvalitet. Det har betydning for Fyn at få sat de unikke steder endnu tydeligere på landkortet, og at få fortalt de gode historier for at få skabt et positivt billede af Fyn for turister og potentielle tilflyttere. Det er vigtigt at få engageret de mindre byer, der rummer et potentiale for at skabe vækst gennem oplevelsesøkonomien.

7. Betydning for vækst i byregionerne:

- *Udform brandingstrategier*
- *Skab "de særlige historier"*
- *Skab nationalt og internationalt kendskab til byregionen*

Hvad siger de seneste års udviklingen om fremtidens vækst?

Forskningen og teorierne, som blev præsenteret i ovenstående afsnit, har kun i mindre grad beskæftiget sig med udviklingen af byregionernes vækst efter finanskrisens indtog i 2008. Med spørgsmålet om, hvad der skaber vækst i en byregion, er det væsentligt at forholde sig til den virkelighed, der er gældende nu og den, som sandsynligvis vil præge fremtiden. Europa, og dermed Danmark, står over for en række store udfordringer, som med stor sandsynlighed vil præge den fremtid, der planlægges for:

- Væksten er aftaget, flere lande har oplevet decideret recession og enkelte lande har store og dybdegående finansielle problemer.
- Den demografiske forskydning mod en stigende andel af ældre.
- Det stigende energibehov, udsigten til udtømning af fossile brændsler og det faktum, at bæredygtige alternativer ikke er udviklet nok til at dække det stigende energibehov. Europa står, ligesom re-sten af verden, over for store udfordringer med at skaffe energi nok.
- Europæisk arbejdskraft, stor specialviden og særlige styrkepositioner er truet af ikke blot Asien, men også af øvrige udviklingslande, som ikke længere kun konkurrerer på billig arbejdskraft, men nu også på viden og innovation.
- Klimaforandringer som oversvømmelser, skovbrande og storme kan true vores byer og dermed centrene for vækst. Det er derfor vigtigt, at imødekommelse af risiko for f.eks. oversvømmelser tænkes ind i fremtidige fysiske udviklingsstrategier.

De udfordringer som samfundet står over for kan vendes til muligheder, og ved at tænke fremad og udnyt-te styrker og potentialer kan en byregion komme styrket igennem de kommende års udfordringer. Historien har vist, at det især er under kriseperioder, hvor kreativiteten og iværksætteriet blomstrer mest. Den hidtidige livsstil kan blive truet under krisetider, og det kan få

borgere og virksomheder til at indse nødvendigheden i at tænke anderledes, og at finde nye måder at klare sig på. For mange byregioner handler de kommende års udfordringer om at skabe kvalitet for regionens borgere, og om ikke at tabe for meget momentum i forhold til de stærkeste vækstregioner.

På det nationale plan kan der eksempelvis være muligheder i den aftale om Finansloven 2012, som blev vedtaget i november 2011. Aftalen opstiller en række økonomiske rammer til f.eks. forskning i energi-, miljø- og fødevareteknologier. Der tilføres f.eks. 321 mio. kr. til energiteknologiske udviklings- og demonstrationsprojekter og 90 mio. kr. til innovationsaktiviteter, der styrker rammerne for forsknings-, udviklingssamarbejdet mellem vidensinstitutioner og dansk erhvervsliv. Udover de nationale tilførte midler, findes en stor mængde EU-midler, der kan søges. Byregionerne får i 2012 nye muligheder for at skabe innovation, udvikling og vækst inden for nogle af de sektorer, som rummer en række af de udfordringer verden står over for.

Et andet vigtigt område for fremtidens konkurrencedygtige byregion kan ses i lyset af presset på de offent-lige midler og udsigt til stigende behov handle om at ”få mere for mindre”. Også inden for fysisk planlægning og udvikling er der et behov for at gentænke tankegangen fra 00’erne, hvor der var rigelige ressourcer. Et bud på en fremtidig parameter for vækst er at styrke byregionernes effektivitet. Ligesom der tales om behovet for at forbedre erhvervslivets produktivitet, kan der tales om behovet for at forbedre samfundets produktivitet. Som eksempler kan nævnes, at imødekommelse af øget trafik ikke i samme grad som tidligere kan løses med investeringer i større og flere veje.

En ny tilgang kan være, at udnytte den eksisterende infrastruktur bedre og udnytte den ledige kapacitet i biler, busser, tog og lastbiler bedre inden der investeres i dyre kapacitetsudbygninger. Som andre eksempler kan nævnes fordelene ved at tænke udvikling og drift at større offentlige institutioner på tværs af kommunerne, ligesom en aktiv inddragelse af borgerne i løsningen på fremtidige serviceudfordringer sandsynligvis kan blive en del af løsningen. Det hele handler om at kunne udbyde offentlig service til høj kvalitet med færre ressourcer. Samlet vil det øge byregionens konkurrenceevne og frigøre ressourcer til udvikling.

5 cases fra byregioner der har skabt vækst

Peter Hall har i sin omfattende forskning stillet sig selv det interessante spørgsmål, hvorfor der er byer gennem historien, der har udviklet sig til at være førende på verdensplan, og hvad der gør, at netop de byer er blevet førende.

Resultaterne af Peter Halls forskning er interessante, fordi den kan betragtes som det helt grundlæggende, der til alle tider, har været afgørende for, at nogle byer bliver førende. Eksemplerne er bl.a. Manchester som blev den første egentlige industriby, Detriot, der blev verdens førende bilproducent, Silicon Valley og Tokyo, der blev verdens førende elektronikproducenter og Memphis, der blev førende inden for moderne musik.

Peter Halls forskning viser, at det ofte er de store metropoler, der har potentiale til at udvikle sig som førende vækstbyer, men det gode budskab er også, at ingen størrelser eller typer af byer har monopol på at udvikle sig og blive blandt de førende.

Der findes mange gode og forskellige eksempler på, hvad der har fået byregioner til at vækste. På de næste sider bliver 5 europæiske cases illustreret.

Case 1: Trekantområdet, Danmark

Udgangspunkt: ”Trekantområdet” (i dag 350.000 indbyggere) blev op gennem 60’erne en kendt betegnelse for området bestående af de danske byer, Vejle, Fredericia og Kolding.

Trekantområdet er kendt for sine driftige byer, og navnet vandt indpas som stedbetegnelse og brand. Indtil 1993 var Trekantområdet ikke et formaliseret samarbejde. Med den skærpede danske bykonkurrence området blev det målrettede og formelle bysamarbejde etableret for at styrke hele byregionen. Senere blev Trekantområdet udvidet til også at tælle de omkringliggende mindre kommuner, Billund, Middelfart og Vejen.

Indsats: Det første store indsatsområde for samarbejdet var at etablere et fælles overordnet planlægningsarbejde med henblik på at styrke den samlede byregions udvikling. Med støtte fra Miljøministeriet blev arbejdet igangsat, og det har siden fungeret som fælles referenceramme. Rammebetingelserne for vækst med fokus på erhvervsudvikling, uddannelse, kultur og transport blev fra starten identificeret som væsentlige vækstparametre.

Konkrete tiltag: Som resultat af den fælles kommunale planlægning blev der i 2005 vedtaget den første fælle hovedstruktur, og i 2009 blev den revideret og udbygget med retningslinjer for det åbne land. Kommunerne har i december 2011 offentliggjort planstrategier, der dels rummer overordnede strategier for hele Trekantområdet og dels planer for de enkelte kommuner.

På erhvervsområdet har samarbejdet gennem de seneste 10 år fokuseret på aktiviteter, der kunne styrke innovation og netværk i regionen. Der er i Trekantområdets regi bl.a. etableret Trekantområdets Innovationsforum (TRIN), Innovation Monitor (overvågning), Innozone (et konferencekoncept for netværksdannelse) samt klyngesamarbejder omkring energi og fødevarer.

På uddannelsesområdet er der taget en række initiativer til at styrke kompetenceudviklingen i erhvervsli-vet, og der er sat fokus på de videregående uddannelser i området. På kulturområdet er der indgået kulturaftaler mellem de 6 kommuner og Kulturministeriet om at støtte større fælles arrangementer. Et af fyrtårnene er en årlig Litteraturfestival, hvor mange af områdets væsentlige kulturinstitutioner samarbejder.

På transportområdet deltager Trekantområdet løbende i dialogen med staten om de nationale infrastrukturprojekter og tilvejebringer analyser og grundlag for at forbedre områdets trafikale tilgængelighed.

Resultater: Området var allerede inden det formelle samarbejde blevet udpeget som vækstområde. Der er imidlertid ingen tvivl om, at samarbejdet har været medvirkende til, at Trekantområdet har kunnet fastholde sin position i konkurrencen med de store nabobyer Århus, Odense og Esbjerg. Samarbejdet har især betydet, at interessenterne i regionen har fået styrket deres netværk.

Udgangspunkt	Indsats	Konkrete tiltag	Resultater
Et vækstområde, som er presset i by-konkurrencen	Etablering af formelt politisk og administrativt samarbejde	Fælles overordnet kommuneplanlægning	Modtog Byplanprisen i 2005 og de 6 kommuner har nu fælles plangrundlag
Et stærkt men ”spredt” erhvervsliv	Opbygning af samarbejder mellem virksomheder i området	Innovationsforum (TRIN), Innozone, Innovation Monitor	En øget netværksdannelse og klynger mellem virksomhederne
Kultur og uddannelse	Kulturaftale	Litteraturfestival, Mobil Music (rytmisk musik)	Et løbende samarbejde på kulturområdet
Et transportknudepunkt under pres	Løbende dialog omkring infrastrukturudvikling i DK	Analysearbejder omkring fremtidige infrastrukturinitiativer	Forbedringer af motorvejene i området (ekstra spor, mm)

Case 2: Høj vækst i et udkantsområde - Inverness, Skotland

Udgangspunkt: Inverness er hovedbyen i en geografisk stor byregion i det skotske højland. Hele området rummer knap 220.000 indbyggere. Inverness har 56.000 indbyggere. Hovedbyen i byregionen ligger ca. 2,5 times kørsel fra de største skotske byer, Edinburgh og Glasgow.

Efter flere års olieeventyr flyttede en stor del af den dominerende olieindustri fra området i 1990'erne, arbejdsløsheden boomede og der tegnede sig en dyster udsigt for Inverness og det skotske højland. Politikerne i områdets byer indså i 1990'erne, at en ny vækstbølge ikke ville opstå af sig selv, og satte sig derfor om bordet for radikalt at redefinere områdets vision og strategi. I samråd mellem politikere og erhvervsliv blev vækst sat øverst på den politiske dagsorden, og alt hvad der sker i Inverness sker med vækst for øje.

Indsats: Highlands and Islands Enterprise (HiE) spiller en afgørende rolle, og faciliterer et konsensuspræget samarbejde mellem hovedbyen og resten af regionen, med andre interessenter, og ikke mindst med uddannelsesinstitutionerne, sygehuset og erhvervslivet. Den stærke politiske vilje og den gennemsyrende tro på, at det kan lykkes at skabe vækst, har forankret sig blandt byregionens aktører, der trækker i samme vækstorienterede retning. Samarbejdet har ført til store og målrettede investeringer i det, som Inverness havde gode forudsætninger for: Et stort sygehus med over 3.000 arbejdspladser, nærheden til den bølgefyldte Nordsø og den berømte turistattraktion, Loch Ness, var 3 af de vigtigste potentialer.

Konkrete tiltag: Målrettethed, hårdt arbejde og politisk vilje har været meget vigtig for at skabe vækst i og omkring Inverness og er selve grundlaget for at skabe de konkrete tiltag. En vækstdagsorden med udgangspunkt i de lokale styrker har indtil videre resulteret i konkrete fysiske tiltag som eksempelvis etablering af forsknings- og uddannelsescenter, en ny bydel i campusområdet, shoppingcentre i den gamle bydel, konference-, teater- og udstillingsfaciliteter og opbygning af it-infrastrukturen.

Resultat: Inverness har vendt en udflytning af arbejdspladser og indbyggere samt den negative udvikling til en positiv vækst, der i 2010 var på hele 38 % og gjorde Inverness til en af de hurtigst voksende byer i Europa. Turismesektoren og detailhandlen er vokset betydeligt og virksomhederne ser gode investeringsmuligheder i området, hvor der bliver satset stort på forskning og udvikling i tæt samarbejde med erhvervslivet. Borgere og politikere i de mindre byer i det store og sårbare opland har over tid opnået forståelse for, at hovedbyens vækst er til gavn for hele højlandet.

Highlands and Islands Enterprise (HiE) er en regeringsnedsat regional organisation med ansvar for erhvervsudvikling og økonomiske bæredygtighed i det skotske højland og øerne.

Udgangspunkt	Indsats	Konkrete tiltag	Resultater
Udflytning af olieindustri	Enighed om særlig stor indsats	Samarbejde mellem forskning, uddannelse og erhvervsliv	Meget gode rammevilkår for virksomheder
Negativ vækst	HiE - vækstforudsætninger	Investering i turisme	Center for medico, bølgeenergi og turisme
Udkantsområde	Stor politisk vilje	Opbygning af it-infrastruktur	Fysisk geografi betyder mindre
Stort hospital, nærhed til Nordsøen og Loch Ness	Aktører trækker samme vej	Etablering af campus med tilhørende bydel	Vækst på 38 % over landsgennemsnittet

Case 3: Kortrijk, Belgien

Udgangspunkt: På grænsen mellem Belgien og Frankrig ligger kommunen Kortrijk (278.000 indbyggere). Kun 30 km fra hovedbyen i kommunen, Kortijk, ligger den franske by Lille (225.000 indbyggere), og med en række andre byer indgår de to områder i det tværnationale bysamarbejde Eurometropole Lille-Kortrijk-Tournai (2 mio. indbyggere). Fra Lille kan der med TGV tog nås en række europæiske hovedbyer. Højhastighedstoget har haft meget stor betydning for udviklingen i Kortrijk. Området har fra 1970'erne til 1990'erne oplevet vækst og fremgang med et aktivt og voksende erhvervsliv. I løbet af 1990'erne mistede erhvervslivet pusten, færre handlede i Kortrijk, og hele byregionen var på vej ind i en spiral af tilbagegang.

Indsats: En vigtig indsats var igangsættelsen af en SWOT-analyse foretaget af udenlandske rådgivere, da kommunens ledere fandt det nødvendigt med friske input til at forandre selvopfattelsen. Analysen, som blev afsluttet i 1996, gjorde det klart, at kommunen måtte bevæge sig mod en økonomi baseret på service, viden og innovation. Den største udfordring var at ændre tankegangen, rutinerne og samarbejdsformerne. Brainstorms, workshops og en lang række af møder ændrede langsomt men sikkert holdningen, og en ny strategi begyndte at tage form ligesom nye måder at samarbejde på skabte fundamentet for de næste 15 års intense udvikling. Det tog 6 års hårdt arbejde, 48 komitéer med hver deres delløsning, flere tusinde personer og nedsættelsen af et nyt bymæssigt udviklingsselskab, SOK, at skabe tillid og en fælles retning.

Tidsmæssige afstande fra Kortrijk

Kortrijk-Lille-Paris:	1 time og 20 min.
Kortrijk-Lille-Bruxellses:	50 min.
Kortrijk-Lille-London:	2 timer

Konkrete tiltag: En samlet strategi for byens udvikling (fra 2001)

1. Introduktion af "økonomisk barometer", der løbende måler "trykket" på den lokale økonomi.
2. Etablering af velfungerende konsultationsprocedurer for involvering af stakeholders
3. Udvikling af byens serviceudbud så det bliver forretningsvenligt
4. Etablering af en attraktiv handelsby
5. Udvikling af byens historiske centrum
6. Udbygning af uddannelser i byen
7. Understøttelse af opstartsvirksomheder og tilskyndelse til forretningsmæssig innovation
8. Styrke Kortrijk som messe- og konferenceby
9. Promovering af byens image
10. "The mercado" opbygning af byrum i byen

Resultater: Der er skabt en bedre dynamik og øget hastighed, hvormed beslutningerne bliver taget, og der er opnået en høj grad af fleksibilitet til at finde konkrete løsninger på udfordringerne. Hovedbyen Kortrijk er nu i liga med store designbyer som Barcelona og Milano, og der er etableret et tæt samarbejde mellem byens virksomheder og globalt anerkendte industrielle designere. Der arbejdes på nuværende tidspunkt på højtryk for at finde flere udenlandske investorer, så udviklingen i området kan fortsætte sin stærke kurs.

Udgangspunkt	Indsats	Konkrete tiltag	Resultater
Væksten stopper i 1990'erne, og vindene vender	Igangsættelse af SWOT-analyse foretaget af eksterne rådgivere	Udmøntning af en samlet strategi	Kortrijk er en designby på niveau m Barcelona og Milano
Central placering i "The Pentagon Area"	Nedsættelse af 48 komitéer, der løser hver sin delopgave	Udvikling af hovedbyens centrum	Samarbejde mellem stat, universitet og erhvervsliv
Byens ledere er fastgroet i gamle mentaliteter og rutiner	Lang sej proces ændrede langsomt tankegangen	Styrke Kortijks som messe- og konferenceby	Større fleksibilitet når der skal findes løsninger
Ikke oplagt bosætningssted	Nye samarbejdsformer	Design i byudviklingen	Øget "drive" i byens ledelse

Case 4: Peterborough, England

Udgangspunkt: I den østlige del af England - en byregion med ca. 5,8 mio. indbyggere - ligger Peterborough (ca. 170.000 indbyggere). Fra midten af området er der ca. 45 min. kørsel til London, god infrastruktur, billig jord, god og billig arbejdskraft samt en række store firmaer. Med stigende globalisering er denne vækstmodel kraftigt truet - byen måtte genopfinde sig selv. En stærk miljøsektor har gennem årene slået rod i Peterborough, og i 2008 satte byen et ambitiøst mål: Peterborough skal være Englands miljøhovedstad, og bæredygtighed og regeneration er omdrejningspunkterne for en kraftig erhvervs- og boligudvikling.

Indsats: I stedet for at lade udviklingen gå sin naturlige gang har byens ledere taget ansvar og vil selv styre byens udvikling. Processen er blevet gennemført med en meget høj grad af involvering, og er kendetegnet ved tre overordnede faser:

1. Omfattende dialogrunde med politikere, erhvervsliv, frivillige organisationer, investorer, miljøorganisationer mv. Synspunkter og informationer blev diskuteret intensivt på offentlige møder.
2. Udvikling af visioner og alternativer for Peterboroughs fremtidige genopbygning, vækst og udvikling. De mange forslag blev igen diskuteret og vurderet med workshops, udstillinger og møder.
3. Den foretrukne vision præsenteres i sammenhæng med de tilhørende fysiske planer for Peterboroughs udvikling. Igen blev denne understøttet af informationsaktiviteter, møder og publikationer.

Konkrete tiltag: Det er kendetegnende, at udviklingen sker som en samlet erhvervs- og boligudvikling. Eksempelvis anvendes den nyeste teknologi og design på 450 CO2-neutrale huse, som skal demonstrere økonomisk bæredygtighed i en større skala. Andre projekter er omdannelsesprojekter i bymidten, forberedelsen af bygninger til et kommende universitet og universitetskvarter, et muligt stadionbyggeri osv. Etableringen af ECO Innovation Centre skal være inkubator og erhvervspark for foreløbig 40-50 virksomheder.

Resultater: Byen har haft den højeste bruttoværditilvækst i Storbritannien fra 2000-2007 på 60 %. Den nye retning for byen er skabt gennem en meget omfattende proces med opbakning fra både region og regering, og der bliver investeret 1 mia. pund de næste 15 år til udvikling af bymidten, byen rummer Englands største miljøklynge med over 340 virksomheder og inden 2026 regner Peterborough med at se 20.000 nye jobs og 25.500 nye boliger.

Organisationer med stor betydning for væksten

Opportunity Peterborough markedsfører byen, står for de erhvervspolitiske tiltag og dialogen med erhvervslivet samt koordinere hele Peterboroughs byudviklingsplan.

Peterborough Delivery Partnership står for finansieringen og de konkrete byudviklingsprojekter. Den private og offentlige finansiering er sammen med selve byudviklingsprojekterne en særlig prioritet.

De statsligt støttede organisationer har kunnet tiltrække de rette kompetencer, investorer og finansieringer.

Udgangspunkt	Indsats	Konkrete tiltag	Resultater
Traditionelle forudsætninger og tankegange om vækst	Vision om Peterborough som Englands miljøhovedstad	Demonstrationsprojekter af bæredygtigt boligbyggeri	Bruttotilvækst på 60 % i perioden 200-2007
Truet af globalisering	Omfattende inddragelsesproces om byens fremtid	Etablering af erhvervs- og forskerpark	Investeringer for 1 mia. pund over de næste 15 år
Stærk miljøklynge, som har opnået en "sneboldeffekt"	Byens ledere har taget ansvar om byens fremtidige udvikling	En lang række netværk promoverer byen og erhvervene	Etablering af Englands største miljøklynge
Central beliggenhed	Offentlig-private partnerskaber	Et kommende universitet	20.000 nye jobs

Case 5: Den gode historie skaber høj vækst - Rovaniemi, Finland

Udgangspunkt: I Lapland i det nordlige Finland, ca. 800 km nord for Helsinki, ligger en mindre byregion med hovedbyen Rovaniemi med knap 60.000 indbyggere. Området har traditionelt ikke været præget af hverken vækst, entreprenører eller en særlig styrkeposition, bortset fra turismen. Med en målrettet strategi, dygtige lokale aktører, national vilje til turismeudvikling og udvikling af "den gode historie" er det lykkedes Rovaniemi-området at skabe en positiv vækstspiral.

Indsats: En væsentlig parameter for Rovaniemis væksteventyr har været den politiske agenda på det nationale niveau. Finland har prioriteret turistudvikling højt, hvilket har givet en række særlige muligheder for at tiltrække kapital og viden til området. Indsatsen med at brande historien om juleeventyret til både nationale og internationale turister har ført til satsningen "Santa Claus Village". Især den politiske vilje fremhæves som den vigtigste indsats for at skabe de nødvendige rammer for vækst.

Konkrete tiltag: Infrastruktur har været en stor satsning for det øde område, og både adgangen til området og adgangsforholdene i selve området er blevet forbedret markant. Etablering af "Center of Expertise", som på baggrund af den nationale strategi om skabelse af erhvervsklynger er blevet etableret i turismeområdet i Rovaniemi, har bidraget til et velfungerende samarbejde mellem virksomheder og eksperter.

Den politiske vilje til at skabe et velfungerende iværksættermiljø, investeringerne i infrastrukturen og etableringen af videnscentret har affødt en særlig innovativ iværksætterkultur, hvor vækst og turisme er de vigtigste nøgleord. Fra myndighedernes side, er det en bevidst strategi hele tiden at igangsætte nye innovationsprojekter, der har til formål at etablere nye turisme- og oplevelsestiltag i området.

Resultat: Den positive historie har givet andre troen på, at et forretningskoncept kan lykkedes i selv et øde område i yderkanten af Europa. Der er skabt et innovativt og nytænkende erhvervsmiljø i og omkring Rova-niemi, og internationale forskningsmiljøer er blevet skabt. Fra 1994-2007 er der sket en vækst i overnatninger i Lapland på omkring 40 %, og en stor del af denne vækst skyldes engelske turister.

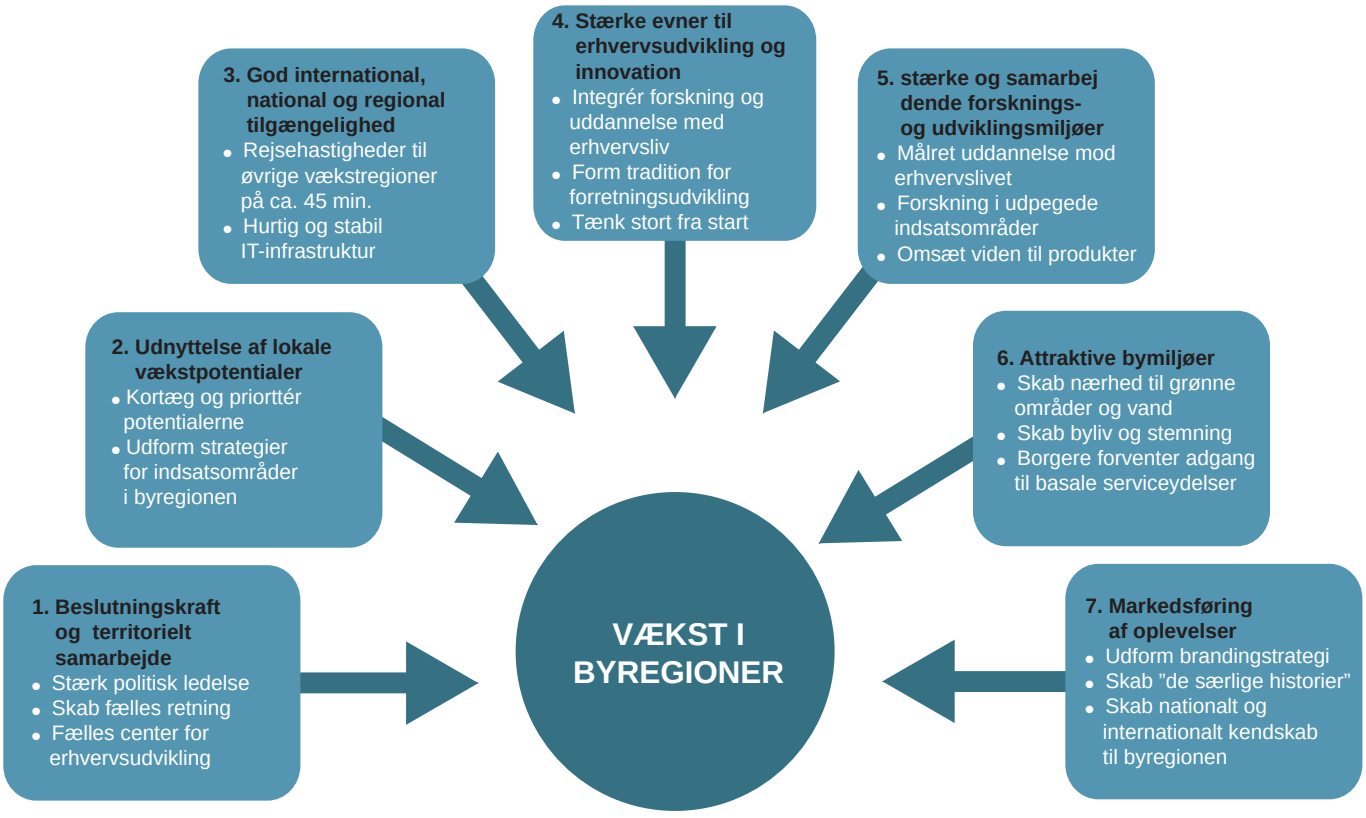
Udgangspunkt	Indsats	Konkrete tiltag	Resultater
Udkantsområde	Etablering af "Center of Expertise"	Centret har skabt forbindelser til internationale turistforskere og -virksomheder	Iværksætterånd og innovation er blevet naturligt i området
Ingen tradition for innovation og entreprenørskab	Opbygning af samarbejder mellem forskning, erhverv og turisme	Etablering af fremkommelighedsprojekter	En spiral af tiltag mod vækst er startet
Havde julemanden som den gode historie	Etablering og forankring af "den gode historie"	Etablering af "Santa Claus Village", som bliver branded stærkt i især England	Et stort antal innovative virksomheder, der skaber nye tiltag i turismebranchen
Fokus på turisme	Stor politisk handlekraft for tiltrækning af turister		En stigning i antallet af hotelovernatninger på 40 % på 13 år

Opsamling: Hvad skaber vækst i byregioner?

Opsamlingen af viden om, hvad der skaber vækst i byregioner har omfattet en stor mængde litteratur og analyser. Den helt korte udgave af, hvad der skaber vækst er som et gennemgående træk, at nogle byregioner er begunstiget af gode rammebetingelser som f.eks. at være placeret i en stærk vækstregion, men både forskningen og de udvalgte cases viser også, at alt ikke kun handler om gode rammebetingelser. Vækst i byregioner i sidste instans skabes af de rette mennesker med de rette kompetencer, med den nødvendige vilje og med de fornødne rammer, og at stærke menneskelige ressourcer kan skabe vækst i byregioner medmindre gunstige rammebetingelser.

De menneskelige ressourcer tiltrækkes af gode bosætningssteder med attraktivt bymiljø, nærhed til natur, arbejdspladser og oplevelser. De rette kompetencer skabes i undervisningsmiljøer, og med en tæt integration til erhvervslivet kan de efterspurgte kompetencer oparbejdes. Viljen til handling skabes af de politiske lederes målrettede arbejde mod at skabe motivation og en fælles retning for byregionens innovative borgere, virksomhederne og uddannelsesmiljøerne.

De fornødne rammer skabes i form af unikke by- og naturmiljøer og i form at eksempelvis etablering af et fælles byregionalt center for vækst, samarbejde og udvikling. Samlet kan videnopsamlingen af, hvad der skaber vækst i en byregion, opsummeres i denne figur.



Referencer

Ekspertgruppe

Anne Lorentzen: Professor, regional udvikling og -politik, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet.

Jørgen Møller: Lektor, fysisk planlægning, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet.

Jens Kaae Fisker: ph.d., regional udvikling og netværkssamarbejder, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet.

Rapporter

ESPON 2003, A Study on the factors of Regional Competitiveness, ESPON, Cambridge.

ESPON 2010, New Evidence on Smart, Sustainable and Inclusive Territories, First ESPON 2013 Synthesis Report, The ESPON 2013 Programme, Luxembourg.

Damvad 2011, The City Regions Project: Veje til styrket vækst i europæiske mellemstore byer - med særligt fokus på betydningen af bysamarbejde, Aalborg Kommune et al., Aalborg.

ECOTEC Research and Consulting 2007, State of European Cities Report: Adding value to the European Urban Audit, European Union, Regional Policy, EU.

Iris Group n.d. God praksis i organisering af regional erhvervsudvikling: Inspiration fra tre udenlandske regioner, Erhvervs- og Byggestyrelsen & REG LAB, København.

REG LAB, 2010, Erhvervsudvikling der virker: i yderområder og landdistrikter, REG LAB delrapport 1, REG LAB, København.

REG LAB, 2010, Erhvervsudvikling der virker: i yderområder og landdistrikter, REG LAB delrapport 2, REG LAB, København.

REG LAB 2010, Vækstens anatomi: vækst og velstandsudvikling i mellemstore byer, REG LAB, København.

Sørensen, F et al. 2007, Udvikling i provinsbyer baseret på oplevelsesøkonomi og den kreative klasse, Centre for leisure management Research, CEUS, Nykøbing F, Center for oplevelsesforskning, RUC.

Forskning udgivet i bøger og artikler

Bianchini, F & Parkinson, M 1994: Cultural policy and urban regeneration: the West European experience, Koinonia, Manchester.

Evans, G 2001, Cultural Planning: An Urban Renaissance?, Routledge, New York.

Florida, R 2002, The Rise of the Creative Class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life, Basic Books, New York

Gullman, S 2005, City Design, Gyldendal, København.
Hall, P 1999, Cities in civilization: Culture, Innovation and Urban Order, Phoenix Giant, London.

Illeris, S 2010: Regional Udvikling: regionplanlægning og regionalpolitik i Danmark og Europa, Bogværket
Lorentzen, A et al. Planlægning i oplevelsessamfundet, Acta Jutlandica, Aarhus.

Pike, A et al. 2011, Handbook of Local and Regional Development, Routledge, New York.

Pine II, JB, & Gilmore, JH 1999, The Experience Economy, Harvard Business School Press, Boston.

Sørensen, E. & Torfing, J., 2005. The Democratic Anchorage of Governance Networks. Scandinavian Political Studies, 28(3), pp.195-218.

Delanalyse C

Opsamling af eksisterende analyser om Fyn og Øerne

Opsamlingen af de eksisterende analyser om udfordringer, styrker og potentialer for Fyn og øerne omfatter følgende eksisterende projekter:

- OPUS-FYN, Fyns Amt 2003
- PULS-Fyn, Fyns Amt 2003
- Byanalyse, de større byer, Region Syddanmark 2009
- Byanalyse, de mindre byer, Region Syddanmark 2011
- Fyn Omdømmeanalyse 2011, 11CityDesign og TNS Gallup samt eventuelt
- Bosætningsanalyse og Bosætningsstrategi for Sydfyn

Formålet med delopgave C er, at samle op på det foreliggende baggrundsmateriale og trække de informationer frem, som kan give et grundlag for det fremadrettede arbejde i Fynsprojektet. Der er lagt vægt på at opdatere PULS- og OPUS-Fyn fra 2003. De to rapporter udgjorde et bredt dækkende grundlag for Regionplan 2005, der er den sidste samlede fysiske planstruktur for Fyn og øerne. Regionplan 2005 har udgjort grundlaget for og er indarbejdet i den efterfølgende kommunale planlægning og ønskes nu fornyet med et nyt overordnet plangrundlag i Fynsprojektet.

Opsamlingen af de eksisterende analyser for Fyn og øerne er derfor struktureret, sådan at PULS- og OPUS-Fyn tegner et billede af udgangspunktet for Regionplan 2005. Billedet sammenlignes med, opdateres og suppleres med let tilgængelig statistik og nyere baggrundsrapporter.

Del 1. Parametre for vækst

Det følgende indeholder en opdatering på det samlede billede af parametre for vækst baseret på statistik fra PULS- og OPUS- Fyn fra tiden op til 2003 suppleret med aktuel og let tilgængelig statistik. Der er fokus på befolkning, arbejdspladser og uddannelse, der betragtes som vigtige parametre for vækst og vigtige elementer i strategiudviklingen i Fynsprojektet samtidig med, at der er adgang til let tilgængelige og aktuelle data.

Byregion	Indbyggere
Fyn og øerne*	447.268
Trekantområdet	353.071
Aarhusområdet	834.113
Nordjylland	534.684
Hovedstadsområdet	1.209.627
I alt	**3.378.763**
* Ekskl. Middelfart Kommune	
Kilde: Danmarks Statistik	

Opdateringen bygger på samme geografiske opdeling som i PULS- og OPUS-Fyn, hvor Fyn og øerne blev sammenlignet med Hovedstadsområdet, Aarhusområdet, Nordjylland og Trekantområdet. PULS- og OPUS-Fyn sammenlignede Fyn og øerne med de øvrige byregioner på en række centrale parametre, herunder befolkning.

PULS- og OPUS-Fyn anvendte en lidt anden geografisk opdeling end, der er anvendt her. Den tidligere opdeling var baseret på amterne og er ikke mulig at genskabe med let tilgængelig statistik efter kommunalreformen. Opdateringen er derfor baseret på geografiske afgrænsninger, der udtrykker de 5 byregioner så godt som muligt, samtidig med at afgrænsningerne tilnærmelsesvis passer med de tidligere anvendte opdelinger.

1.1. Befolkningsudvikling i de 5 byregioner

Vækst er baseret på menneskers produktion, og derfor spiller befolkningsudviklingen en afgørende rolle for udgangspunktet for vækst.

Indbyggertallet i Danmark var 1.1.2011 5,6 mio., og af dem bor 60 % i de 5 store byregioner. Antallet af indbyggere i Danmark stiger stødt. Den seneste fremskrivning fra Danmarks Statistik (maj, 2011) viser, at der bliver 6,1 mio. indbyggere i Danmark i 2050.

Med den anvendte geografiske opdeling er Hovedstadsområdet den klart største byregion efterfulgt af Aarhusområdet og med Fyn og øerne, Nordjylland og Trekantområdet som mindre byregioner.

Befolkningsudvikling før 2003

PULS-Fyn viste, at Aarhusområdet op gennem 1990'erne og frem til 2003 havde højest befolkningstilvækst med ca. 0,7 % pr. år efterfulgt af Hovedstadområdet og Trekantområdet med ca. 0,5 % pr. år. Fyn og øerne og Nordjylland havde begge lavere vækst med ca. 0,2 % pr. år, som var på niveau med landsgennemsnittet.

Befolkningsudviklingen efter 2003

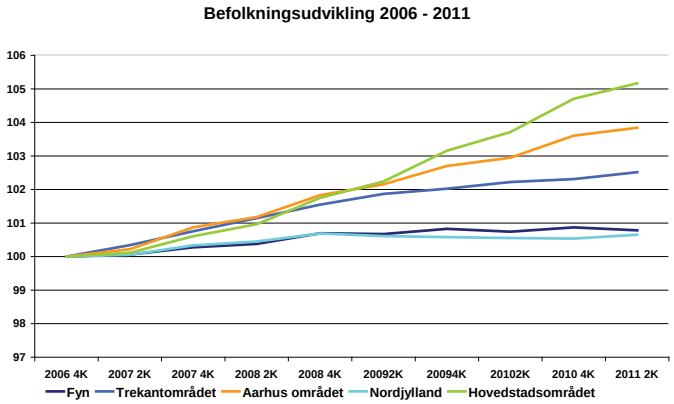
Udviklingsmønsteret fra før 2003 er i det store hele fortsat frem til finanskrisens start i 2008. Herefter har Hovedstadsområdet og Aarhusområdet byttet plads, sådan at Hovedstadsområdet nu er den hurtigst voksende af de 5 byregioner. Fra medio 2008 til medio 2011 har Hovedstadsområdet haft en vækst på ca. 1,4 % pr. år. Væksten i Aarhus har i samme periode været på 1 % pr. år. Væksten i Trekantområdet er dæmpet efter finanskrisen og har siden medio 2008 været 0,5 % pr. år. Nordjylland og Fyn har fortsat den svageste befolkningsudvikling. Siden 2008 er væksten i de to byregioner fladet ud og har tilnærmelsesvist været konstant.

Det siger prognoserne om udviklingen frem til 2030

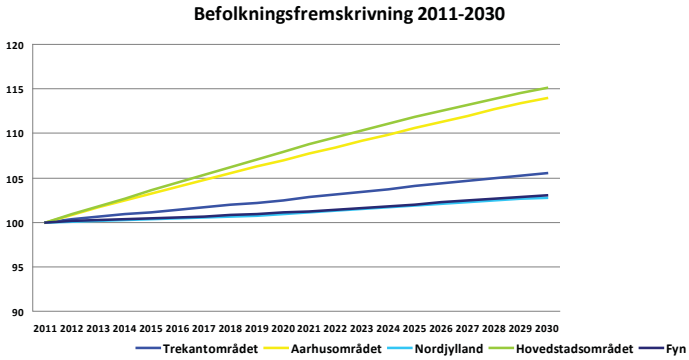
Ifølge Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivning forventes der frem mod 2030 et udviklingsmønster, hvor Hovedstads- og Aarhusområdet fortsat vil være de hurtigst voksende byregioner med en vækst på ca. 15 % frem til 2030 eller gennemsnitligt 0,7 - 0,8 % pr. år. Trekantområdet forventes af få en befolkningstilvækst på omkring 5 % svarende til et gennemsnit på 0,3 % pr. år. Fyn og øerne og Nordjylland forventes fortsat, at ligge på et lavere niveau med en vækst på omkring 3 % over hele perioden eller ca. 0,1 % pr. år.

Billedet er således, at det udviklingsmønster, der har været siden starten på finanskrisen, hvor væksten er blevet endnu mere koncentreret om Hovedstads- og Aarhusområdet forventes at fortsætte. Trekantområdet forventes fortsat at have vækst på et mellemniveau, ligesom Fyn og øerne og Nordjylland forventes at få lav vækst på et niveau tæt på et konstant indbyggertal.

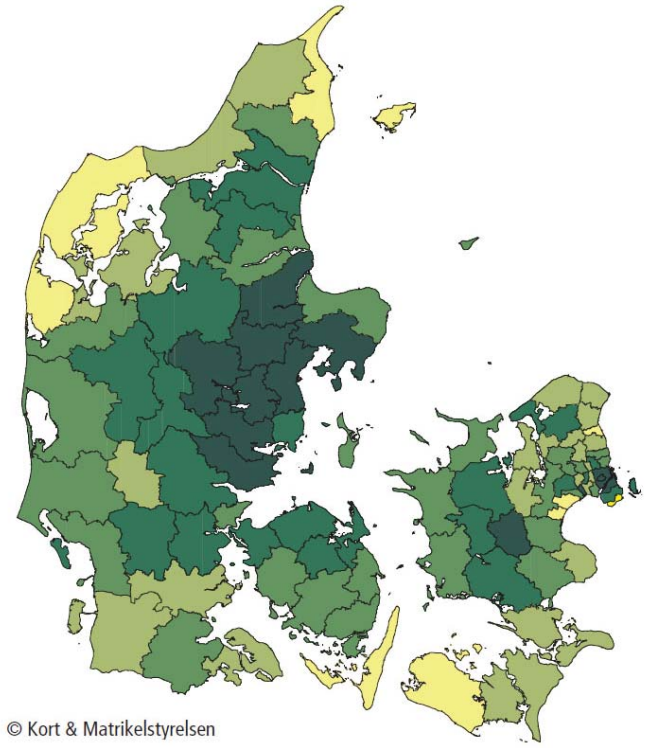
Det er vigtigt at være opmærksom på, at Danmarks Statistiks prognose er en ren fremskrivning, hvor udviklingstendenserne baserer sig på de seneste års udvikling. Groft sagt udtrykker prognoserne, hvad der vil ske, hvis de kendte tendenser fortsætter. Hvis der på Fyn og øerne igangsættes en udvikling, der bryder det hidtidige mønster, så vil udviklingen selvfølgelig få et andet forløb.



Befolkningsudviklingen i de fem byregioner fra 2006-2011. Kilde: Danmarks Statistik



Befolkningsfremskrivning fra 2011 - 2030 i de fem byregioner. Kilde: Danmarks Statistik



Befolkningsfremskrivning fra 2011 - 2030 fordelt på kommuner. Kilde: Danmarks Statistik

1.2. Befolkningssammensætning

Danmarks befolkning bliver ældre. De store årgange fra 1960'erne erstattes af mindre årgange. Der bliver derfor færre til at forsøge flere, og det udfordre væksten i samfundet.

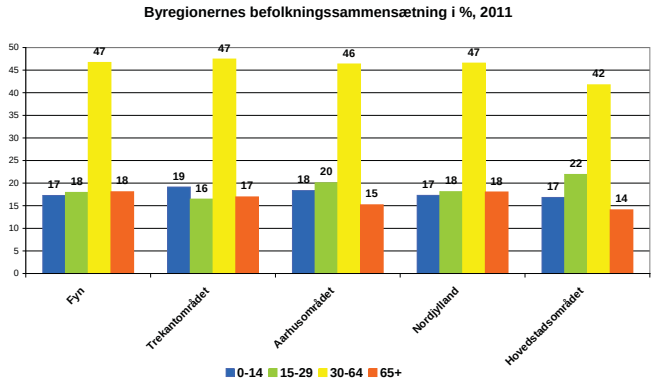
Befolkningssammensætningen før 2003

PULS-Fyn viste en alderssammensætningen i 2003, hvor Hovedstadsområdet havde den største andel af unge, efterfulgt af Aarhusområdet, Nordjylland, Fyn og øerne og Trekantområdet. Der var næsten lige store andele erhvervsaktive på Fyn og øerne, i Aarhusområdet og Nordjylland lidt større andel i Trekantområdet. Også andelen af ældre var nogenlunde lige stor blandt de undersøgte byregioner - bortset fra Hovedstadsområdet og Aarhusområdet, som havde en lavere andel af ældre. Det blev påpeget i analyserne fra 2003, at der var en tendens til, at udkantsområderne havde en væsentlig større andel af ældre end de større byer.

Befolkningssammensætningen efter 2003

Befolkningssammensætningen i 2011 svarer i store træk til mønstret i 2003.

Hovedstadsområdet har fortsat høj andel unge og lav andel erhvervsaktive. Aarhusområdet har lidt større andel unge og lidt lavere andel ældre. Trekantområdet har lidt større andel af børn og lidt lavere andel af unge. Fyn og øerne og Nordjylland ligner fortsat hinanden ret præcist.



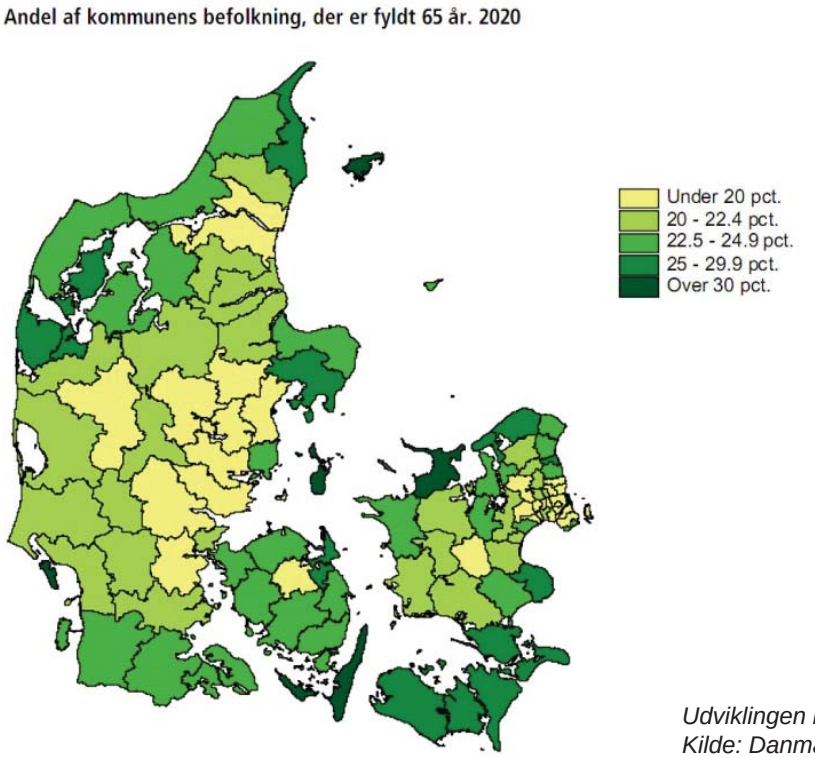
Befolkningssammensætning i de fem byregioner, 2011. Kilde: Danmarks Statistik

Befolkningssammensætningen frem til 2020

Befolkningssammensætningen i Danmark er under forandring. I fremtiden bliver der som bekendt en større andel af personer over 65 år. Andelen af erhvervsaktive forventes ikke at vokse tilsvarende.

Andelen af ældre forventes at stige mest i udkantsområderne og mindst omkring de større byer.

På Fyn og øerne vil især Langeland og Ærø opnå høje andele af ældre i 2020 med mere end 30 % over 65 år. Mønsteret, der blev set i 2003 er således fortsat og vil sandsynligvis forstærkes frem mod 2020. Andelen af ældre over 65 år i Odense forventes at ligge omkring 20 % i 2020. Andelen af ældre over 65 år i Odense forventes at ligge omkring 20 % i 2020.



Udviklingen i befolkningssammensætning frem til 2020. Kilde: Danmarks Statistik

1.3. Befolkningsudvikling

Befolkningsudviklingen på Fyn og øerne tegner et overordnet billede af, hvordan udviklingen har været internt før og efter 2003.

Befolkningsudviklingen før 2003

De tidligere analyser i PULS-Fyn viste en generel befolkningstilvækst i perioden 1990-2003. Bag vækst på Fyn og øerne som helhed viste analyserne et relativt broget billede af, hvor på Fyn og øerne der var positiv eller negativ befolkningsudvikling. Hovedlinjerne var, at de større byer på Fyn og øerne samt byerne ved kysterne generelt havde vækst, når der ses bort fra Langeland og Ærø.

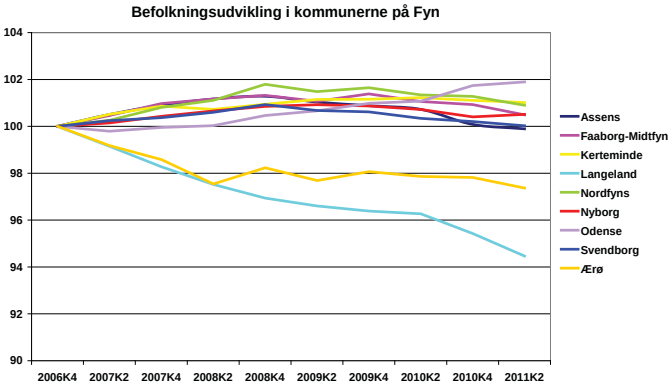
Befolkningsudviklingen efter 2003

Befolkningen på Fyn og øerne er de sidste 5 år vokset med 2 %. Samlet var der i 2011 ca. 450.000 indbyggere på Fyn og øerne.

Mønsteret har været, at hovedparten af kommunerne har haft en beskeden befolkningstilvækst. Især Odense Kommune trækker gennemsnittet op, mens Langeland og Ærø Kommune fortsat har befolkningstilbagegang.

De større byer på Fyn og øerne har med undtagelse af Rudkøbing og Marstal haft befolkningstilvækst. Ringe er vokset med godt 8 %, hvilket er den højeste vækst blandt de 30 større byer, der blev undersøgt i Region Syddanmarks Byanalyser fra 2009. Det er bemærkelsesværdigt, at Ringe har vendt en beskeden vækst fra 1990-2003 til en efterfølgende periode med høj vækst. Også Bogense, Nyborg, Munkebo, og Assens har vækst over gennemsnittet. Mønsteret, der tegner sig er, at byerne med størst vækst ligger tæt på større arbejdsmarkeder med mulighed for at nå arbejdspladser i Odense, Trekantområdet og på Sjælland. Byer, der ligger længere væk fra større arbejdspladskoncentrationer har generelt haft svag vækst eller tilbagegang.

Finanskrisen, der for alvor ramte Danmark i 2. kvartal i 2008, tegner et lidt anderledes billede end i perioden før. Efter starten på finanskrisen er udviklingen i Odense Kommune ændret fra en periode med omtrent konstant indbyggertal til vækst. Udviklingen i Odense Kommune svarer til lignende udviklingstræk i de øvrige af landets større byer. Langeland fortsætter tilbagegangen, mens Ærøs udvikling efter en periode med tilbagegang er vendt til en periode med konstant befolkning. De øvrige kommuners befolkningsudvikling hen over finanskrisen kendetegnes af, at moderat vækst er afløst af stilstand eller moderat tilbagegang. Eksempelvis er indbyggertallet i Svendborg, Faaborg Midtfyn og Nordfyns Kommuner begyndt at falde.



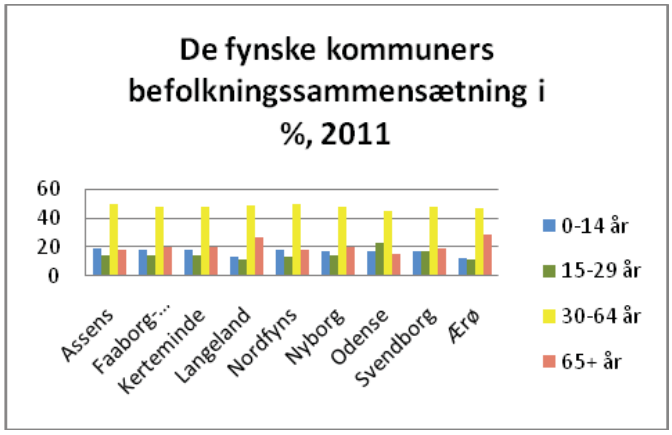
Befolkningsudvikling i de fynske kommuner fra 2006 - 2011. Kilde: Danmarks Statistik

Kommune	Indbyggere	Indbyggertal i forhold til hele Fyn
Assens	41.635	9 %
Faaborg - Midtfyn	51.926	12 %
Kerteminde	23.758	5 %
Langeland	13.322	3 %
Nordfyn	29.507	7 %
Nyborg	31.499	7 %
Odense	190.245	43 %
Svendborg	58.713	13 %
Ærø	6.663	1 %
I alt	**447.268**	**100 %**
Kilde: Danmarks Statistik		

	Befolkningsudvikling 2005 - 2009	Flytninger 2005 - 2009
Ringe	8,3 % (1)	9,8 % (1)
Bogense	3,4 % (2)	9,3 % (2)
Nyborg	2,7 % (3)	4,9 % (4)
Munkebo	2,5 % (4)	2,8 % (7)
Assens	2,1 % (5)	7,1 % (3)
Kerteminde	1,9 % (6)	4,4 % (5)
Faaborg	0,3 % (7)	1,9 % (8)
Odense	0,3 % (7)	-1,4 % (11)
Svendborg	0,2 % (8)	0,6 % (9)
Rudkøbing	-1,9 % (9)	3,6 % (6)
Marstal	-4,5 % (10)	0,5 % (10)
Gennemsnit	**1,4 %**	**4,0 %**
Kilde: Danmarks Statistik		

Befolkningssammensætningen på Fyn og øerne

Befolkningssammensætningen på Fyn og øerne viser en opdeling på tre forskellige områder. Odense Kommune har den højeste andel af unge (23 %), den laveste andel af erhvervsaktive (45 %) og den laveste andel af ældre (16 %). Langeland og Ærø har de laveste andele af børn (13 %), de laveste andele af de unge (12 %) men de højeste andele af de ældre (27 % og 29 %). De øvrige kommuner har en befolkningssammensætning, der minder meget om hinanden med ca. 18 % børn, ca. 14 % unge, ca. 48 % erhvervsaktive og ca. 20 % ældre. Svendborg skiller sig en anelse ud ved at have en større andel af unge og en lidt lavere andel af erhvervsaktive.

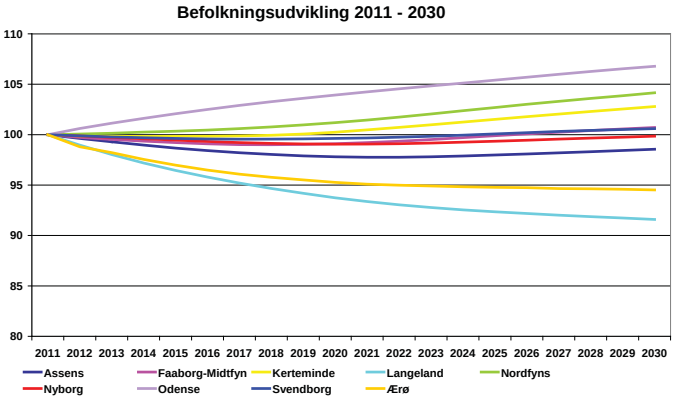


Befolkningssammensætningen på Fyn og øerne i 2011.
Kilde: Danmarks Statistik

Befolkningsudvikling frem mod 2030

Odense, Nordfyns og Kerteminde Kommuner kan ifølge Danmarks Statistiks prognoser forvente en befolkningstilvækst på 5-10 %, eller 0,1-0,3 % pr. år, frem mod 2030. Faaborg Midtfyn, Svendborg, Nyborg og Assens Kommune forventes at få stort set uændret indbyggertal. På Langeland og Ærø forventes befolkningstilbagegangen at fortsætte med et fald på godt 5 %, eller 0,3-0,4 % pr. år, frem mod 2030.

Befolkningens alderssammensætning vil ifølge prognoserne være, at udviklingen mod flere ældre fortsætter, og at det især er Langeland, Ærø og Kerteminde Kommuner, der får høj andel af ældre, mens Odense Kommunes andel vil være lavere end i de øvrige kommuner.



Befolkningsudvikling på Fyn og øerne 2011 - 2030.
Kilde: Danmarks Statistik

1.4. Erhvervsudvikling

De beskæftigede bidrager til den økonomiske vækst både gennem deres arbejde, skatter og forbrug. Udviklingen i antallet af arbejdspladser er derfor et væsentligt parameter for vækst.

Erhvervsudviklingen før 2003

Perioden fra 1992-2002 var kendetegnet af, at Hovedstads-, Aarhus- og Trekantområdet havde høj vækst i beskæftigelsen, Nordjylland havde middel vækst og Fyn og øerne havde lav vækst. Som helhed tabte Fyn og øerne terræn sammenlignet med de øvrige byregioner.

Erhvervsudviklingen efter 2003

Rapporten, Fyns Tilstand viser, at den økonomiske aktivitet pr. indbygger på Fyn og øerne er blandt de laveste i landet. Kun Bornholm har haft en svagere BNP-vækst i perioden 2000-2009. Rapporten konkluderer videre, at hvis aktivitetsniveauet havde været på højde med Vestjyllands, havde Fyns vækst i BNP været 29 mia. kr. højere.

Overordnet set er tiden efter 2003 skarpt opdelt i perioden før og efter finanskrisen. Før finanskrisen havde alle undersøgte byregioner betydelig vækst i arbejdspladser - højst i Aarhusområdet og lavest i Hovedstadsområdet og på Fyn og øerne. Efter finanskrisen falder antallet af arbejdspladser i alle 5 byregioner - mindst i Hovedstadsområdet og mest på Fyn og øerne. Billedet er således, at Fyn og øerne ligesom i perioden, som PULS- og OPUS-Fyn dækker, fortsat har en svag erhvervsmæssig udvikling.

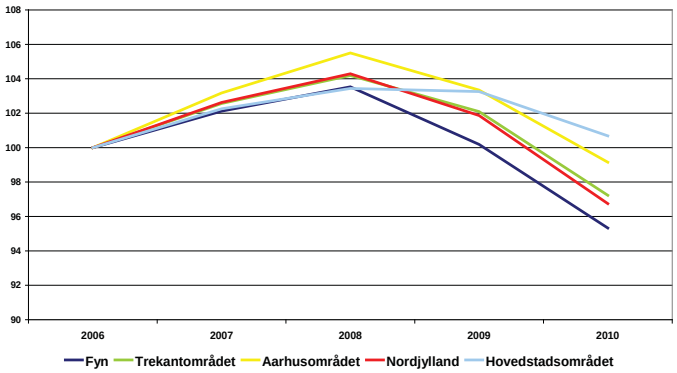
Byregionernes erhvervsprofil før 2003

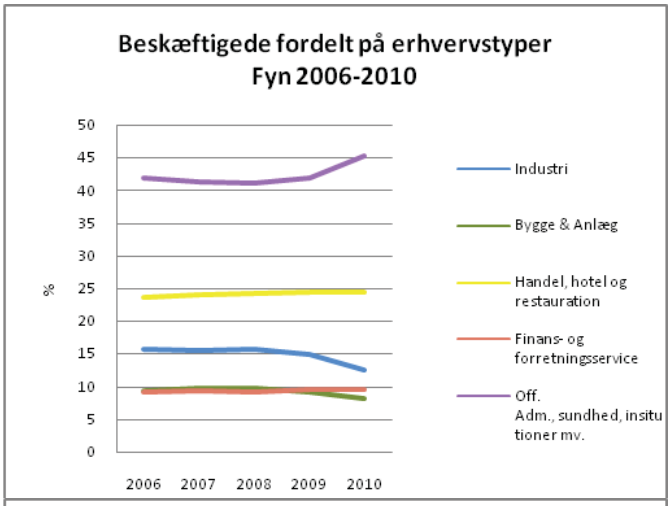
Konklusionen i PULS-Fyn var, at Fyn og øerne ikke skilte sig væsentligt ud fra de andre regioners sammensætning af beskæftigede fordelt på brancher. Odense Kommune markerede sig med lavere andel inden for industri og en større andel inden for finans- og forretningsservice.

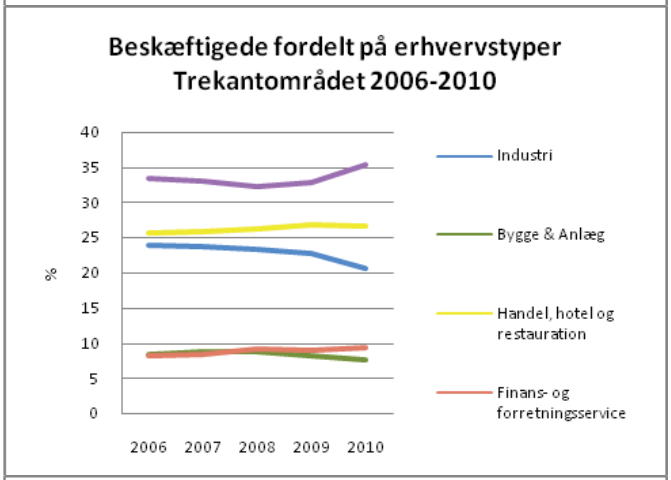
Byregionernes erhvervsprofil efter 2003

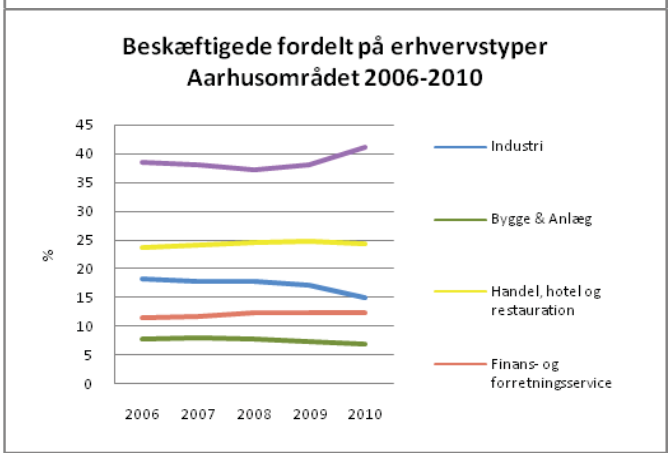
Når udviklingen i beskæftigelsen opdeles på brancher, ses et klart mønster: Efter finanskrisen i 2008 er beskæftigelsen i den offentlige sektor steget markant, der er svag vækst i handels- hotel- og restaurationsbranchen og inden for finans- og forretningsservice, men der er tilbagegang i industri- og bygge- og anlægsbranchen. Siden analyserne fra 2003 er sammensætningen af brancherne ændret en anelse. Fyn og øerne er stadig kendetegnet ved at have stor andel beskæftigede i den offentlige sektor og en lav andel beskæftigede i industrien. Inden for finans- og forretningsservice, har Trekantområdet haft vækst og er kommet op på niveau med Fyn og øerne, hvor væksten i branchen har været stagnerende.

Udvikling i andelen af arbejdspladser 2006 - 2010









1.5. Uddannelse

Uddannelse betragtes som afgørende for udviklingen af videnssamfundet og for fremtidig vækst både nationalt og regionalt.

Uddannelse før 2003

PULS- og OPUS-Fyn viste, at andelen af personer med kort, mellemlang eller lang videregående uddannelse var stigende i alle 5 byregioner. Andelen på Fyn og øerne var lidt højere end i Nordjylland og noget højere end i Trekantområdet men lavere end i Aarhus- og Hovedstadsområdet.

Når det gælder andelen af personer med lang videregående uddannelse lå Fyn og øerne på niveau med Nordjylland, højere end Trekantområdet og væsentligt lavere end Aarhus- og især Hovedstadsområdet.
Fyn og øernes udvikling i andelen med lang videregående uddannelse fulgte udviklingen i Nordjylland. Udviklingen var en anelse stærkere end udviklingen i Trekantområdet men svagere end i Aarhus- og især Hovedstadsområdet.

Uddannelse efter 2003

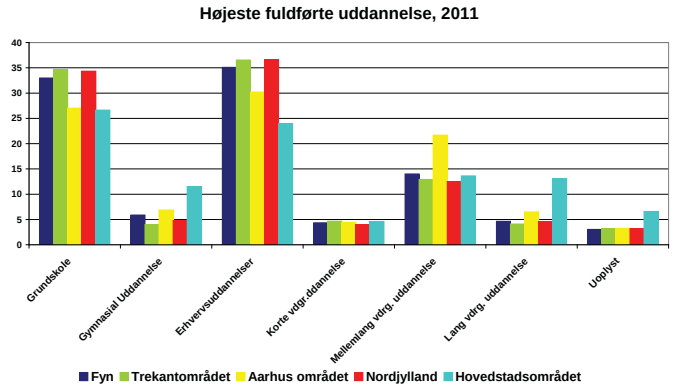
Indbyggerne på Fyn og øerne og i Nordjylland har fortsat et uddannelsesniveau, der minder meget om hinanden.

Andelen af personer med en kort-, lang- eller mellemlang uddannelse som den højst fuldførte uddannelse var i 2011 ca. 23 % på Fyn og øerne og ca. 21 % i Nordjylland. Aarhusområdet og Hovedstadsområdet har fortsat en væsentligt højere andel af indbyggere med videregående uddannelser, og Trekantområdet ligger fortsat en anelse under Fyn og øerne og Nordjylland. Billedet har ikke ændret sig væsentligt siden analyserne i 2003.

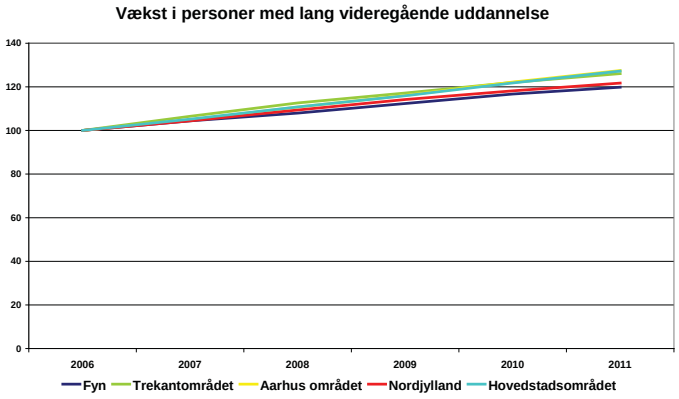
Siden 2006 har der generelt været en betydelig stigning i antallet af personer, der har gennemført en lang videregående uddannelse eller en Ph.d. Trekantområdet, Aarhusområdet og Hovedstadsområdet har over den 5-årige periode haft en vækst på ca. 27 % i andelen af befolkningen med en lang videregående uddannelse. Nordjylland har haft en vækst på ca. 22 %, men Fyn og øernes vækst var ca. 20 %.

Fyn og øerne er dermed blevet overhalet af både Trekantområdet og Nordjylland og er nu den byregion, der har den laveste vækst i personer med lange videregående uddannelser.

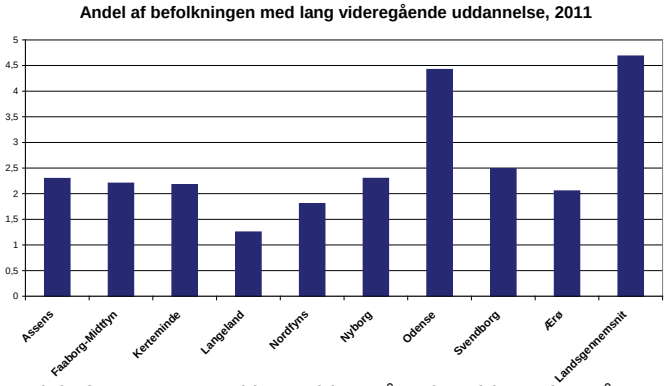
Set på kommuneniveau har ingen kommuner på Fyn og øerne en andel af personer med en lang videregående uddannelse på landsgennemsnittet eller der over. Odenses andel på 4,4 % er tæt på landsgennemsnittet på 4,7 %. I de øvrige kommuner udgør andelen af indbyggerne med lange videregående uddannelser under 2,5 %. Samlet kan det konstateres, at Fyn og øerne ligger lavt på andel af indbyggere med lang videregående uddannelse og at efterslæbet forstærkes af, at Fyn og øerne fra at have samme vækstrate som Nordjylland og højere end Trekantområdet nu har den laveste vækst blandt de 5 byregioner.



Uddannelsesniveau i de fem byregioner.
Kilde: Danmarks Statistik



Vækst i andele af personer med lang videregående uddannelse i de fem byregioner. Kilde: Danmarks Statistik



Andel af personer med lang videregående uddannelse på Fyn og øerne. Kilde: Danmarks Statistik

Del 2: Byernes udfordringer, styrker og potentialer

Det følgende indeholder en opdatering af PULS- og OPUS-Fyn med aktuelle og nye analyser af byers udfordringer, styrker og potentialer, der betragtes som et vigtigt element i strategiudviklingen i Fynsprojektet.

Opdateringen bygger så vidt muligt på den samme opdeling som i PULS- og OPUS-Fyn, hvor byerne på Fyn og øerne blev sammenlignet med hinanden. Den tidligere opdeling var i nogle analyser baseret på kommunegrænserne før kommunalreformen, men da ingen af kommunerne på Fyn og øerne er blevet delt, kan de nye kommuner sammenlignes med de tidligere.

Analyserne af byernes udfordringer, styrker og potentialer fra 2003 er siden blevet opdateret med analyser af de 30 største byer i Region Syddanmark (Byanalyse 2009) og analyse af de mindre byer i regionen (De mindre Byer i Region Syddanmark 2011). Desuden har regionen udarbejdet statistisk materiale for kommunerne (Kontur 2010), og der er udarbejdet en omdømmeanalyse for Fyn og øerne.

2.1. Byernes bymiljø

Attraktive bymiljøer er et af virkemidlerne til at skabe befolkningstilvækst, rekruttere arbejdskraft mv. og er dermed et vækstskabende virkemiddel. Attraktive omgivelser dækker både byernes bymiljøkvaliteter og attraktiviteten i landskaberne omkring byerne.

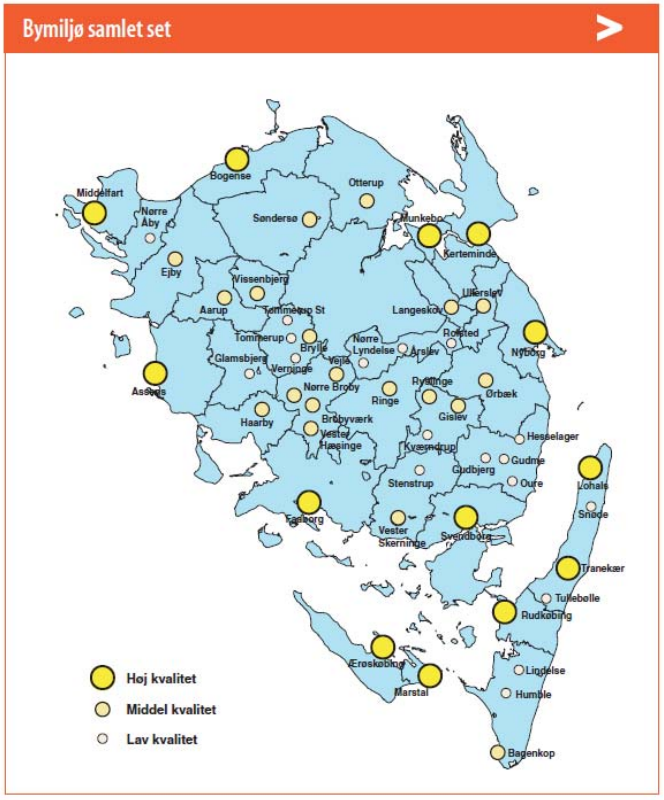
Der er gennemført analyser af bymiljøets og landskabernes kvalitet i byerne på Fyn og øerne i PULS-Fyn fra 2003 og i Byanalyserne af de 30 største byer i Region Syddanmark fra 2009. PULS-Fyn dækker ca. 50 byer på Fyn og øerne. Byanalyserne dækker 11 byer.

I Byanalyse 2009 blev nærhed til natur af høj kvalitet anset som den vigtigste bosætningsparameter for 61 % af de adspurgte borgere i en større interviewundersøgelse. På andenpladsen, med 36 %, blev nærheden til indkøbsmuligheder og servicetilbud vurderet til at være den vigtigste bosætningsparameter.

På baggrund af analyser om bosætning, byliv og byerne generelt tegnes et billede af bymiljøets kvalitet på Fyn og øerne.

Bymiljø i 2003

PULS-Fyn konkluderede i 2003, at mange af byerne på Fyn og øerne havde bymiljøer af høj kvalitet. Der var generelt var stor spredning i kvaliteten. De gamle købstæder ved kysten havde generelt høj kvalitet, men også en ny by som Munkebo blev vurderet højt. De 5 højest vurderede byer i undersøgelsen fra 2003 var Nyborg, Faaborg, Marstal, Munkebo og Bogense. Odense indgik ikke i undersøgelsen.



Bymiljøkvalitet 2003
Kilde: PULS-Fyn 2003

By	By & Land	Bymidte	Boligområder	Erhvervsområder	Indfaldsveje	Samlet
Nyborg	2.50	2.88	2.63	2.38	2.63	2.61
Faaborg	3.00	2.88	2.38	2.13	2.25	2.47
Kerteminde	3.00	2.38	2.38	1.63	2.75	2.36
Marstal	2.75	2.38	2.25	2.13	2.38	2.33
Munkebo	3.00	2.00	2.63	2.25	2.13	2.33
Bogense	3.00	2.88	2.38	1.63	2.00	2.30
Assens	3.00	2.38	2.50	1.88	1.88	2.25
Svendborg	2.75	2.75	2.63	1.75	1.38	2.19
Rudkøbing	3.00	2.38	2.38	1.63	1.88	2.17
Ringe	1.25	2.00	1.88	1.63	1.63	1.72

Kilde: PULS Fyn, 2003

De gamle købstæder

Først og fremmest blev det vurderet, at Fyn og øerne er begunstiget af mange gamle købstæder, som har mange æstetiske fordele i form af eksempelvis en attraktiv beliggenhed ved vandet og de gamle hyggelige bymiljøer. I de gamle købstæder indgår vandet som kvalitet i den oprindelige byplan, og deres størrelse danner grundlag for et varieret forretnings- og kulturliv.
Flere af kystbyerne havde faldende erhvervsaktivitet på havnearealerne, og omdannelse til attraktive områder for bosætning og kontorerhverv blev anset som et stort potentiale. Omvendt blev det vurderet, at købstæderne havde tendens til at gøre det samme for at tiltrække borgere og erhvervsliv. Udfordringerne for kystbyerne var derfor at orientere sig mod det egnsspecifikke og det specielle for den enkelte by.

De mindre byer på Fyn og øerne

Bymiljøet i de mindre byer, der ikke er beliggende ved vandet, blev generelt vurderet lavere i 2003 end købstæderne ved kysten. Alligevel rummer flere af de mindre byer kvaliteter for et godt bymiljø, eksempelvis en smuk kirke, idylliske bindingsværkshuse, brostensbelagte gader, et hyggeligt gadekær mv. Nogle af de nyere byer på Fyn blev også vurderet til at have et bymiljø af høj kvalitet. Eksempelvis har renovering af bymidter og beplantning af vejtræer betydning for bymiljøet.

Bymiljø efter 2003

Region Syddanmarks Byanalyser fra 2009 giver mulighed for at sammenligne de 11 undersøgte byer på Fyn og øerne med byerne i resten af Region Syddanmark.

By	By & Land	Bymidte	Kulturmiljøer	Boligområder	Erhvervsområder	Hovedindndfalds-veje	Karakterskabende elementer
Faaborg	5.00	5.00	5.00	4.60	4.00	5.00	5.00
Svendborg	5.00	5.00	5.00	4.20	3.80	3.67	4.80
Kerteminde	5.00	4.00	5.00	4.20	3.40	5.00	5.00
Odense	4.25	5.00	5.00	4.60	3.00	3.67	5.00
Marstal	4.75	4.50	5.00	4.40	3.20	4.00	5.00
Rudkøbing	4.50	4.83	5.00	4.20	2.60	3.33	5.00
Nyborg	4.75	4.83	5.00	4.20	2.60	3.00	5.00
Munkebo	4.75	2.33	2.00	5.00	4.40	5.00	3.00
Bogense	4.25	4.00	4.00	4.00	3.20	3.33	4.20
Assens	3.25	3.83	4.00	3.60	3.80	3.33	4.20
Ringe	3.50	2.67	2.00	3.20	2.40	3.00	2.00

Kilde: Byanalyser, 2009

Analyserne viser, at byerne på Fyn og øerne fortsat vurderes til at have høj bymiljøkvalitet. Faaborg blev vurderet til at have højest bymiljøkvalitet blandt de vurderede byer i regionen. Svendborg, Kerteminde, Odense og Marstal fik placeringer blandt de 10 højest vurderede. Fyn og øerne har således 5 byer blandt de 10 højest vurderede ud af i alt 30 byer.

Bymiljøkvaliteten blev vurderet efter lidt forskellige metoder og byernes rangorden er lidt forskellig i de to analyser. Hvorvidt ændringerne i rangfølgen skyldes forskelle i metoder eller bymiljøforbedringer i byerne kan ikke afgøres.

Undersøgelsen fra 2009 viser også, at de gamle købstæder stadig har et forspring til de øvrige byer.

Byerne på Fyn og øerne scorer især højt på kulturmiljø og karakterskabende elementer og dernæst på bymidten og på overgangen mellem by og land. Boligområderne og især erhvervsområderne og indfaldsvejene kan være bedre.

2.2. Landskabskvaliteter

Landskabskvaliteterne omkring byerne er vurderet både i 2003 og 2009. Odenses landskabskvalitet blev ikke vurderet i 2003 efter samme metode som de øvrige byer.

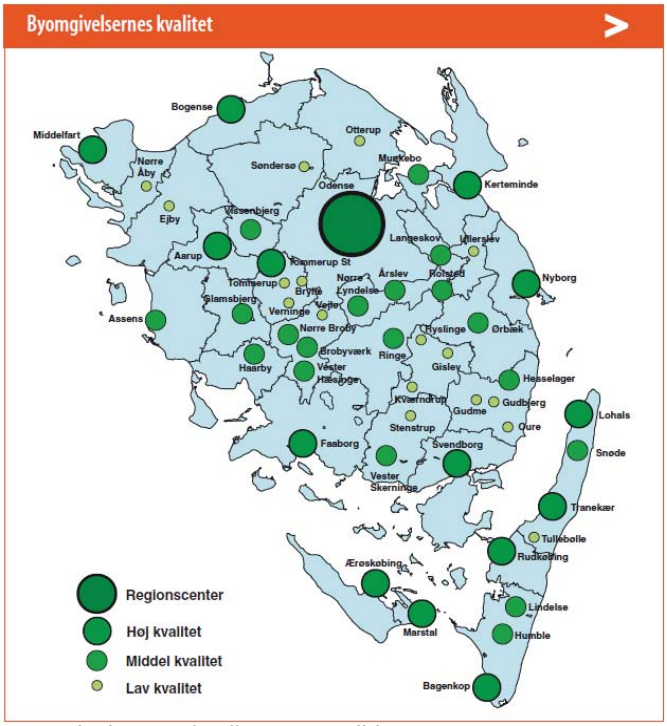
I analyser af årsager til bosætning vægtes nærhed til vand, skov, natur mv. normalt højt.

Landskabskvaliteter i 2003

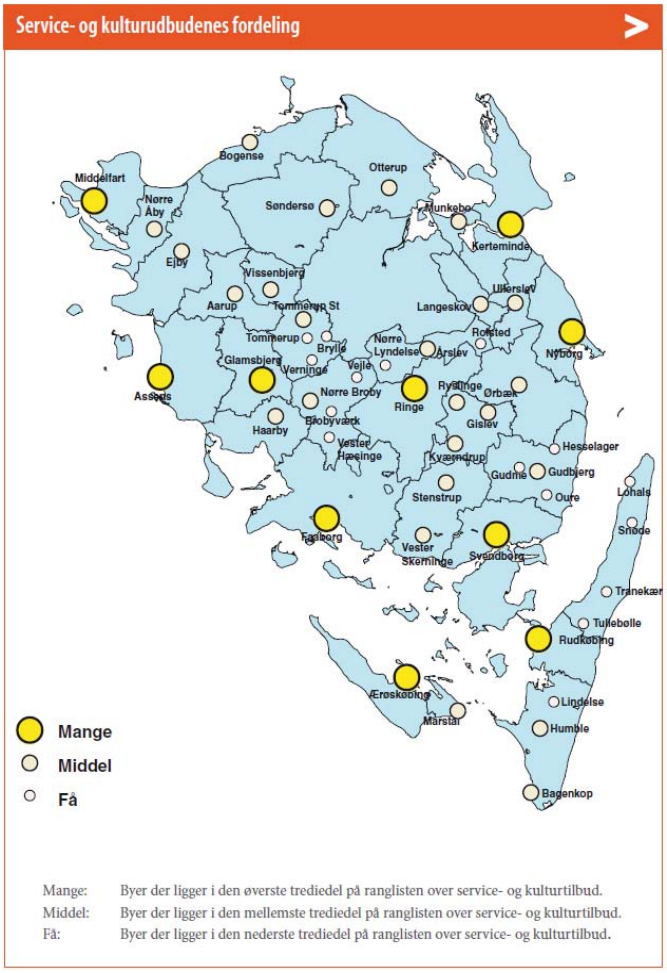
PULS-Fyn konkluderer, at Fyn og øerne er begunstiget med en lang kystlinje og bakkede istidslandskaber. Mange byer ligger fra naturens hånd fordelagtigt. Beliggenheden ved hav, fjord og bakkelandskaber er uforanderlige kvaliteter knyttet til landskabsressourcen på Fyn og øerne.

Ud fra en samlet vurdering af byernes beliggenhed ved kyst og strand, større sammenhængende skov, øvrig natur, landskab samt tilgængelighed er det vurderet, at Nyborg, Bagenkop, Lohals, Faaborg, Svendborg, Tranekær, Ærøskøbing, Rudkøbing, Kerteminde, Bogense, Marstal, Aarup, Vissenbjerg og Tommerup Stationsby har høj attraktivitet. De højt klassificerede byer er med undtagelse af Aarup, Vissenbjerg og Tommerup Stationsby alle kystbyer.

Undersøgelsen fra 2003 peger også på et potentiale for forbedring gennem planlægning af naturgenopretning og skovrejsning og ved lokalisering af store husdyrproduktioner. Genopretningen af sundet ved Faaborg blev nævnt som eksempel.



Byomgivelsernes kvalitet 2003. Kilde: PULS-Fyn 2003

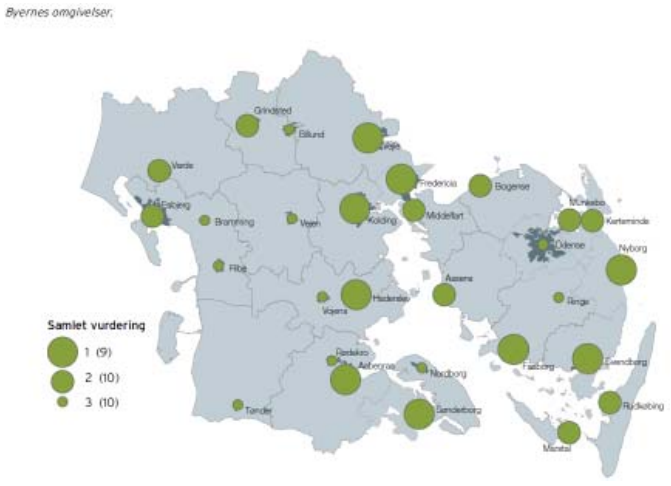


Byernes service- og kulturtilbud, 2003. Kilde: PULS-Fyn 2003

Landskabskvaliteter i 2009

Landskabskvaliteten i 2009 blev vurderet ud fra en sammenvejning af nærhed til kyst og strand, skov, søer og landskab og øvrig natur.

Ud af de 30 undersøgte byer blev 4 byer fra Fyn og øerne rangeret blandt de 10 højest scorende byer i regionen. Der er hård konkurrence fra de østjyske byer, der også har attraktive omgivelser. De højest rangerede byer på Fyn og øerne er Svendborg, Nyborg, Faaborg og Bogense. Byerne på Fyn og øerne scorer generelt højt på kyst og strand (5 i top 10), landskab (5 i top 10), søer og vandløb (4 i top 10) og lavt på skov (2 i top 10) og øvrig natur (2 i top 10).



Byomgivelsernes kvalitet 2009. Kilde: Byanalyser 2009

Odenses landskabskvalitet er vurderet lavt med lav score på kyst og strand (1 ud af maks. 3,5 point), landskab (1,5 ud af maks. 4 point), søer og vandløb (2 ud af maks. 4 point) og lavt på skov (2 ud af maks. 4 point) og øvrig natur (1 ud af maks. 4 point).

2.3. Byernes service- og kulturtilbud

Byernes udbud af service- og kulturtilbud vurderes, at være en vigtig bosætningsparameter og er undersøgt i 2003 og 2009. Odense indgår ikke i undersøgelsen fra 2003. I 2009 indgår Flensborg i sammenligningen.

Service- og kulturtilbud i 2003

Undersøgelsen i PULS-Fyn fra 2003 konkluderer, at udbuddet af service- og kulturtilbud generelt afspejler byernes størrelse. Svendborg, Nyborg og Faaborg har således det bredest dækkende udbud af funktioner. Målt i forhold til indbyggertallet har byerne på Sydfyn, Langeland og Ærø høj grad af dækning. Eksempelvis havde Ærøskøbing med knap 1.000 indbyggere ligeså mange forskellige service- og kulturtilbud som Kerteminde med godt 5.500 indbyggere.

Undersøgelsen påpeger også, at de mindre byer mister detailhandelstilbud til de større byer og det samme kan ses for andre service- og kulturtilbud som f.eks. biografer.

Sammenlignet med en tilsvarende undersøgelse i Nordjyllands Amt var udbuddet af service- og kulturtilbud på Fyn og øerne kendetegnet af, at biblioteker og museer er mere udbredte på Fyn og øerne, mens golfbaner, svømmehaller og it-iværksætterhuse var mere udbredte i Nordjyllands Amt.

Service- og kulturtilbud i 2009

Service- og kulturtilbuddene er vurderet i forhold til byernes udbud af inden for shopping, mad, kultur, oplevelsessteder, motion og sundhed, sygehuse og behandling, uddannelse, arrangementer og særligt bylivsskabende funktioner.

Service- og kulturudbuddet er generelt godt på Fyn og øerne. Udbuddet afspejler også i 2009 byernes størrelse. Sammenlignet med Region Syddanmark som helhed har Fyn og øerne generelt god adgang til service- og kulturtilbud. Odense rummer regionens største og bredeste udbud, og har maksimal score på stort set alle parametre sammenlignet med de øvrige byer i Region Syddanmark.

Sammenlignet med gennemsnittet har de undersøgte byer på Fyn og øerne en score i den mellemste tredjedel inden for arrangementer, mad, motion og sundhed, sygehuse og behandling og særligt bylivsskabende funktioner og en score i den laveste tredjedel inden for kultur, shopping, oplevelsessteder og uddannelse. Udbuddet på Fyn og øerne er naturligvis påvirket af

Andel af service- og kulturtilbud på Fyn og øerne i % i forhold til hele Region Dyddanmark

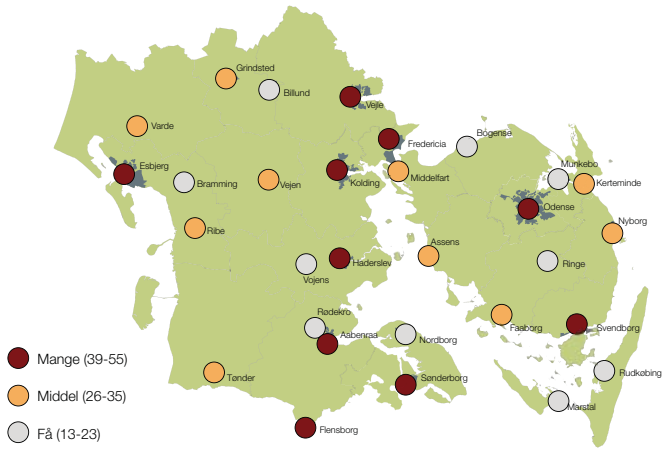
	Fyn og øerne	Samlet	Fyn og øerne af samlet
	Score	Score	%
Arrangementer	40	101	40
Mad	46	129	36
Motion og sundhed	47	132	36
Sygehuse og behandling	32	96	33
Særligt bykivsskabende funktioner	117	360	33
Kultur	105	331	32
Shopping	50	158	32
Oplevelsessteder	3	12	25
Uddannelse	17	72	24
I alt	457	1391	33

Kilde: Byanalyser 2009

Odenses store udbud, og at udbuddet her kun tæller én gang i sammenligningen, men den tegner også en profil af, hvor Fyn og øerne har sine styrker og svagheder i udbuddet af service- og kulturtilbud.

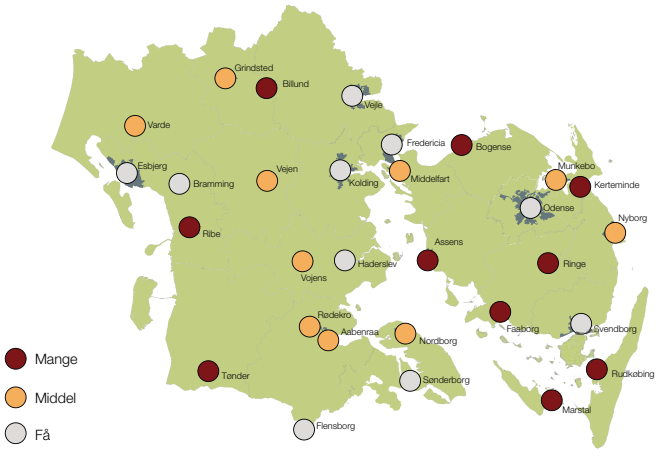
Når udbuddet af service- og kulturtilbud opgøres i forhold til byernes indbyggertal viser der sig et andet billede. De store byer har typisk et lavt antal kultur- og servicefunktioner i forhold til indbyggertallet, mens mellemstore byer som Kerteminde, Ringe, Bogense, Assens, Faaborg, Rudkøbing og Marstal har et stort udbud. Opgørelsen viser også, at Fyn og øerne har god dækning af mellemstore byer med et godt dækkende service- og kulturfunktioner sammenlignet med hele regionen.

Antal service- og kulturfunktioner



Byernes service- og kulturtilbud 2009. Kilde: Byanalyser 2009

Antal service- og kulturfunktioner i forhold til indbyggertal



Byernes service- og kulturtilbud i 2009 i forhold til indbyggertal. Kilde: Byanalyser 2009

Analysen fra 2009 viser også, at følgende byer på Fyn og øerne har særligt mange tilbud i forhold til deres størrelse:

- Kerteminde inden for mad, oplevelser og større arrangementer.
- Bogense inden for motion og sundhed.
- Assens inden for kultur og kreativt miljø.
- Ringe inden for sygehuse og behandling og større arrangementer.
- Faaborg inden for uddannelse og større arrangementer.
- Marstal inden for motion og sundhed.

Byernes karakter af mønsterbrydere er med til at tegne deres særlige profil, men det er vigtigt at være opmærksom på at f.eks. efterfølgende beslutninger om lukning af sygehuse kan ændre byernes særlige profiler.

2.4. Byernes profil

I dag er der stor frihed til at vælge bosted og arbejdssted uafhængig af hinanden. I konkurrencen om at være en attraktiv bosætningsby er det vigtigt for byerne at have en klar profil, der markerer byen udadtil.

Byernes profil før 2003

PULS-Fyn fra 2003 undersøgte, hvad der gav byerne profil. Odense indgik ikke i undersøgelsen. Grundlaget var forholdsvis spinkelt, idet det byggede på interviews med to nøglepersoner fra hver af de undersøgte byer, men undersøgelsen gav nogle overordnede resultater, der kan indgå som baggrund for aktuelle vurderinger af byernes evne til at profilere sig og blive kendte.

Kilde: Interview med 2 repræsentanter fra hver by.

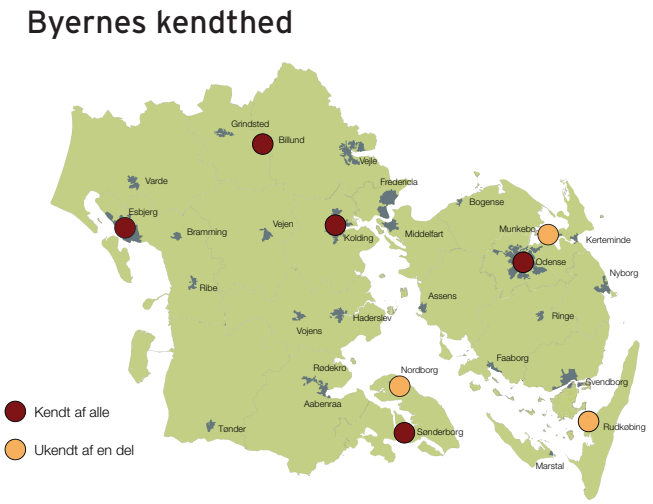
Det gjorde byerne kendte i 2003. Kilde: PULS-Fyn 2003

Undersøgelsen viste, at det, der dengang i særlig grad gjorde byerne kendte, var kendte nulevende og historiske personer, der blev forbundet med byerne, sportsklubber og sportsstjerner, kendte bygninger og attraktioner, kendte arrangementer og kendte virksomheder og institutioner. Kortet giver et overblik over, hvad der i 2003 gjorde byerne kendte ifølge de interviewede. Det iøjnefaldende er, at forholdsvis få og hovedsageligt de større byer på Fyn og øerne havde mere end 3 profilskabende elementer. De mere kendte byer med 3 eller flere profilskabende elementer var Bogense, Munkebo, Kerteminde, Nyborg, Assens, Glamsbjerg, Ringe, Nyborg, Faaborg, Svendborg, Tranekær, Rudkøbing, Ærøskøbing og Marstal. Som det fremgår af kortet eksisterer eksempelvis Midtfynsfestivalen ikke mere, men der ville sandsynligvis være nyt, der gør byerne kendte, hvis undersøgelsen blev gentaget i dag.

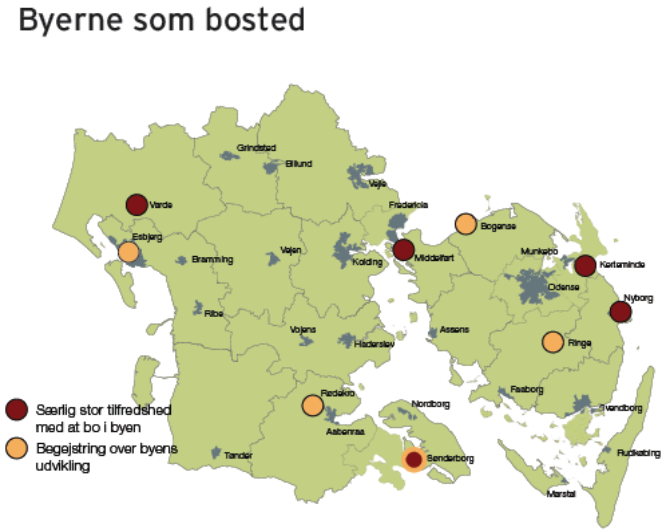
Byernes profil efter 2009

Byernes kendhed blev i Byanalyserne fra 2009 undersøgt ved interviews med godt 1.000 personer. Kun 5 byer i Region Syddanmark var kendt af alle. Det drejer sig om Odense, Kolding, Billund, Sønderborg og Esbjerg.

Byanalyserne undersøgte via interviewundersøgelsen af godt 1.000 personer også tilfredsheden med at bo i de 30 byer. Resultatet var, at der var særlig stor tilfredshed med at bo i Kerteminde og Nyborg, og de interviewede var særligt begejstrede over byudviklingen i Bogense og Ringe.



Kendte byer i 2009. Kilde: Byanalyser 2009



Tilfredshed med at bo i byerne i 2009. Kilde: Byanalyser 2009

Fyns Omdømmeanalyse fra 2011 konkluderede, at Odense spiller en meget stor rolle for skabelsen af Fyns "omgangskreds". Hele 65 % af de fynske borgeres "venner og familie" har tilknytning til borgerne i Odense. Analysen viste også, at de associationer, som Fyn og øerne fremkalder hos befolkningen er Odense, H.C. Andersen og opfattelsen af en dejlig og idyllisk natur. Blandt venner og familie til indbyggerne på Fyn og øerne ligger kendskabet til de konkrete attraktioner på Fyn og øerne på et ret beskedent niveau. Nogle af de mest kendte attraktioner er H.C. Andersen, Egeskov, Valdemars Slot, Amanda fra Kerteminde, Storebæltsbroen og OB.

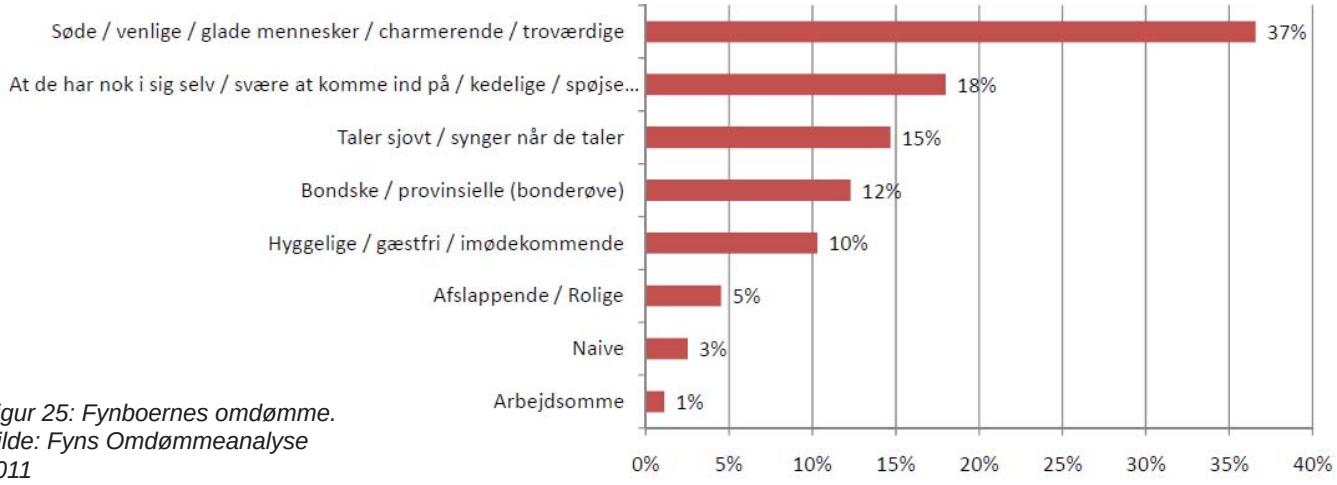
Nogle af "fyrtårnene" på Fyn og øerne er forsvundet siden 2003. Det gælder eksempelvis lukningen af Lindøværftet og Midtfyns Festivalen. Andre fyrtårne er ikke lige så kendte som deres profil umiddelbart lægger op til. Eksempelvis opleves Syddansk Universitet ligeså karakteristisk for Fyn som Falsted Kro. Fyns Omdømmeanalyse 2011 pegede på, at Fyns mange muligheder og styrker ikke er tilstrækkeligt klart profilerede til, at de kan overbevise potentielle tilflyttere og tilrejsende om, at Fyn og øerne rummer et stærkt og positivt potentiale i forhold til at bo og arbejde på Fyn.

I 2011 konkluderede Fyns Omdømmeanalyse, at fynboerne er et venligt og positivt folkefærd. Til gengæld svarede 18 % af de adspurgte borgere uden for Fyn og øerne, at Fynboerne virker som om de har nok i sig selv og er svære at komme ind på.

Overordnede konklusioner om de fynske byer

- De historiske byer får meget foræret på profilskabelse. De indeholder kun få eksempler på nytænkning i form af f.eks. bygninger, events og sport.
- Der er stor forskel på byernes "kendthed".
- Kyst, vand og det grønne er de stærkeste bosætningspræferencer.
- I næste række finder man byernes boligudbud, arbejdspladsudbud, tilgængelighed og kvaliteter for børn.
- Kulturliv og kvaliteter for unge og ældre prioriteres lavt.
- Kerteminde og Nyborg er de byer på Fyn og øerne, hvor flest er tilfredse med at bo.
- Bogense, Munkebo og Marstal får højest score på bosætningspræferencerne.

Kilde: Byanalyse 2009



Figur 25: Fynboernes omdømme. Kilde: Fyns Omdømmeanalyse 2011

2.5. Tilgængelighed

Høj tilgængelighed til arbejdspladser og til indkøbsmuligheder, service, kulturtilbud mv. har betydning for bosætning og erhvervsudvikling og indgår som en parameter for vækst.

Rejsetider til arbejde på helst under 30 minutter og højst 90 minutter pr. dag - for personer med specialiserede uddannelser og høj løn - anses for at være det maksimale, som almindeligvis accepteres af pendlere.

Tilgængeligheden er undersøgt i 2003 og i 2009 med forskellige metoder.

Tilgængelighed i 2003

Analyserne fra 2003 viste, at de nordligt og centralt beliggende dele af Fyn har høj tilgængelighed til Odense, der kan nås inden for ½ time. Et mindre område omkring Odense samt Nyborg kan nås inden for ½ time med kollektiv transport.

Hele Fyn og øerne og området omkring Rudkøbing kunne ifølge beregningerne i 2003 nå til Odense inden for 1 time. Yderområderne på Langeland og Ærø har længere transporttider. Størstedelen af Fyn kan nå Odense inden for 1 time med kollektiv transport. Assens, Faaborg, Sydøstfyn, Langeland og Ærø havde rejsetider på mere end 1 time med kollektiv transport.

Tilgængelighed efter 2003

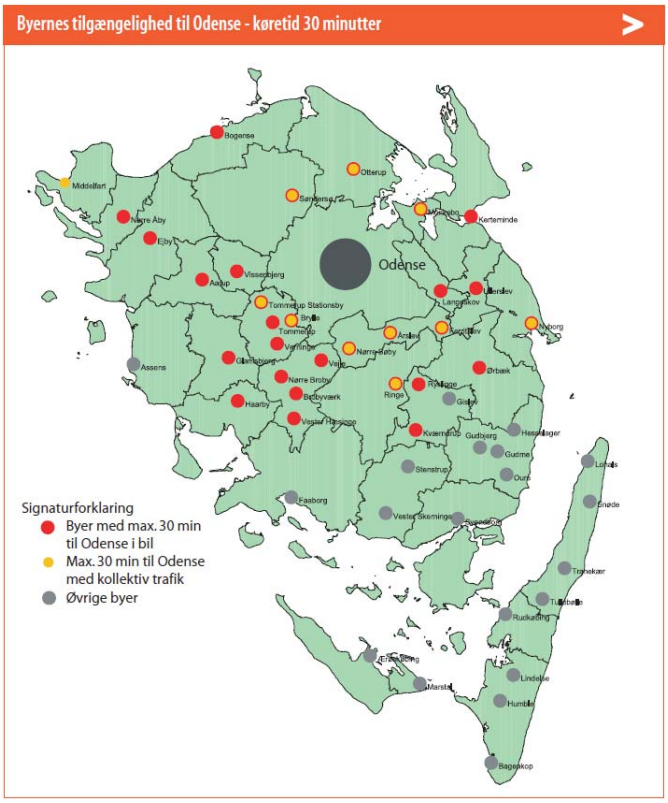
Åbningen af motorvejen mellem Odense og Svendborg i 2009 har forbedret tilgængeligheden med bil betydeligt. Området, der kan nå Odense i bil inden for ½ timer, er flyttet fra området omkring Kværndrup til Svendborg, og kun de yderste dele af Langeland kan ikke nå Odense inden for 1 times kørsel.

Rejsetiderne med kollektiv trafik til Odense fra Fyn og øerne er stort set uændret siden 2003. Dele af det sydøstlige Fyn samt Langeland og Ærø har stadig rejsetider med kollektiv trafik på over 60 minutter til Odense.

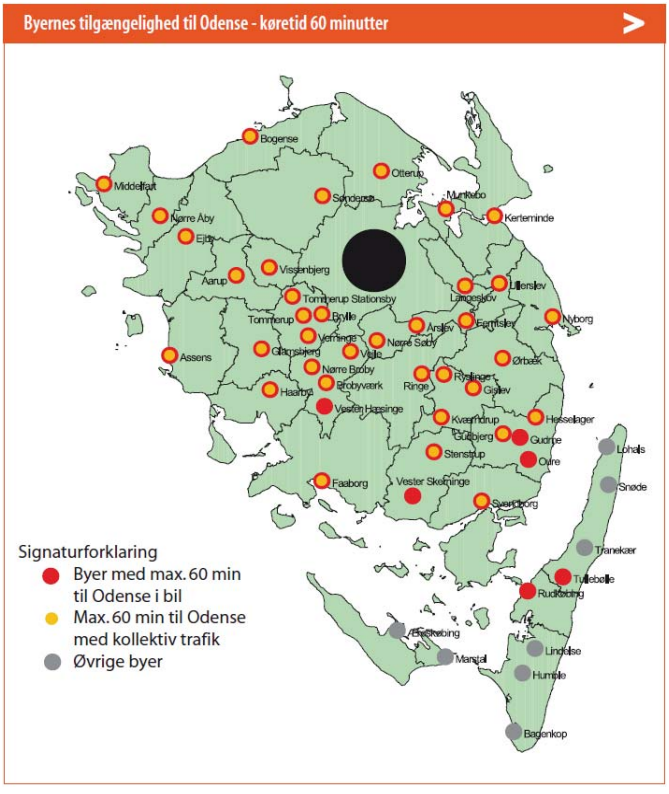
Fremadrettet vil tilgængelighed med jernbane blive væsentligt forbedret med den kommende timemodel for jernbanetrafikken, som vil betyde at København og Aarhus kan nås på 1 time.

Arbejdspladspotentialer

Adgangen til arbejdspladser er en vigtig forudsætning for vækst og udvikling. Jo flere arbejdspladser, der ligger tæt på en by eller et område, jo bedre ser det ud for byens eller områdets udvikling. Kortet viser, at antallet af nært beliggende arbejdspladser er højest i et strøg fra Østjylland via Fyn til København. Koncentration af arbejdspladser giver mulighed for integration mellem byområderne, f.eks. i form af pendling eller virksomhedsrelationer.



Byer med max. 30 min. til Odense i bil og med kollektiv trafik. Kilde: PULS-Fyn 2003



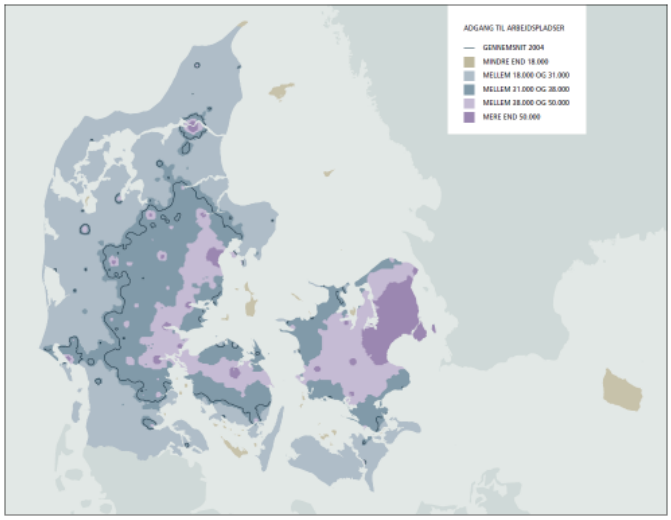
Byer med max. 60 min. til Odense i bil og med kollektiv trafik. Kilde: PULS-Fyn 2003

Fyn er som kortet viser begunstiget af at kun den aller sydligste del af Fyn ligger under landsgennemsnittet for tilgængelighed til arbejdspladser. I bæltet langs E20 over Fyn er der tilgængelighed til et stort antal arbejdspladser, som hænger sammen med et bånd med tilgængelighed til mange arbejdspladser gennem Østjylland frem til Randers og på Sjælland mod Hovedstadsområdet.

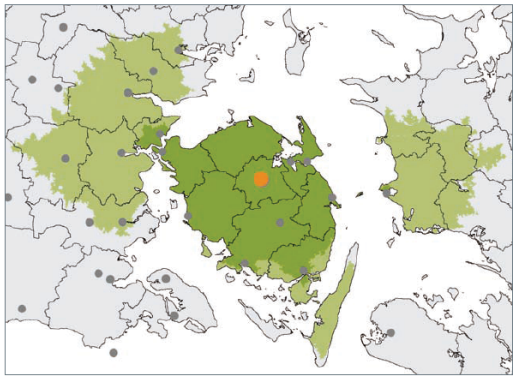
Byanalyserne fra 2009 rummer samme konklusion som Landsplanredegørelse 2006.

Byerne på båndet langs E20 har adgang til et stort antal arbejdspladser inden for ½ time. I Odense, Ringe og Nyborg er der eksempelvis adgang til mere end 100.000 arbejdspladser inden for ½ times kørsel. Munkebo, Kerteminde og Bogense har trods deres relativt beskedne størrelse adgang til ca. 90.000 - 100.000 arbejdspladser trods byernes beskedne størrelse.

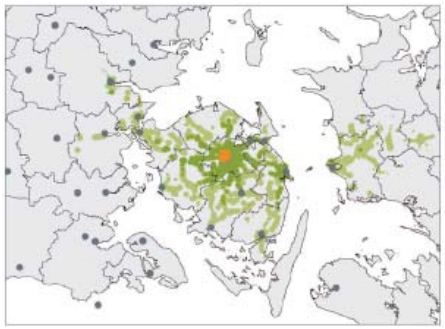
Billedet tegner noget anderledes for tilgængeligheden til arbejdspladser inden for 1 times kørsel. Her ligger den vestlige del af Fyn højt, da der herfra er adgang til et stort område i Jylland, mens arbejspladspotentialet er lavere i den centrale og især sydøstlige del af Fyn og øerne.



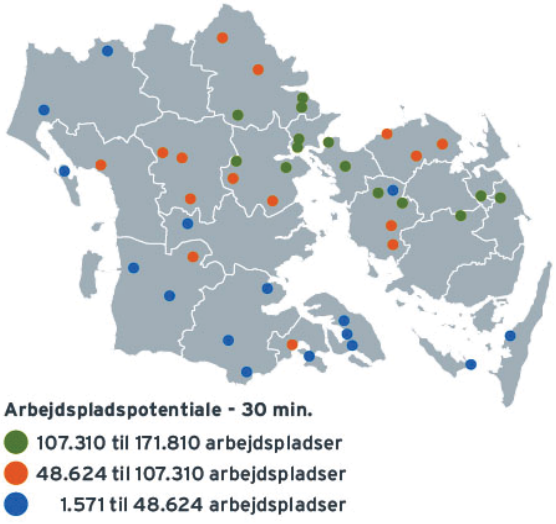
Arbejdspladspotentialer 2004.
Kilde: Landsplanredegørelse 2006

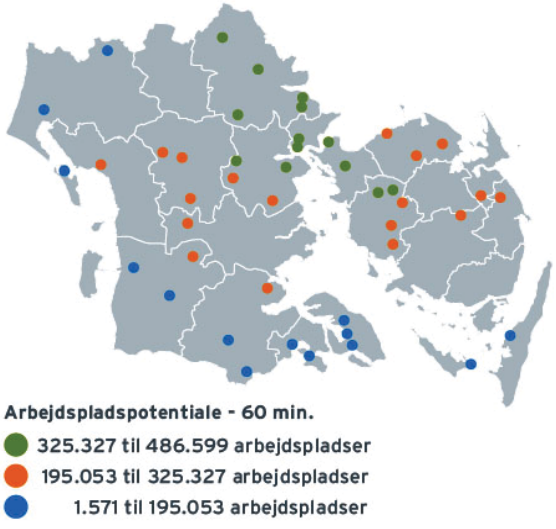


Områder med 0-30 min. og 30-60 min. til Odense i bil.
Kilde: Kontur Odense 2010



Områder med 0-30 min. og 30-60 min. til Odense med kollektiv trafik. Kilde: Kontur Odense 2010





De mindre byers tilgængelighed til arbejdspladser.
Kilde: De mindre byer i Region Syddanmark 2011

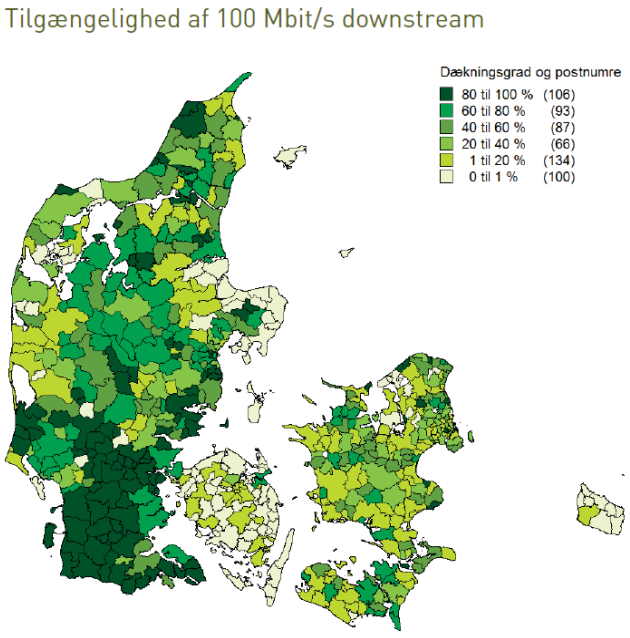
Analysen, De Mindre Byer i Region Syddanmark fra 2011, understregede betydningen af tilgængeligheden til arbejdspladser, som et væsentligt bosætningsparameter. Motorvejen har stor betydning for de mindre byer, og især de vestfynske byer har tilgængelighed til et stort antal arbejdspladser inden for 30-60 minutter. Byerne nord, øst og sydvest for Odense har også tilgængelighed til mange arbejdspladser.

Digital infrastruktur

Adgang til højhastighedsbredbånd spiller en rolle for både erhvervslivet og for bosætningsmulighederne og er fundamentet for, at der kan drages fuldt udbytte af de stigende digitale muligheder. Eksempelvis har Microsoft lanceret en ambition for udvikling af fremtidens digitale arbejdspladser, hvor mulighederne for visuel kommunikation vil blive stærkt forbedret og at det vil betyde at behovet for at møde fysisk på arbejde vil blive langt mindre end i dag.

Det nationale mål for it-infrastrukturen er, at alle danskere skal have adgang til mindst 100 Mbit/s i 2020. 99 % af danskerne har allerede adgang til en forbindelse med hastigheder på mindst 512 Kbit/s.

Dækningsgraden for højhastighedsbredbånd er mere varieret. En opgørelse fra IT- og Telestyrelsen fra 2010 viser, at Fyn og dele af Vestjylland har forholdsvis lave dækningsgrader for højhastighedsbredbånd. De fleste postnumre på Fyn og øerne har en dækningsgrad på 0-1 %, og ingen postnumre på Fyn og øerne har i 2010 mere end 20 % dækning af højhastighedsbredbånd.



Dækningsgraden af højhastighedsbredbånd fordelt på postnumre, 2010. Kilde: IT- og Telestyrelsen

Adgang til arbejdspladser indenfor forskellige køretider			
By	Indbyggertal	Bil 30 min.	Bil 60 min.
Odense	160.128	159.810	332.456
Ringe	5.372	120.541	239.490
Nyborg	16.297	119.132	263.188
Munkebo	4.750	97.945	225.427
Kerteminde	5.940	93.466	195.138
Bogense	3.593	89.907	266.917
Svendborg	34.583	74.378	182.527
Faaborg	7.066	35.319	164.214
Assens	6.086	27.271	238.988
Rudkøbing	4.110	19.037	118.095
Marstal	2.188	1.480	1.480
Kilde: Byanalyser 2009			

2.6. Byernes roller og samspil

Byernes roller og samspil er undersøgt i PULS-Fyn i 2003 og i Byanalyserne i 2009. Undersøgelserne af byernes roller og samspil kan udgøre grundlaget for at udvikle fremadrettede byroller på Fyn og øerne, hvor byernes særlige styrker og potentialer kan indgå i planlægningen.

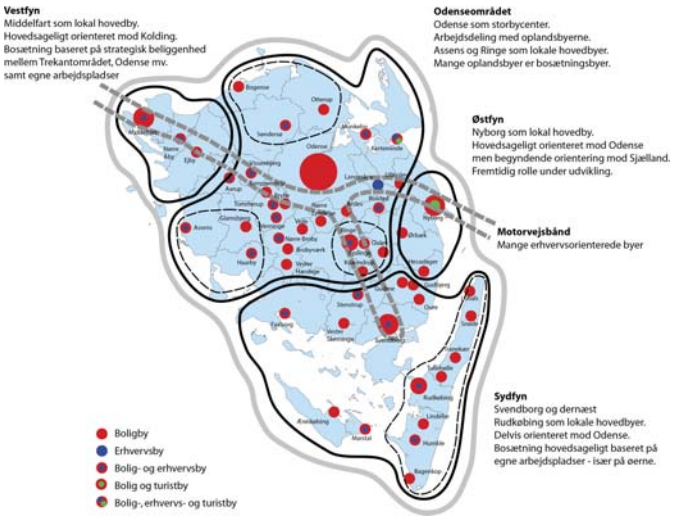
En vigtig konklusion på PULS-Fyn var, at der ”tegner sig et billede af en region opdelt i fire egne” og motorvejsbåndet, der går på tværs af egnsopdelingen. De udpegede var Odenseområdet, Østfyn, Sydfyn og Vestfyn.

Odenseområdet dækker naturligt en stor del af det nordlige og centrale Fyn. Assens, Bogense/Søndersø og Ringe udgør lokale hovedbyer i deres lokalområde.

Østfyn dækker området omkring Nyborg.

Sydfyn dækker et større område, der også inkluderer Langeland og Ærø, og som har Svendborg som hovedby. Rudkøbing spiller en selvstændig rolle som hovedby på Langeland.

Til hver egn tegner der sig forskellige styrker og potentialer for udvikling. Byerne i motorvejsbåndet har ud over tilknytningen til deres egn særlige styrker og potentialer at basere deres udvikling på. PULS-Fyn peger herudover på, at også kystbyerne har særlige styrker og potentialer for udvikling på tværs af egnsinddelingen.



Egnene og deres hovedroller. Kilde: PULS-Fyn 2003

Del 3: Opsamling på eksisterende analyser om Fyn

3.1 Det siger statistikken

Hovedstads- og Aarhusområdet ser ud til fortsat at trække fra Fyn og Nordjylland og nogen grad fra Trekantområdet.

Internt på Fyn er Odense efter finanskrisen trådt tydeliger frem som drivkraft for befolkningsudviklingen, mens de øvrige byer enten holder et nogenlunde konstant indbyggertal eller har svag tilbagegang. Ærøs befolkningstilbagegang er fladet ud efter finanskrisen, mens Langelands befolkningstilbagegang er fortsat.

Når det gælder erhverv har Nordjylland lidt bedre nøgletal end Fyn. Væksten i arbejdspladser var lavest på Fyn blandt de 5 undersøgte byregioner. Efter starten på finanskrisen har alle 5 byregioner tabt arbejdspladser, men Fyn har tabt den største andel. På Fyn er beskæftigelsen i den offentlige sektor steget markant, der er svag vækst i handels- hotel- og restaurationsbranchen og inden for finans- og forretningsservice, men der er tilbagegang i industri- og bygge- og anlægsbranchen.

Fyn og Nordjylland har mange lighedspunkter, når det gælder uddannelsesniveau. Udfordringen er, at de to byregioner har væsentligt lavere andele med mellemlange eller lange videregående uddannelser end Aarhus- og Hovedstadsområdet, og at Fyn og Nordjylland siden 1996 har haft en svagere vækst i andelen med lang videregående uddannelse end de øvrige regioner. Fyn har skilt sig ud med en svagere vækst end Nordjylland omend forskellen er beskeden.

Det samlede billede er, at Fyn sammen med Nordjylland er blevet fastholdt i en position med svagere udvikling på indbyggertal, arbejdspladser og uddannelsesniveau end Hovedstads- og Aarhusområdet og i nogen grad Trekantområdet.

Tilsyneladende er udfordringerne størst, når det gælder vækstskabelse i erhvervslivet og højnelse af uddannelsesniveauet. I hvert fald er det sådan, at Fyn matcher Nordjylland på befolkningsudviklingen, men der er tendenser i retningen af, at Fyn har svagere udvikling i jobskabelse vækst i lange uddannelser end Nordjylland.

3.2 Byernes udfordringer, styrker og potentialer

Købstæderne ved kysten har generelt høj bymiljø- og landskabskvalitet og et godt udbud af service- og kulturtilbud, mens byerne langs de overordnede transportkorridorer har gode bosætningspotentialer pga. tilgængelighed til et stort antal arbejdspladser.

Analyserne af byernes kendthed viser, at de lidt større byer på Fyn og øerne profileres af kendte personer, sportsklubber, bygninger, virksomheder mv., men undersøgelsen af kendte og ukendte byer i Region Syddanmark viste, at kun Odense var kendt af alle interviewede - i øvrigt i lighed med resten af regionen, hvor kun Billund og de største byer var kendte af alle.

Motorvejen mellem Svendborg og Odense har betydet, at stort set hele Fyn nu kan nå til Odense inden for ½ time, og at kun der yderste dele af Langeland ikke kan nå til Odense inden for 1 time.

Stort set hele Fyn har et arbejdspladspotentiale over landsgennemsnittet. I et bælte langs E20 er der adgang til et meget stort antal arbejdspladser. Bæltet fortsætter mod vest op gennem Østjylland til Randers og strækker sig mod øst over Sjælland til det store arbejdsmarked i Hovedstadsområdet.

Opsamlingen af tilgængelig viden har vist, at dækningen med højhastighedsbredbånd er lav på Fyn og øerne.

PULS-Fyn delte Fyn og øerne op i 4 egne og konkluderede, at der inden for de 4 egne var et betydeligt sammenfald i udfordringer, styrker og potentialer, der kunne danne grundlag for overordnet planlægning. På tværs af egnene blev der udpeget et motorvejsbånd, hvor det blev vurderet, at byerne havde særlige udfordringer, styrker og potentialer for vækst. Endelig blev der peget på, at købstæderne ved kysten havde særlige forudsætninger og muligheder at basere planlægningen på.

Delanalyse D
De politiske visioner

Delopgaven omfatter en kort opsummering af kommunernes gældende planstrategier med henblik på at skabe et fælles billede af, hvordan kommunerne ser deres egen rolle i den større fynske sammenhæng, og hvad de ser som udfordringer og potentialer. Opsummeringen skal bruges fremadrettet som grundlag for at danne et fælles billede af, hvordan kommunerne tænker sig som samlet vækstregion, og hvad de enkelte kommuner kan byde ind med, for at sikre en fælles og relativt bedre bæredygtig vækst.

Kommunerne på Fyn er på forskellige stadier i kommuneplanprocessen frem mod kommuneplanrevision 2013 - nogle har en endeligt vedtaget planstrategi, andre har et udkast eller et forslag til planstrategi og endelig har et par kommuner kun lige påbegyndt processen frem mod kommuneplan 2013. Med et forbehold for ændringer i forbindelse med den politiske proces i enkelte kommuner, har det været muligt på baggrund af det foreliggende planmateriale at give et billede af de visioner der arbejdes med for den fremtidige udvikling på Fyn.

Det skal understreges, at der i denne delopgave udelukkende er sket en opsummering af de forhold, der er taget op i planstrategiarbejdet i kommunerne, men ikke foretaget vurderinger af eller givet bud på, hvor der skal sættes ind i et eventuelt fremtidigt fælles udviklingsinitiativ.

I opsummeringen af planstrategierne er der taget udgangspunkt i følgende 6 spørgsmål:

1. Hvad er de vigtigste udfordringer, som kommunen står overfor ifølge planstrategierne?
2. Hvad er kommunernes vigtigste styrker og potentialer i forhold til bæredygtig vækst og velstand?
3. Hvilke strategiske vækstinitiativer og opfølgende handlinger fremsættes i planstrategierne ?
4. Hvordan er rollerne mellem byerne i kommunen og i forhold til andre byer på Fyn?
5. Hvad er kommunernes syn på deres betydning for Fyn og deres bidrag til en fælles bæredygtig og relativt bedre udvikling på Fyn?
6. Hvordan håndterer kommunerne det brede bæredygtighedsbegreb?

I det følgende anvendes benævnelsen ”oplandskommuner” om Assens, Fåborg-Midtfyn, Nordfyn, Nyborg, og Svendborg Kommuner og betegnelsen ”ø-kommuner” om Langeland og Ærø kommuner.

1. Hvad er de vigtigste udfordringer, som kommunen står overfor ifølge planstrategierne?

a. Økonomisk krise og stramme budgetter

Stort set alle kommuner tager udgangspunkt i den økonomiske virkelighed som kommunerne, Danmark og vores del af verden står i - en generel finansiel krise og de begrænsninger, der er i kommunernes økonomi. Der er i den forbindelse også fokus på den stigende arbejdsløshed og dermed behovet for at fastholde og øge udbuddet af arbejdspladser i den pågældende kommune.

Eksempel: I Odense Kommunes planstrategi at den økonomiske situation ”I endnu højere grad betyder, at vi skal prioritere og fokusere vores indsatser.”

b. Faldende beskæftigelse og erhvervsudvikling

I og med at erhvervsudviklingen i mange kommuner er stagneret og arbejdsløsheden øget, er der et fokus på, hvordan der skaffes flere arbejdspladser til kommunen, eller hvordan den enkelte kommune kan være bosætningskommune i forhold til arbejdspladser andre steder i regionen. Der er i den forbindelse stort fokus fra oplandskommunerne på, at de dele af kommunerne, der ligger tæt på den øst-vest-gående motorvejs- og jernbaneforbindelse over Fyn, har et større vækstpotentiale i forhold til virksomheder som har et sort transportbehov.

Eksempel: Kerteminde Kommune tager afsæt i nedlæggelsen af Lindøværktet og behovet for at skabe nye arbejdspladser i Munkebo.

Kommune / Stadie	Forarbejder til strategi	Forslag til strategi	Vedtaget strategi
Assens	X		
Faaborg-Midtfyn		X	
Kerteminde			X
Langeland		X	
Nordfyn			X
Nyborg	X		
Odense			X
Svendborg	X		
Ærø	X		

c. Omstilling i erhvervsstrukturen

Kommunerne er meget opmærksomme på de skift der i disse år sker i erhvervsstrukturerne. Flere kommuner ser omstillingen ”fra industriproduktion til videns- og oplevelsesindustri” som udfordringen. Innovation og de krav der dermed stilles til arbejdskraftens uddannelsesniveau bliver i den sammenhæng også fremhævet som udfordringer.

Eksempel: Fåborg-Midtsfyn peger på nedgangen i det traditionelle erhverv og behovet for øget uddannelse og innovation for at skabe nye jobs.

d.Konkurrence om bosætning

Flere kommuner understreger at en øget bosætning er fundamentet for en bedre økonomi i kommunen og dermed vækst og udvikling. Det samlede billede er, at kommunerne er inde i en skærpet indbyrdes konkurrence om at tiltrække nye borgere og primært familier (erhvervsaktive).

Eksempel: Langeland Kommune formulerer det i sit udkast til Planstrategi således: ” Konkurrencen om tilflytterne vil blive skærpet i den kommende periode. De fleste kommuner i regionen har temaet bosætning som et stærkt og væsentligt indsatsområde”.

e. Befolkningssammensætningen - flere ældre og færre erhvervsaktive

Den nationale udvikling med flere ældre og færre erhvervsaktive står også højt på kommunernes lister over udfordringer. Udfordringen er dels i forhold til den kommunale økonomi (færre skatteindtægter og flere sociale udgifter), og dels i forhold til hvad det skal betyde for kommunens planlægning - boligtyper, institutioner mm.

Eksempel: Kerteminde kommune konstaterer, at aldersammensætningen i kommunen forventes at være mere markant end på landsplan i forhold til at få flere ældre over 65 år og færre unge under 17.

f. Ansvaret for det åbne land - landbrug, turisme, natur og miljøhensyn

Det fremgår også tydeligt af planstrategierne, at kommunerne efter overdragelsen af ansvaret for det åbne land, ser store udfordringer i udviklingen i det åbne land. Alle kommuner ser vækstmuligheder i det åbne land - primært inden for landbrug og turisme. Samtidigt fremdrages miljøhensyn som en stor udfordring - bevarelse af biologisk mangfoldighed, beskyttelse af naturtyper, grundvandsbeskyttelse mm. Flere kommuner ser også en udfordring i at tilvejebringe de nødvendige data og analyser af det åbne land.

Eksempel: Assens kommune fastslår i sin Hvidbog til planstrategien at ”der mangler et grundlæggende datagrundlag i form af en landskabsanalyse, som vil kunne understøtte strategi og planlægning for landskab, landbrug, natur, rekreative værdier, byvækst og tekniske anlæg”.

g. Klimaforandringerne - storm og vand

Næsten alle kommuner forholder sig i strategiarbejdet til udfordringen, som ligger i Klimaændringerne. Det drejer sig især om den øgede risiko for oversvømmelser og stærkere storme, som kan berøre kommunen. Som eksempler fremdrager Kommuner som Ærø og Assens konkret, hvordan de er truet af oversvømmelser. Der fokuseres samtidigt i de fleste kommuner på det globale problem med klimaændringer og dermed mulighederne for at undgå for store klimaændringer ved blandt andet CO2-reduktion.

Eksempel: I Kertemindes planstrategi hedder det ”at stigende højvandsstand, stigende ekstrem nedbør o.lign er forhold som skal indarbejdes i fremtidig kommune- og lokalplanlægning”, og at det vil stille nye krav til indretning af byggerier og infrastruktur.

2. Hvad er kommunernes vigtigste styrker og potentialer i forhold til bæredygtig vækst og velstand?

I det følgende beskrives de styrker og potentialer som har en fælles betydning (for vækst og velstand) for mere end én kommune og således kan danne grundlag for et videre samarbejde.

a. Odense som vækstdynamo

Det fremgår klart af Odense Kommunes planstrategi, at kommunen ser ”Odense som en vækstdynamo” for hele regionen. Oplandskommunerne peger ligeledes på, at Odense er en vigtig faktor i den enkelte kommunes udviklingsmuligheder. Af væsentlige forhold, som fremhæves af såvel Odense som af nabokommunerne, er Odenses udbud af overordnet service (Universitet, andre uddannelser, Hospital, kulturliv) samt generelt Odenses udbud af arbejdspladser.

b. Transportkorridorerne øst-vest og nord-syd - motorvej og jernbane

Såvel Odense Kommune, som de kommuner, der har nær adgang til motorvej eller jernbane fremhæver disse transportkorridorer, som et vigtigt udviklingspotentiale. Det er dels i forhold til, at virksomheder kan få varer og ydelser hurtigt ud til markedet, og dels i et bredere udviklingsperspektiv, hvor adgang til uddannelse, service, kulturliv og andet har betydning for et områdes attraktivitet.

Eksempel: Assens, Nordfyn, Odense, Kerteminde og Nyborg kommuner peger på den øst-vest gående korridor og Faaborg-Midtfyn , Svendborg og Langeland kommuner på den nord-sydgående korridor, som vigtige vækstpotentialer.

c. Den unikke natur og kultur

Alle 9 kommuner fremhæver den unikke natur som et vigtigt udviklingspotentiale. Det gøres dels i relation til at kunne tiltrække bosætning og erhverv, og dels som grundlag for en øget turisme og de følgeerhverv, det kan betyde. Kommunerne med kyster i det sydfynske øhav gør i planstrategierne meget ud af beskrivelsen af det udviklingspotentiale, der ligger i natur og kultur i forhold til friluftsliv og turisme i det sydfynske øhav. Kulturarven har også i flere strategier en fremtrædende rolle.

Eksempel: Nyborg kommune peger på Nyborg slot og bymidte som et indsatsområde i forhold til verdensarvsklassifikation. Andre kommuner peger bredt på bygningsarven som et potentiale.

d. Innovation og iværksætteri

Flere kommuner fremhæver et innovativt miljø som en styrke og et udviklingspotentiale. Først og fremmest har Odense kommune meget at byde på i relation til universitetet og andre uddannelsesinstitutioner, hospitalet, de store innovative virksomheder, men også mindre kommuner som Faaborg-Midtfyn kommune fremhæver sin styrke inden for innovation på det kreative område (film mm) og ø-kommunerne Ærø og Langeland deres miljø for iværksætteri og lokal nicheproduktion.

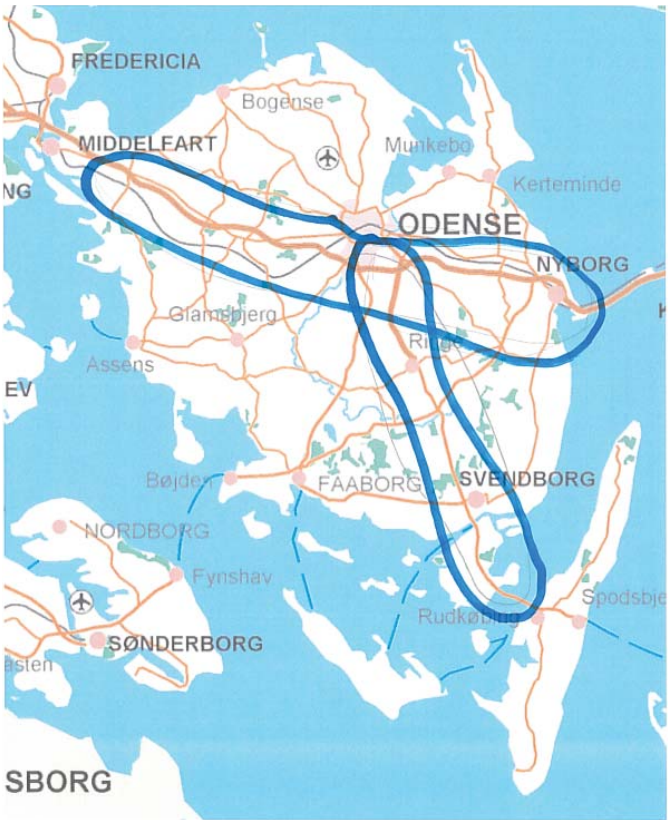
e. Uddannelsesmiljøer

Med omstillingen fra industriproduktion til vidensindustri er vigtigheden af uddannelse blevet stadig større, for at kunne generere vækst. På den baggrund fremhæver flere kommuner deres uddannelsesmiljøer som en styrke.

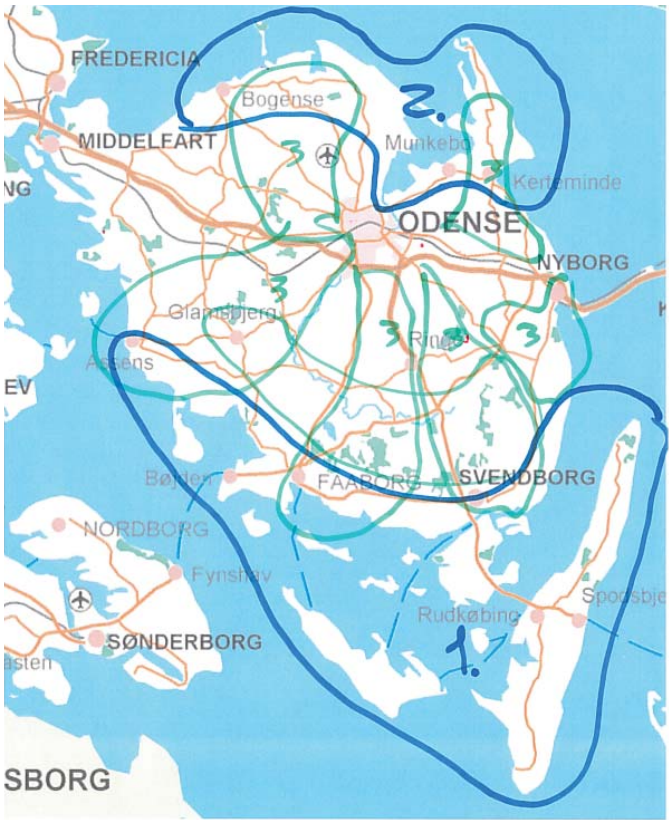
Odense kommune med uddannelser på det højeste niveau og med den største bredde, men også kommuner som Faaborg-Midtfyn og Svendborg har unikke uddannelsesmiljøer og Ærø fremhæver at de som en meget lille kommune har skabt et stort udbud af uddannelser (navigationsskole, efterskoler og højskoler).

3. Hvilke strategiske vækstinitiativer og opfølgende handlinger fremsættes i planstrategierne?

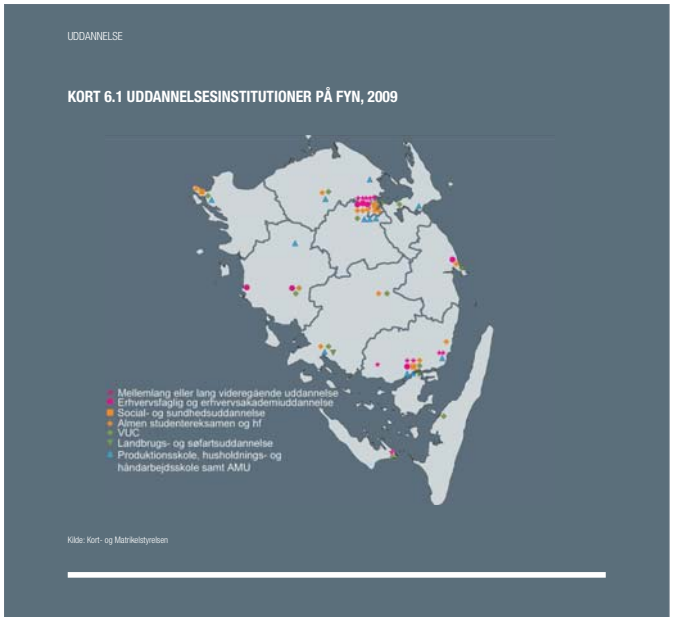
I kommunernes arbejde med planstrategierne behand-



Planstrategierne har fokus på udviklings-potentialerne i de to overordnede transportkorridorer



Planstrategierne har fokus på udviklingspotentialerne i "friluftslandet" ved Det Sydfynske øhav og Nordkysten ved Bogense, Kerteminde og Odense



Planstrategierne har fokus på vigtigheden af uddannelsesmiljøer. Kilde: Temahæfte om "Globalisering I Kerteminde og Odense kommuner", Region Syddanmark.

les vækstinitiativer i meget forskellige skalaer. Fra i Nordfyns kommune at opstille 45 konkrete "kort" med handlinger til i Kerteminde at opstille målsætninger for 5 prioriterede indsatsområder.

Indholdsmæssigt tager vækstinitiativerne udgangspunkt i ovenstående udfordringer og styrker og kan sammenfattes under følgende overskrifter:

a. Attraktivitet i forhold til bosætning, herunder byudviklingsinitiativer

Alle 9 kommuner arbejder med initiativer, der skal gøre dem mere attraktive for bosætning, primært for de erhvervsaktive (familier) og ofte i forhold til ressourcestærke (højtuddannede). Der fokuseres dels på byudviklingsprojekter (byomdannelse, nye attraktive boligområder og attraktiv beliggenhed), og dels på udbuddet og tilgængeligheden til service.

Eksempler: I Kerteminde Kommune fokuseres der på de tre byers forskellige attraktivitet og på projekter der kan understøtte forskelligheden: Kerteminde som kultur- og naturby, Langeskov, som trafikalt velbeliggende og Munkebo, som en innovativ erhvervsby. I Svendborg Kommune peges der på udviklingen af den nye bydel Tankefuld og Svendborgs kreative image og naturskønne beliggenhed. I Odense er fokus på "den grønne storby" med den tætte bys kvaliteter.

b. Erhvervsudvikling - fra industri- til viden og oplevelse - innovation og kreativitet -uddannelse

De fleste kommuner foreslår i planstrategiarbejdet, at der skal tages initiativer, der understøtter en erhvervsudvikling fra egentlig industriproduktion til i højere grad at satse på ny viden. Initiativerne kobles ofte til behovet for at styrke uddannelsesmulighederne lokalt eller forbedre tilgængeligheden til uddannelsesstederne.

Eksempler: I Odense Kommunes planstrategi peges der på at udvikle synergien mellem uddannelse, forskning og erhvervsliv samt udviklingen af vidensbaserede klynger. Som konkrete brancher nævnes robotteknologi og telemedicin. I Ærø Kommune er udviklingen af vedvarende energiprojekter angivet som et fremtidsorienteret strategisk indsatsområde. Flere kommuner peger på, at der også i forhold til landbrug og gartneri skal tænkes i innovation og udvikling. I planstrategierne for Svendborg, Langeland og Ærø kommuner henvises der også til initiativet omkring "Fremtidsfabrikken Sydfyn", der skal skabe bedre vækstbetingelser for kreative iværksættere på Sydfyn.

c. Udvikling af infrastrukturen - såvel i forhold til motorveje, jernbaner, cykelstier som færgefart

Infrastrukturen fremhæves i de fleste planstrategier som forudsætningen for vækst og udvikling. Initiativer der kan forbedre adgangen til det overordnede motorvejs- og jernbanenet fremhæves som væsentligt for erhvervsudviklingen og for befolkningens mobilitet i forhold til arbejde, service og rekreation. Der peges også på de trusler (for det fynske område), som eventuelle Kattegat- og Femern-forbindelser vil udgøre.

Udvikling af cykelstinettet i den enkelte kommune er ligeledes et gennemgående tema, primært relateret til miljøvenlighed, sundhed og turisme.

Eksempler: Kerteminde Kommune arbejder på at få genetableret Intercity stop på Langeskov station. Ærø kommune peger på initiativer til forbedring af færgeforbindelsen til Ærø (frekvens og omfang). Fåborg-Midtfyn peger på initiativer omkring Fyn-Als-forbindelsen og Fåborg-Odense forbindelsen. Stort set alle kommuner peger på initiativer i forhold til at udvikle cykelstinettet.

d. Udvikling af mulighederne for friluftsliv og turisme

I de fleste planstrategier peges der på initiativer omkring udviklingen af friluftslivet, såvel i forhold til at tiltrække og fastholde bosætningen, som i forhold til at udvikle turismen og de relaterede erhverv. I relation til vækstinitiativer i forhold til friluftsliv peger flere kommuner på, at der skal iværksættes yderligere åben land planlægning,

herunder landskabs og naturplaner, for netop at sikre grundlaget for en udvikling af friluftslivet.

Eksempler: Kommunerne i det sydfynske øhav: Faaborg-Midtfyn, Svendborg, Ærø og Langeland Kommuner peger på initiativer omkring udbygning af den rekreative infrastruktur for: Kajakliv, sejlere, cyklister og vandring samt oplevelses- og overnatningsmuligheder. Kerteminde Kommune fremlægger i planstrategien en samlet stiplan med angivelse af nye stier. I Assens Kommune peges der på en rekreativ udvikling omkring den nedlagte banestrækning til Tommerup. I Nordfyns Kommune arbejders der på at blive odenseanernes foretrukne oplevelsesøkonomiske udflugtsmål i forhold til det natur- og kystbaserede.

e. Bæredygtighed og klimatilpasning som vækstområder

Udgangspunktet for initiativerne til klimatiltag i planstrategien ses overvejende at være "nødvendigheden" i forhold til vores og kommende generationers muligheder her på jorden og specifikt i den enkelte kommune. I flere kommuner peges på at indsatserne også kan være mere direkte vækstorienterede, idet der peges på at skabe rammebetingelser for innovation og erhvervsudvikling omkring bæredygtig teknologi, der modvirker en klimaændring. Vindmølleplanlægning er i flere kommuner højt på dagsordnen, dels i forhold til at skabe bæredygtig energiforsyning, og dels i forhold til interesseafvejning i det åbne land.

Eksempler: Ærø kommune har igennem flere år opbygget en særlig kompetence omkring vedvarende energi, og det indgår i planstrategien, som et fremtidigt vækstområde. Flere kommuner, herunder Faaborg-Midtfyn, har vækstinitiativer omkring energirenovering, som dels giver energibesparelser, og dels giver lokal beskæftigelse og lokal vidensopbygning.

Øvrige indsatsområder i planstrategierne - sundhed, uddannelse, detailhandel og det åben land

Øvrige indsatsområder som er fremtrædende i planstrategierne uden at være direkte formuleret som vækstinitiativer er sundhed og uddannelse. Det beskrives som forudsætninger for den fremtidige udvikling. Sundhed som gode levevilkår for borgerne, men også som en forebyggelse i forhold til at nedbringe udgifterne til sygdomsbehandling. Uddannelse som en forudsætning for at kunne tilbyde en attraktiv arbejdskraft i fremtidens videnstunge erhverv.

Planlægningsinitiativer vedrørende det åbne land har også høj prioritet i planstrategierne. Det kan dels finde sin årsag i at kommunerne i 2007 overtog planlægningskompetencen i det åbne land og derfor endnu ikke har færdigbehandlet emnet, og dels i forhold til at konflikterne i det åbne land bliver væsentlige, når en stor del af vækstpotentialet ligger i det åbne land. Her peger kommunerne på vækstmulighederne i landbruget, turismen, friluftslivet, vedvarende energi og bosætning. Kommunernes oplæg til en øget planlægningsindsats i det åbne land skal således også ses i et vækstperspektiv.

Endelig peger flere kommuner på, at de vil tage detailhandelsplanlægningen op til revision med henvisning til den seneste ændring af planloven, der giver mulighed for planlægning for større butiksenheder. Flere kommuner peger også på et lokalt udviklingsperspektiv omkring styrkelsen af detailhandlen.

Som det fremgår af skemaet herunder, er bosætning og byudvikling, erhverv og innovation og klima og bæredygtighed de hyppigst udpegede temaer med særligt fokus i de 9 planstrategier.

Oversigt over emner med højeste prioritet i de enkelte kommuners planstrategier

Kommune / indsats	Bosætning / Byudvikling	Erhverv / Innovation	Infrastruktur	Natur / Friluftsliv	Klima / Bæredygtighed	Åben Land	Detailhandel	Uddannelse	Sundhed
Assens	X		X	X	X	X	X		
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X		X	X
Kerteminde	X	X	X		X	X			
Langeland	X	X		X					
Nordfyn	X	X	X	X				X	X
Nyborg	X	X			X	X			
Odense	X	X			X			X	
Svendborg	X	X		X	X			X	X
Ærø	X	X	X	X	X			X	
	9	8	5	6	7	4	1	5	3

Note: Hvor de enkelte planstrategier (og forslag eller forarbejder) udpeget temaer med et særligt fokus er temaerne søgt indplaceret i ovenstående otte kategorier markeret med et kryds

4. Hvordan er rollerne mellem byerne i kommunen og i forhold til andre byer på Fyn?
Kommunerne har i forbindelse med den første kommuneplan efter kommunalreformen i 2009 fastlagt det interne bymønster og dermed byernes roller i forhold til hinanden. Bymønstret afspejler sig i nogen grad i de aktuelle planstrategier. I flere planstrateg lægges der op til en revurdering af bymønsteret i lyset af udviklingen siden første kommuneplan. På nedenstående kortskitse er det overordnede bymønster, der tegner sig i de gældende kommuneplaner, gengivet. Der er således kun angivet byer, der indgår som hovedbyer eller centerbyer i de enkelte kommuner og således ikke niveauerne derunder (landsbyer ol).

Som det fremgår af kortet afspejler de gældende kommuneplaner i nogen grad bymønsteret fra før kommunalreformen. Kommunerne Assens, Nordfyn, Kerteminde, Faaborg-Midtfyn og Ærø har en fler-center struktur, hvor byerne uanset størrelse og funktionelt indhold er udpeget som centerbyer og kommunerne Odense, Nyborg, Svendborg og Langeland har et bymønster med udpegning af én hovedby. For at kunne anvende et samlet bymønster på Fyn i en videre udviklingsstrategi er det nødvendigt at analysere bymønsteret mere indgående.

5. Hvad er kommunernes syn på deres betydning for Fyn og deres bidrag til en fælles bæredygtig og relativt bedre udvikling på Fyn?
Det fremgår klart af Odense kommunes planstrategi, at Odense påtager sig ansvaret for at være "vækstdynamo" for det fynske område og hele regionen. I planstrategien peges også på, at det er vigtigt at Odenses position i landplanperspektiv styrkes, som en by på det højeste niveau (på linje med Aarhus), og at det er vigtigt for udviklingen i hele regionen.

De øvrige kommuner på Fyn og øerne ser sig alle i relation til Odense og til deres umiddelbare nabokommuner. Kommunerne omkring den øst-vest gående transportkorridor peger på deres vækstmuligheder nær korridoren samt den synergi, der ligger heri. Ligeledes peger Faaborg-Midtfyn og Svendborg og Langeland Kommuner på udviklingsmulighederne i den nord-sydgående korridor.

Kommunerne i og omkring det sydfynske øhav peger også på det vigtige i at indgå samarbejder omkring udviklingsinitiativer, primært omkring udvikling af friluftsliv og turisme.

Bymønstret, som det tegner sig i planstrategierne

Endelig refererer næsten alle kommuner til at arbejdet med "Den Regionale Udviklingsplan" og "Fynsprojektet" har betydning for deres kommune, og at deres kommune dermed har betydning for Fyn og øerne som helhed.

6. Hvordan håndterer kommunerne det brede bæredygtighedsbegreb?
Kommunerne har parallelt med eller integreret i planstrategierne udarbejdet Agenda 21-strategier . Det er et gennemgående træk, at bæredygtighed behandles bredt på tværs af de øvrige temaer i planlægningen. Bæredygtighedsbetragtninger kommer således blandt andet ind i strategierne for byudvikling, infrastruktur, erhvervsudvikling, friluftsliv og det åbne lands planlægning.

I forhold til de fire elementer i planloven er der gjort følgende observationer:

a. Mindskelse af miljøbelastning og ressourceforbrug:
Kommunerne peger på en række initiativer, der kan nedbringe miljøbelastningen og ressourceforbruget som f.eks.: energirenovering af boliger, overflytning fra biltransport til kollektiv- eller cykeltrafik, og anvendelse af vedvarende energikilder.

Flere kommuner peger også på de erhvervsudviklingsmuligheder, der ligger i at understøtte innovation inden for områder, der kan mindske miljøbelastning og ressourceforbrug.

b. Fremme af en bæredygtig byudvikling og byomdannelse

Bæredygtighed er blevet en integreret del i de fleste byudviklingsinitiativer, der nævnes i planstrategierne. Odense kommune har således foretaget et fokusskifte fra byudvikling ved nyudlæg til byomdannelse med målet om en mere bæredygtig udvikling. I byudviklingen indgår også initiativer som bæredygtig transport i form af letbane og udvikling af cykeltrafikken. I Svendborg er der også i byudviklingsprojektet Tankefuld indarbejdet en række bæredygtighedsprincipper. I landdistrikterne arbejdes der primært med den bæredygtighed, der ligger i at lokalsamfundene fortsat kan bestå som velfungerende samfund.

c. Fremme af biologisk mangfoldighed

De fleste kommuner arbejder i deres planlægning af det åbne land med naturplaner, hvori et element er at sikre den biologiske mangfoldighed. Der er således fokus på biologisk mangfoldighed på plan- og beskyttelsesniveau. Enkelte kommuner nævner i planstrategierne helt konkrete projekter om at sikre den biologiske mangfoldighed i bestemte områder som f.eks. noret på Ærø og ådalene i Faaborg-Midtfyn Kommune.

d. Inddragelse af befolkningen

Alle kommunerne har en inddragelse af befolkningen i processen omkring planstrategier og Agenda 21, som det er foreskrevet i planloven. Af planstrategierne fremgår det også, at der i de fleste kommuner er fokus på mere vedvarende inddragelse af borgerne i de efterfølgende aktiviteter. Der peges således på oprettelsen af grønne råd, brugerråd, bylaboratorier (dialogrum), mm.

e. Fremme af samspil

Når bæredygtighedsbegrebet anvendes bredt i kommuneplanlægningen, som det er tilfældet, bliver mulighederne for samspil mellem de forskellige områder også tydelig. Som eksempler fra planstrategierne kan nævnes:

- at byudviklingen samtænkes med infrastrukturudviklingen for at opnå en bæredygtig udvikling,
- at naturkvalitetsplanlægning samtænkes med friluftsliv og turisme,
- at uddannelse, forskning og erhverv spiller sammen omkring innovation.

Flere kommuner understreger, at bæredygtighed også skal vurderes i forhold til social og kulturel bæredygtighed og økonomisk bæredygtighed. Den sociale og kulturelle bæredygtighed konkretiseres primært i initiativer omkring lokalsamfund, tryghed og sundhed og den økonomiske bæredygtighed primært omkring beskæftigelse, skattegrundlag og erhvervsgrundlag.

7. Sammenfatning

Strategiarbejdet i 2011 i de fynske kommuner tager klart udgangspunkt i de planstrategier, der blev udarbejdet til kommuneplanrevisionen i 2009. Det var der strategien for de nye kommuner (efter kommunalreformen) blev lagt. Flere kommunale planlæggere har i samtaler givet udtryk for, at der i det aktuelle strategiarbejde ikke er den samme involvering af og interesse fra offentligheden for planstrategierne, som der var i 2008. Der er imidlertid en bred erkendelse i kommunerne af, at den aktuelle økonomiske og klimamæssige krise har ændret forudsætningerne, og det giver anledning til, at der i højere grad fokuseres på konsekvenserne af den økonomiske krise og klimaudfordringerne i planstrategierne. Det betyder også, at der kan tegnes et billede af nogle strategielementer, som er gennemgående i de fynske kommuners strategiarbejde.

På baggrund af gennemgangen af de aktuelle planstrategier, herunder forslag og forarbejder, kan følgende opstilles som gennemgående strategielementer for den fremtidige udvikling på Fyn (i uprioriteret rækkefølge):

a. Odense som væsktdynamo for det fynske område

b. Transportkorridorerne øst-vest og nord-syd som vækstakser

c. Attraktivitet i forhold til bosætning, herunder byudviklingsinitiativer

d. Erhvervsudvikling - fra industri- til viden og oplevelse - til innovation, kreativitet og uddannelse

e. Udvikling af infrastrukturen - motorvejsadgang, jernbaner, cykelstier og færgeforbindelser

f. Udvikling af mulighederne for friluftsliv og turisme

g. Bæredygtighed og klimatilpasning som erhvervsmæssige vækstområder

e. Uddannelse og sundhed som forudsætninger for vækst

Delanalyse E
Den politiske virkelighed

1. Indledning
Delopgave E har vist sig at være en kompliceret opgave - ikke mindst fordi den er defineret til at skulle vise en oversigt over de anlægsinvesteringer, der har givet eller vil give vækst for det omkringliggende samfund (bosætning, erhverv og/eller turisme). Med andre ord baserer oversigten sig på individuelle vurderinger og tilgange fra aktør til aktør, hvilket har gjort opgørelserne svært sammenlignelige. COWI har løbende været i dialog med alle aktører i projektet og har herigennem så vidt muligt tilpasset opgørelserne til hinanden. Det er således nødvendigt at tage store forbehold i forhold til analysens resultater.

2. Metode og afgrænsninger
Datasættet i denne rapport er som nævnt baseret på data, der er indsamlet i de enkelte kommuner, hos regionen og hos staten. De enkelte aktører har sendt deres datasæt videre til COWI, som har bearbejdet de indsamlede data med henblik på at skabe et datagrundlag, der kan sammenlignes på tværs af kommuner. Inden indsamlingen af data begyndte, modtog alle kommunerne en vejledning der beskrev, hvilke data der skulle indsamles. De vigtigste elementer i vejledningen er beskrevet nedenfor:

Aktører
Der er ikke medtaget investeringer finansieret af forsyningsselskaber eller andre aktører, f.eks. turismeaktører eller selvejende institutioner (friskoler, friplejehjem, haller el.lign.).

Investeringer
Der indgår gennemførte, igangsatte og planlagte anlægsinvesteringer i oversigten. Det er alene de planlagte investeringer, der allerede er indlagt i budgettet, der er medtaget.

Fondsmidler mv.
Hvis anlægssummen er suppleret med f.eks. fonds- og/eller puljemidler, er disse midler medtaget i opgørelsen.
Bagatelgrænse Alene investeringer med en samlet værdi af minimum 1 mio. kr. er inkluderet. At det skal være en samlet værdi over 1. mio. kr., indebærer, at anlægsinvesteringer fordelt over 2 år med eks. 700.000 kr. pr. år er inkluderet.

Forventet vækststeffekt
For at blive medregnet skal anlægsinvesteringerne ”initiere en øget vækst på Fyn”, hvilket vil sige vækst i det omkringliggende samfund i forhold til turisme, bosætning og/eller erhverv. Som nævnt har denne afgrænsning været særligt i fokus, og det har været nødvendigt i fællesskab at sætte rammerne herfor, jf. afsnit 2.1.

Periode
Der er alene medtaget investeringer, der har været budgetteret siden 01.01.2007 samt de, der er budgetteret med budgetvedtagelsen i år 2012 (inkl. overslagsårene 2013-2015). Dog er der sidst i rapporten oplistet anlægsinvesteringer på over 100 mio. kr. i årene 2016 og frem.

Andet
Uspecificerede budgetterede anlægspuljer er ikke medtaget. Er midlerne afsat i en pulje øremærket til konkrete anlægsinvesteringer over 1 mio. kr. pr. investering, er denne investering imidlertid medtaget.

2.1 Afgrænsning af vækstgivende anlægsinvesteringer
På møde i projektgruppen den 9. december 2011 blev der truffet principielle beslutninger om, at følgende typer anlægsinvesteringer i sig selv ikke giver vækst og dermed ikke skal indgå i beregningerne:

- Renovering/ombygning/modernisering for at øge service
- Nye institutioner/udbygning af bygninger tilknyttet den kommunale admini-stration
- Udbygninger af lager-/depotkapacitet
- Indretning af eksisterende bygninger
- Ombygning/renovering af busterminaler
- Investeringer i trafiksikkerhed
- Forskønnelse i åbent land / nedrivning af gamle bygninger
- Udbygning/renovering af skoler, ældrecentre, daginstitutioner med det argument, at tidssvarende institutioner tiltrækker bosættere

På denne baggrund og på baggrund af input fra og dialog med de enkelte aktører er nedenstående beregninger vedrørende anlægsinvesteringer fremkommet.

2.2 Opmærksomhedspunkter i forhold til beregningerne
Med ovenstående udgangspunkt har COWI beregnet på de data, som de forskellige aktører har indsendt og opdelt dem på to perioder: 2007-2011 (afholdte udgifter) og 2012-2015 (planlagte budgetterede udgifter).

Forud for at der tolkes på udviklingen i investeringen, er det vigtigt at være opmærksom på en række faktorer, bl.a.:

- Tallene dækker udelukkende vækstgivende anlægsinvesteringer, og derfor afspejler tallene ikke de totale investeringer i indsatsområderne. F.eks. må man forvente, at de totale investeringer i sundhed og uddannelse er væsentlig større, da der til disse områder allokeres en stor del driftsinvesteringer.

- Definitionen af vækst er en til dels subjektiv betragtning.
- De to perioder, der sammenlignes - 2007-2011 og 2012-2015 - dækker henholdsvis fire og fem år, hvilket komplicerer sammenligningen af tallene.
- Tallene i perioden 2007-2011 beskriver allerede afholdte anlægsinvesteringer, mens tallene i perioden 2012-2015 er budgetterede, hvorfor disse kan ændres inden 2015, særligt set i lyset af den politiske udmelding om at sætte skub i de offentlige investeringer.
- Ved sammenligning mellem de to tidsperioder skal der tages højde for, at der er forskelligt økonomisk udgangspunt for den kommunale budgetlægning for perioderne. Tallene i 2012-2015 kan således meget vel være præget af den generelle økonomiske afmatning, herunder afmatningen på boligmarkedet, der bl.a. kan indebære, at det er mindre attraktivt for kommunerne at byggemodne i denne periode.
- Det er meget forskelligt, hvorledes der budgetteres i de forskellige kommuner i forhold til overslagsårene, hvilket betyder, at nogle kommuner kan være vægtet for lavt i perioden 2012-2015. Herved kan det samlede beløb for anlægsinvesteringer i overslagsårene være relativt for lavt.

3. Oversigt over vækstgivende anlægsinvesteringer

I dette afsnit beskrives udviklingen i vækstgivende anlægsinvesteringer for to forskellige perioder - 2007-2011 og 2012-2015 - opdelt på syv forskellige indsatsområder og deres underområder (afsnit 3.1). De syv indsatsområder er tilsvarende de indsatsområder, som indgår i Delanalyse D om kommunernes planstrategier.

Dernæst beskrives sammenhængen mellem de enkelte kommuners planstrategi og vækstgivende anlægsinvesteringer (afsnit 3.2).

I ovenstående to beregninger er de regionale anlægsinvesteringer indregnet for de kommuner, som de vedrører. Tilsvarende er ikke gældende for de statslige investeringer, hvilket dels skyldes, at flere statslige investeringer dækker flere kommuner, dels at det statslige datagrundlag er usikkert. De statslige investeringer, som opfylder rammebetingelserne er listet i afsnit 3.3.

Slutteligt beskrives kort de forventede større (> 100 mio. kr.) anlægsinvesteringer i perioden fra 2016 og frem (afsnit 3.4).

3.1 Vækstgivende anlægsinvesteringer fra 2007 til 2015

Som det fremgår af Tabel 1 nedenfor, er der i perioden 2007-2011 investeret ca. 2,5 mia. kr. i vækstgivende anlægsprojekter, svarende til en gennemsnitlig årlig anlægsinvestering på 500 mio. kr. Over 60 % af disse vækstgivende anlægsinvesteringer er foretaget inden for indsatsområdet Bosætning/Byudvikling. Derudover er der investeret 10-12 % i områderne Sundhed og Infrastruktur og 7 % i hvert af områderne Erhverv/Innovation og Uddannelse. Det skal bemærkes, at der til gengæld investeres en del driftsmidler i disse sidstnævnte områder, ligesom der kan være selvejende institutioner mv. (ikke medtaget i beregningerne), der kan investere inden for områderne.

I perioden fra 2012-2015 er der budgetteret vækstgivende anlægsinvesteringer på ca. 1.750 mio. kr., svarende til en årlig investering på ca. 440 mio. kr. Indsatsområdet Bosætning/Byudvikling forventes fortsat at dække over 60 % af den samlede investeringssum, men der er en forskydning blandt nogle af de andre områder. Der er en markant fremgang i andelen af anlægsinvesteringer, der går til Infrastruktur, mens der er budgetteret relativt færre investeringer inden for områderne Erhverv/ Innovation, Uddannelse og Sundhed.

I Tabel 2 på næste side er tallene fra Tabel 1 opdelt i underområder.

I det største område - Bosætning/Byudvikling - er det tydeligt at se, at anlægsinvesteringer fordelt på under-

Indsatsområde	2007-2011	2012-2015	Total
Bosætning / Byudvikling	1.544	1.129	2.674
Erhverv / Innovation	185	30	215
Infrastruktur	253	364	617
Natur / Friluft	37	18	54
Uddannelse	177	99	276
Sundhed	288	114	402
Detailhandel	6	0	6
Total	**2.490**	**1.754**	**4.244**

Tabel 1: Oversigt over vækstgivende anlægsinvesteringer (i mio. kr.) Note: Tallene er opgjort som summen af de løbende priser

områder i 2007-2011 er væsentlig forskellig fra dem i 2012-2015. I 2007-2011 var der i gennemsnit anlægsinvesteringer på ca. 150 mio. kr. om året inden for byggemodning mv., mens samme underområde i 2012-2015 forventes at falde til 50 mio. kr. om året. Dette indikerer, at kommunerne forventer en faldende aktivitet inden for dette område i de kommende år. Til gengæld er der en stigning i udvikling af bymidte mv., der forventes at stige fra ca. 60 til ca. 140 mio. kr. om året.

En betragtning i denne sammenhæng er, at der kan være en tendens til en mere bevidst satsning fremadrettet på udvikling af bymidter og byomdannelser til fordel for bosætning og erhverv, mens der i højere grad fokuseres på byggemodning mv. fra år til år. Hvis denne antagelse er korrekt, vil andelen af byggemodninger mv.

Indsatsområde	2007-2011	2012-2015	Total
Byggemodning / udstykning / køb af jord	764	201	965
Udvikling af bymidte, herunder af havne o.lign.	314	555	869
Sportshaller o.lign.	241	184	425
Museer, kulturhuse, ungdomshuse o.lign.	102	116	218
Parker, zoo o.lign.	92	25	118
P-huse	30	0	30
Anden byudvikling	1	49	50
Bosætning / Byudvikling i alt	**1.544**	**1.129**	**2.674**
Byggemodning /udstykning / køb af jord	119	0	119
Anden erhvervsinvestering	66	30	96
Erhverv / Innovation i alt	**185**	**30**	**215**
Nye veje og vejudvidelser	105	337	442
Anlæg på havne til gavn for færdslen, herunder nye færger	148	27	175
Infrastruktur i alt	**253**	**364**	**617**
Rekreative stier og områder	2	18	20
Lege- og aktivitetspladser	34	0	34
Udendørs idrætsanlæg	1	0	0
Natur / Friluft i alt	**37**	**18**	**54**
Folkeskoler	40	0	40
Specialinstitutioner på handicapområdet	103	99	202
Anden undervisning	35	0	35
Uddannelse i alt	**177**	**99**	**276**
Sygehuse og sygehusafdelinger	255	52	307
Sundhedshuse, herunder tandklinikker	23	33	57
Social, f.eks. fremtidens børnehjem	9	29	38
Sundhed i alt	**288**	**114**	**402**
Byggemodning /udstykning / køb af jord	6	0	6
Detailhandel i alt	**6**	**0**	**6**
Total	**2.490**	**1.754**	**4.244**

Tabel 2: Oversigt over vækstgivende investeringer (i mio. kr.)
Note: Tallene er opgjort som summen af de løbende priser

stige ved de konkrete årlige budgetlægninger. Omvendt kan de faldende anlægsinvesteringer i byggemodning mv. også - som indledningsvist nævnt - skyldes et mere eller mindre fastfrossent boligmarked.

Tendensen med, at de vækstgivende anlægsinvesteringer går mod mere infrastruktur/byudvikling og mindre til byggemodning mv., ses også på indsatsområdet Erhverv/Innovation. Her var der i 2007-2011 gennemsnitlige årlige investeringer i byggemodning mv. på 24 mio. kr., mens der ikke er budgetteret anlægsinvesteringer i perioden fra 2012-2015. Investeringer i indsatsområdet Infrastruktur forventes at stige fra 50 til ca. 90 mio. kr. om året, hvilket skyldes en stigning i nye veje og vejudvidelser.

Tallene i Tabel 2 viser desuden, at der forventes, at være et fald i vækstgivende anlægsinvesteringer i uddannelse fra 35 til 25 mio. kr. om året, hvilket skyldes faldende vækstgivende investeringer i folkeskoler og "anden undervisning". Derudover forventes der at være et fald i sundhedsområdet fra ca. 60 til ca. 30 mio. kr. om året. Dette skal dog ses i lyset af Tabel 5, hvoraf det fremgår, at der forventes at ske meget store anlægsinvesteringer inden for forskning og sundhedsområdet i årene 2016 og frem.

3.2 Sammenhæng mellem strategi og investeringer

I dette afsnit beskrives sammenhængen mellem kommunernes planstrategier og deres vækstgivende anlægsinvesteringer. I Tabel 3 nedenfor er det med grønt angivet, hvilke indsatsområder kommunerne har valgt at prioritere jævnfør deres planstrategi (se Delanalyse D). Derudover viser tabellen, hvor stor en andel af kommunernes vækstgivende anlægsinvesteringer der er placeret inden for de forskellige indsatsområder.

Indledningsvis gentages det forbehold, at kommunernes driftsinvesteringer ikke er medtaget i beregningerne, hvorfor sammenhængen mellem planstrategier og investeringer kunne falde anderledes ud, såfremt man vurderede på baggrund af kommunernes samlede budgetter. I denne forbindelse kan særligt fremhæves indsatsområderne Sundhed og Uddannelse, der i høj grad vil være præget af kommunale driftsinvesteringer.

Det fremgår af Tabel 3, at der er forskel i, hvor mange områder de forskellige kommuner har valgt at prioritere i planstrategien. Nogle kommuner har valgt at fokusere på to eller tre områder, mens andre har valgt seks af de syv områder. Der er også stor variation, når man kigger på, hvordan investeringerne er fordelt, idet nogle kommuner har investeret inden for tre områder, mens andre har investeret inden for seks.

Tabellen viser ikke nogen klar sammenhæng mellem hvilke områder, der er valgt i planstrategien og hvilke områder, der rent faktisk er anlægsinvesteret i. Der lader heller ikke til at være nogen sammenhæng imellem, hvilke kommuner der har valgt at fokusere på få områder og de, der faktisk har anlægsinvesteret i få områder.

Tabel 3 viser dog, at alle kommuner i deres planstrategier har valgt at fokusere på området Bosætning /Byudvikling. Denne satsning er også afspejlet i de vækstgivende anlægsinvesteringer, idet otte af de ni kommuner i perioden har valgt at investere 49 % eller mere i netop dette område.

Det fremgår af Tabel 3, at der er forskel i, hvor mange områder de forskellige kommuner har valgt at prioritere i planstrategien. Nogle kommuner har valgt at fokusere på to eller tre områder, mens andre har valgt seks af de syv områder. Der er også stor variation, når man kigger på, hvordan investeringerne er fordelt, idet nogle kommuner har investeret inden for tre områder, mens andre har investeret inden for seks.

Tabellen viser ikke nogen klar sammenhæng mellem hvilke områder, der er valgt i planstrategien og hvilke områder, der rent faktisk er anlægsinvesteret i. Der lader heller ikke til at være nogen sammenhæng imellem, hvilke kommuner der har valgt at fokusere på få områder og de, der faktisk har anlægsinvesteret i få områder.

Tabel 3 viser dog, at alle kommuner i deres planstrategier har valgt at fokusere på området Bosætning /Byudvikling. Denne satsning er også afspejlet i de vækstgivende anlægsinvesteringer, idet otte af de ni kommuner i perioden har valgt at investere 49 % eller mere i netop dette område.

3.3 Statslige investeringer 2007-2015

I dette afsnit vises de statslige anlægsinvesteringer, som ligger inden for de i nærværende projekt definerede rammer.

Opmærksomheden henledes særligt på, at der mangler oplysninger fra Undervisningsministeriet, og at de øvrige investeringer i forhold til særligt vækstpotentialet er vurderet på et begrænset datagrundlag. Det betyder, at der kan være investeringer i nedenstående, som reelt ikke genererer vækst, men det betyder også, at der kan være vækstgivende anlægsinvesteringer på f.eks. undervisnings- og forskningsområdet, som ikke er med i oversigten. Af samme grund er anlægsinvesteringerne ikke fordelt ud på de enkelte kommuner, ligesom der ikke er beregnet en total for de statslige anlægsinvesteringer på Fyn i perioden 2007-2015.

Transportministeriet m.fl. udarbejder over tid strategiske analyser over mulige, fremtidige infrastrukturanlæg og forbindelser. Sådanne mulige anlægsinvesteringer er ikke medtaget i opgørelserne, da det på opgørelsestidspunktet er uvist, hvilke af dem, der vil blive prioriteret til gennemførelse.

Hvad det statslige kulturområde angår, har vi fået oplyst, at der ikke på Fyn og øerne er foretaget anlægsinvesteringer, men alene driftsinvesteringer. Tilsvarende forefindes der ikke efter det oplyste anlægsinvesteringer inden for miljøområdet.

3.4 Større vækstgivende investeringer fra 2016 og frem

I dette afsnit beskrives de større vækstgivende anlægsinvesteringer i perioden 2016 og frem. Som det fremgår af Tabel 5 forventes der at være meget store anlægsinvesteringer i denne periode - alle i eller omkring Odense. Alene investeringen i et nyt Odense Universitetshospital er større end alle investeringerne i periode fra 2007-2015 tilsammen.

Kommune / indsats	Bosætning / Byudvikling	Erhverv / Innovation	Infrastruktur	Natur / Friluftsliv	Uddannelse	Sundhed	Detailhandel	
Assens	77 %	2 %	9 %		11 %		2 %	100 %
Faaborg-Midtfyn	49 %	18 %	20 %	3 %	10 %			100 %
Kerteminde	81 %	3 %	1 %		5 %	10 %		100 %
Langeland	18 %	4 %	36 %		23 %	19 %		100 %
Nordfyn	87 %		9 %			3 %		100 %
Nyborg	71 %	6 %	3 %		16 %	4 %		100 %
Odense	62 %	4 %	17 %	2 %	3 %	12 %		100 %
Svendborg	78 %	1 %	1 %		13 %	6 %		100 %
Ærø	69 %		13 %		14 %	3 %		100 %
Total	**63 %**	**5 %**	**15 %**	**1 %**	**7 %**	**9 %**	**0 %**	**100 %**

Tabel 3: Sammenhæng imellem planstrategi (markeret med lys blå) og anlægsinvesteringer (i pct. af kommunens samlede vækstgivende anlægs investeringer) for perioden 2007-2015

Opgørelsen indeholder både kommunale, regionale, statslige og private anlægsinvesteringer.

4. Sammenfatning

Som nævnt er datagrundlaget for ovenstående beregninger usikkert. Der er således ikke tale om et facit, som man kan sætte to streger under. Ikke desto mindre giver beregningerne et billede af, hvorledes aktørerne på Fyn gennem den seneste 5-årige periode har prioriteret deres vækstgivende anlægsinvesteringer og tænker at ville gøre det 4 år frem, og i hvilket omfang denne prioritering hænger sammen med planstrategierne (de politiske visioner) i kommunerne.

Med dette udgangspunkt kan følgende sammenfattes:

- Når de afholdte anlægsinvesteringer fra 2007-2011 sammenlignes med de budgetterede i perioden fra 2012-2015, viser tallene et lille fald i de gennemsnitlige årlige vækstgivende investeringer fra ca. 500 til ca. 440 mio. kr. I og med at den sidstnævnte periode kun dækker over budgetterede tal, og at disse er til årlig politisk drøftelse, er det imidlertid usikkert, hvorvidt der reelt vil være et fald i de kommende år i forhold til tidligere.

- Det er en generel tendens, at de vækstgivende investeringer går fra byggemodning, udstykning og køb af jord til udvikling af bymidter mv. og infrastruktur. I 2007-2011 blev der i gennemsnit investeret 175 mio. kr. om året i vækstfremmende byggemodning mv., mens de budgetterede tal for 2012-2015 viser et forventet fald til ca. 50 mio. kr. om året. Til gengæld formodes vækstgivende anlægsinvesteringer i udvikling af bymidter mv. og infrastruktur at stige fra ca. 110 til ca. 230 mio. kr. om året.

- En sammenligning mellem kommunernes planstrategier og vækstgivende anlægsinvesteringer tyder på, at der ikke er en umiddelbar sammenhæng mellem strategier og vækstfremmende anlægsinvesteringer. Det fremgår dog, at indsatsområdet Bosætning / Byudvikling indgår i alle kommunernes planstrategier, og at alle kommuner har betragtelige anlægsinvesteringer inden for netop dette område. Til gengæld investeres der ikke meget i anlæg vedrørende erhverv/innovation, hvilket nok bør være et fokusområde i forhold til ønsket om vækst fremadrettet.

- Hvis man kigger længere ud i fremtiden på perioden 2016 og frem forventes det, at der vil være vækstgivende anlægsinvesteringer på ca. 15 mia. kr., hvilket er mere end tre gange så meget som de samlede investeringer i perioden fra 2007-2015.

Beskrivelse	Beløb
Vestfyn 1. etape Middelfart – Nørre Aaby	1.100
Ny forbindelse over Odense Kanal	125
Genåbning af Langeskov station	53
Reservation til nyt tilslutningsanlæg på E 20 ved Odense (Nyt OUH)	45
Transmission på Grønne og Blå strækninger	23
Etablering af datanet på grønne og blå baner	22
Kollektiv trafikterminal i Svendborg	13
Et nyt trafikalt knudepunkt i Ringe	9
Odense - cyklisternes by	6
Forbedret trafikinformation på Odense Banegård Center	3
Støjskærm ved Nyborg	3
Opgradering af Frederiksgade-radialen til højklasse busradial i Odense	2
Cykelsti mellem Dalby og Martofte, Kerteminde (turisme)	1
Medfinansiering af cykelsti langs Nevre Strand, Ærø (rekreation)	1
Udbygning af motorvej på Vestfyn	1
Udmøntning af cykelstrategi for småøerne i Svendborg	1

Tabel 4: Oversigt over statslige investeringer i perioden fra 2007-2015 (i mio. kr.)

Projekt	Beløb
Nyt Odense Universitetshospital (Nyt OUH)	6.300
OPUS - Private investeringer i butikscenterdelen (115.000 etagemeter i alt) + almene boliger	2.000
Letbane i Odense By, 1. etape	1.800
Byggeretter på Thomas B. Thrigesgade - Rene private investeringer i bygninger (evt. også kommunalt byggeri).	1.200
Nyt SUND - sundhedsvidenskabeligt fakultet, SDU, der bygges sammen med hospitalet	1.000
Byens Ø - projekt om en kultur- og oplevelsesø i Odense havn*	708
Øvrig udbygning af SDU	500
Realisering af lukning af Thomas B. Thrigesgade	485
Nyt Musik- og teaterhus i Odense*	478
Etablering af Forsker- og Videnpark samt Portalområdet ved SDU Campus Odense	310
Promenadebyen, Odense havn	200
Nyt motorvejstilslutningsanlæg ved SDU Campus Odense	200
Kanalforbindelsen*	137
Total	**15.318**

Tabel 5: Oversigt over store(>100 mio.) investeringer i perioden fra 2016 og frem (i mio. kr.). Note:Tallene er opgjort som summen af de løbende priser. Disse projekter er udregnet på baggrund af oplysninger omkring fremtidige investeringer fratrukket projektets investeringsum i årene 2007-2015.*

Delanalyse F
De fynske fyrtårne

Formålet med en kortlægning af de nuværende fyrtårne er at klarlægge, hvilke eksisterende højt profilerede områder, institutioner, attraktioner, erhvervsklynger og lignende, der findes på Fyn og samtidig er med til at sætte Fyn på Danmarks- eller verdenskortet. Formålet er at finde frem til de fyrtårne, der har så meget tiltrækningskraft og er med til at generere så meget udvikling og vækst, at de kan være med til at brande Fyn relativt bedre. Formålet med kortlægningen af de nuværende fyrtårne er desuden at belyse de særlige områder, som kan have særlig bevågenhed i en fælles planlægning. Endelig nævnes eksempler på fysiske attraktioner, erhverv eller andet, der kan have potentiale for at blive et nyt fyrtårn på Fyn.

Metode til udvælgelse af fynske fyrtårne

Udpegningen af de fynske fyrtårne er sket efter en række kriterier. Kriterierne afspejler, at der skal være tale om højprofilerede fyrtårne, der som minimum har regional interesse og kan være med til at sætte Fyn på Danmarks- eller verdenskortet og indgå som aktiver i en vækststrategi.

Nedenstående fyrtårne er valgt ud fra følgende kriterier, som er blevet yderligere specificeret inden for de tre områder; turisme, bosætning og erhverv.

Datagrundlag

Datagrundlaget for udvælgelsen af eksisterende og potentielle fyrtårne på Fyn er PULS Fyn, Region Syddanmarks Byanalyser, en række hjemmesider for de mulige fyrtårne - eksempelvis Egeskov Slot, Odense Bys Museer, diverse kommuneplaner og relevante nøgletal om de enkelte fyrtårne, samt interviews med en række nøglepersoner på Fyn. Der er foretaget telefoninterviews med 9 nøglepersoner på Fyn. Nøglepersonerne repræsenterer Udvikling Fyn, Udviklingsforum Odense, ejendomsmæglere fordelt på Fyn (bosætning og erhverv) samt forskere fra SDU.

Kendetegn for fyrtårne på Fyn og øerne:

På baggrund af kriterierne for udvælgelse af eksisterende og potentielle fyrtårne på Fyn og øerne, er der på nuværende tidspunkt udvalgt 10 fyrtårne (heriblandt gengangere, der nævnes mere end en gang inden for turisme, bosætning og erhverv). Der er en lang række spændende og interessante kulturarvsområder, turistmål, naturområder, kulturinstitutioner, sportsfaciliteter m.v. på Fyn og øerne, som har været nævnt og inde i overvejelserne, men en stor del af dem lever ikke op til kriterierne. Særligt kravet om internationalt perspektiv har gjort, at mange er blevet fravalgt.

Kriterier til udvælgelse af fysiske fyrtårne	Uddybende	Turisme	Bosætning	Erhverv
Enestående	Fyrtårnet skiller sig ud på den måde, at det er let genkendeligt og bidrager til stedets kvalitet og identitet. Der er tale om et kendingsmærke for stedet. På den baggrund er fyrtårnet svært kopierbart.	Reason to go. Det betyder at fyrtårnet direkte er årsag til at turister vælger Fyn som feriedestination.	Fyrtårnet som årsag eller stærkt medvirkende årsag til bosætning. Der er tale om enestående eller særlige kvaliteter for stedet, der skaber tilflytning ud over det forventelige.	Fyrtårnet som årsag til erhvervsudvikling: Fyrtårnet kan f.eks. være en klynge af virksomheder, særligt gunstige trafikale knudepunkter eller forsknings- og uddannelsesinstitution (universitet), der gør en afgørende forskel for tiltrækning af virksomheder og vækst i arbejdspladser.
Betydningsfuldt	Der skal være en stor effekt af fyrtårnets tilstedeværelse, således at fyrtårnet kan bidrage til at genere-re udvikling og vækst (både hvad angår arbejdspladser, turister og tilflyttere).	Fyrtårnet har stor betydning ift. at tiltrække turister og skabe omsætning og arbejdspladser.	Fyrtårnet kan skabe bosætning ud over det normale for forskellige segmenter på boligmarkedet. Bosætningsmæssige fyrtårne kan f.eks. være store uddannelsesinstitutioner eller store arbejdspladser, særlig gunstig tilgængelighed, et særligt attraktivt bymiljø, attraktiv natur mv., som skaber betydelig befolkningstilvækst ud over det normale.	Fyrtårnet har særlig betydning for skabelse af vækst i arbejdspladser for forskellige hovedbrancher, hvor volumen har betydning for udpegningen af et fyrtårn.
Forankret	Fyrtårnet skal være solidt funderet i sit lokale miljø. Det bidrager til den regionale identitet og profil og har lokal og regional opbakning.	Fyrtårnet knytter sig til Fyns særlige beliggenhed eller til byernes, kystens og landskabets kvaliteter og nyder lokal opbakning.	Fyrtårnet knytter sig til Fyns særlige beliggenhed eller til byernes, kystens og landskabets kvaliteter og er almindeligt anerkendt som en særlig kvalitet for Fyn.	Fyrtårnet knytter sig til Fyns beliggenhed eller til byernes, kystens og landskabets erhvervspotentialer, og er en integreret del af erhvervslivet på Fyn.
Internationalt perspektiv	Fyrtårnet skal bidrage til at definere Fyn og øerne og dermed kunne repræsentere Fyn og øerne udadtil i et internationalt perspektiv.	Der er en væsentlig international kendskabsgrad til fyrtårnet og det er i stand til at tiltrække internationale turister.	Evne til at tiltrække international arbejdskraft i form af bl.a. udenlandske specialister, forskere, studerende mv.	Fyrtårnet har gennemslagskraft overfor internationale virksomheder.

De 10 fysiske fyrtårne fordeler sig således:

Turisme: 6 fyrtårne
- H.C. Andersen(s hus)
- Egeskov Slot
- Det Sydfynske Øhav
- Odense Zoo
- Odense By
- Købstæderne på Fyn og øerne

Bosætning: 4 fyrtårne
- Odense By
- Syddansk Universitet (SDU)
- Købstæderne på Fyn og øerne
- Sydfyn og øerne

Erhverv: 4 fyrtårne
- Maritime erhverv og uddannelser på Sydfyn
- Syddansk Universitet (SDU)
- Odense Universitetshospital
- Oplevelsesøkonomi på Sydfyn, herunder Film Fyn

Der er en overvægt af fyrtårne inden for turismeområdet, hvilket måske er forståeligt, eftersom det ofte er og i mange år har været et fokuspunkt for såvel kommuner som turismeorganisationer at skabe og udvikle fyrtårne, som kan tiltrække turister til destinationen. Inden for turismen er der måske også større fokus på det internationale perspektiv, hvilket er et punkt, som potentielle fyrtårne inden for bosætning og erhverv er faldet fra på.

Potentielle fyrtårne

Ovenfor er oplistet en række fyrtårne, som i dag falder inden for kriterierne for et fyrtårn. Kortlægningen har imidlertid også vist, at der er potentielle fyrtårne undervejs, som har formatet til eventuelt at opfylde kriterierne for et fyrtårn på sigt.

Som eksempler på fysiske potentielle fyrtårne kan nævnes:

- Nyborg Slot og midtby
- Campus Odense
- Forskerparken i Odense (Robotech, telemedicin, welfaretech)
- LORC (vindmøllefabrikant i Munkebo)
- HCA Park
- Motorvejsbyer, f.eks. Ringe

Ud over de fysiske fyrtårne kunne Fyn overveje at markedsføre sig på tilknytningen til forskellige kulturpersonligheder (H.C. Andersen, Carl Nielsen, Jacob Gade, Johannes Larsen, Fritz Syberg, Caroline Woczniacki, C.F. Tietgen, Kim Larsen, Morten Korch m.fl.).

Fyn kunne også vælge at booste et særligt koncept, f.eks. ved at videreudbygge fokus på ”Leg og kreativitet” og evt. sætte det i sammenhæng med H.C. Andersens eventyr og derigennem skabe en turismedestination for børnefamilier, der gerne samtidig må være kulturelt interesserede.

H.C. Andersen(s hus)

Kriterier til udvælgelse af fysiske fyrtårne	Turisme	Bosætning	Erhverv
Enestående	HCA er en unik forfatter, kendt over hele verden. Både som fysisk person og hus men også som brand.		
Betydningsfuldt	HCAs hus og museum tiltrækker turister fra hele verden. De oplevelsestilbud, som er afledt af HCA er direkte og indirekte med til at skabe arbejdspladser på Fyn. I 2009 var der 85.000 besøgende i HCAs hus og barndomshjem.		
Forankret	HCA er født og opvokset på Fyn. HCAs hus og museum ligger i Odense og kan ikke kopieres		
Internationalt perspektiv	HCA er kendt over hele verden. Danmark forbindes med HCA og han fungerer som et fyrtårn for Fyn, såvel som ”repræsentant” for hele Danmark i udlandet.		
Kilder/datagrundlag	Interview med nøglepersoner, samt Odense Bys Museer		

Egeskov Slot

Kriterier til udvælgelse af fysiske fyrtårne	Turisme	Bosætning	Erhverv
Enestående	Egeskov Slot er en enestående attraktion med mange facetter og stor autenticitet. Slottet er en vigtig del af den fynske kulturarv.		
Betydningsfuldt	Hvert år kommer over 200.000 besøgende til Egeskov Slot. De skaber stor omsætning og har betydning for Fyn ift. at skabe arbejdspladser. I højsæsonen er der ca. 150 ansatte på Egeskov Slot. Helårligt er der 28.		
Forankret	Egeskov Slot er enestående i Danmark og er en smuk repræsentant for en del af de værdier, regionen gerne vil signalere turistmæssigt.		
Internationalt perspektiv	30 % af de besøgende på Egeskov Slot er udlændinge. Egeskov Slot er en Top Attraktion.		
Kilder/datagrundlag	Egeskov Slot, interview med nøglepersoner.		

Det sydfynske øhav

Kriterier til udvælgelse af fysiske fyrtårne	Turisme	Bosætning	Erhverv
Enestående	Det sydfynske øhav er geografisk unikt. Det sydfynske øhav er et enestående kystlandskab. Øhavet består af flere end 55 øer, småøer og holme.	Det sydfynske øhav er geografisk unikt. Det sydfynske øhav er et enestående kystlandskab. Øhavet består af flere end 55 øer, småøer og holme.	Det sydfynske øhav er geografisk unikt. Det sydfynske øhav er et enestående kystlandskab. Øhavet består af flere end 55 øer, småøer og holme.
Betydningsfuldt	Som fyrtårn har området betydning, fordi dets væld af naturtilbud og kulturmiljøer kan give markante oplevelser til vidt forskellige typer af turister. Det sydfynske øhav er med til at tiltrække turister, som kommer for at få del i de mange naturoplevelser området byder på.	Som fyrtårn har området betydning, fordi dets væld af naturtilbud og kulturmiljøer kan give markante opevelser til vidt forskellige typer af turister. Det sydfynske øhav er med til at tiltrække bosættere, som kommer for at få del i de mange naturoplevelser området byder på og den ro, der hersker i området.	Fordi området er så smukt og unikt, anvendes dette aktivt inden for turismeerhvervet, men også inden for andre erhvervsområder. Et eksempel på en erhvervsmæssig udnyttelse af de fysiske lokaliteter i Sydfyn er Film Fyn.
Forankret	Det sydfynske øhav er geografisk afgrænset til området omkring Sydfyn. Det sydfynske øhav bidrager til den lokale identitet og definerer regionen.	Det sydfynske øhav er geografisk afgrænset til området omkring Sydfyn. Det sydfynske øhav bidrager til den lokale identitet og definerer regionen.	
Internationalt perspektiv	Det sydfynske øhav tiltrækker også turister fra udlandet. Området er udpeget som internationalt naturbeskyttelsesområde.	Det sydfynske øhav tiltrækker først og fremmest bosættere fra andre dele af Danmark, herunder særligt fra hovedstadsområdet, men er også kendt for at have stor tiltrækningskraft ift. seniorer mere bredt.	Sydfyn har bl.a. lagt bymiljøer og landskaber til Susanne Biers Oscarvinder Hævnen.
Kilder/datagrundlag	Visitfyn.dk, Interview med nøglepersoner. www.detsydfynskeoehav.dk	Visitfyn.dk, Interview med nøglepersoner. www.detsydfynskeoehav.dk	

Det maritime Sydfyn med arbejdspladser og uddannelser

Kriterier til udvælgelse af fysiske fyrtårne	Turisme	Bosætning	Erhverv
Enestående			Det sydfynske øhav sikrer let adgang til vandveje og er domineret af en række havne, hvilket har betydet, at det er attraktivt i forhold til maritime erhverv (rederier mv.) og uddannelser.
Betydningsfuldt			Svendborg og det sydfynske område har en særlig forankring inden for det maritime, både erhvervs- og uddannelses- og ressourcemæssigt, f.eks. i form af erhvervsvirksomheder, søfartsuddannelser, rederier, organisationer, havne osv.
Forankret			Erhverv og uddannelser er forankret omkring den geografiske placering. F.eks. er Svendborg hovedstaden i det sydfynske øhav - og en by med stolte søfartstraditioner. Byen er præget af det maritime erhverv og et levende studiemiljø, hvor de mange maritime uddannelser fylder godt i billedet. Marstal bidrager også til fyrtårnet med bl.a. navigationsskolen.
Internationalt perspektiv			Sydfyns maritime renomme er nået uden for Danmarks grænser, f.eks. fordi flere af søfartsuddannelserne forankret i Sydfyn har et internationalt fokus (Svendborg International Maritime Academy, Navigationsskolen i Marstal m.fl.)
Kilder/datagrundlag			Bl.a. "Kick-start Sydfyn - regional vækststrategi for Sydfyn"

Odense Zoo

Kriterier til udvælgelse af fysiske fyrtårne	Turisme	Bosætning	Erhverv
Enestående	Som det eneste sted i Danmark kan man fodre en giraf i Odense Zoo. OZ byder på store oplevelser med eksotiske dyr og fugle. Særlig specielt er det at opleve Europas største voliere i Odense Zoo, hvor fuglene kan flyve.		
Betydningsfuldt	Ca. 350.000 turister besøgte i 2010 Odense Zoo. Odense Zoo er medvirkende til at skabe omsætning og arbejdspladser indenfor turismen.		
Forankret	Odense Zoo er fast forankret på Fyn.		
Internationalt perspektiv	Odense Zoo er med i Top Attraktioner. Odense Zoo har Europas største voliere, hvor fuglene kan flyve.		
Kilder/datagrundlag	Interview med nøglepersoner: www.odensezoo.dk		

Odense By

Kriterier til udvælgelse af fysiske fyrtårne	Turisme	Bosætning	Erhverv
Enestående	Odense er den by i Danmark uden for København, som har flest museer og de fleste ligger i bekvem gåafstand fra centrum og fra hinanden.	Odense er en af de få store uddannelsesbyer i Danmark, som tiltrækker mange unge. Det skyldes primært SDU, som i kraft af at være uddannelsesinstitution er medvirkende til tiltrækningen af unge	Se SDU Se Universitetshospital
Betydningsfuldt	Odense er en by, som tilbyder rigtig mange former for oplevelser til turisterne - kultur, musik, aktiv ferie, shopping osv.	SDU er en faktor, som især tiltrækker mange unge. Odense Tekniske Skole, Det fynske Musikkonservatorium, Frisørakademiet, Syddansk Erhvervsskole og University College Lillebælt, samt de mange andre uddannelsesinstitutioner, er også med til at gøre Oden-¨¨se til et bosætningsmæssigt fyrtårn.	
Forankret	Odense er "hovedstaden" på Fyn.	Odense er "hovedstaden" på Fyn.	
Internationalt perspektiv	Odense er internationalt kendt som hjemsted for H.C. Andersen og Carl Nielsen.	SDU er en internationalt kendt forskningsinstitution, som tiltrækker et større antal udenlandske studerende.	
Kilder/datagrundlag	Odense Bys Museer, VisitOdense, Interview med nøglepersoner. PULS, Byanalyser	SDU, studenterguiden.dk Interview med nøglepersoner. PULS, Byanalyser	

SDU

Kriterier til udvælgelse af fysiske fyrtårne	Turisme	Bosætning	Erhverv
Enestående		SDU tiltrækker mange unge i forbindelse med deres uddannelse.	SDU er den største uddannelsesinstitution på Fyn og i Region Syddanmark.
Betydningsfuldt		SDU giver unge mulighed for at vælge at flytte til Fyn for at tage deres uddannelse, frem for at vælge en af de andre store uddannelsesbyer som fremtidigt bosted.	SDU har samarbejde med en række virksomheder og er således med til at styrke vækst og udvikling i erhvervet på Fyn. Syddansk Universitet kæder forskning, resultater og samarbejdspartnere sammen på bedste vis og spiller en aktiv rolle i videreudvikling og kommercialisering af teknologier og know-how udviklet på universitetet. Syddansk Universitet ønsker at give erhvervslivet mulighed for at anvende opfindelser gjort på universitetet og forstærke informations- og erfaringsudvekslingen. Forskningssamarbejdet prioriteres højt for at skabe kontakt mellem universitetet og eksterne samarbejdspartnere gennem etablering af primært netværk mellem forskere og virksomheder - og Forskerservice er behjælpelig med samarbejdsmodeller for den videre dialog.
Forankret		SDU er forankret på Fyn og kan ikke flyttes.	SDU er den største uddannelsesinstitution på Fyn og Region Syddanmark.
Internationalt perspektiv		SDU er en internationalt anerkendt forskningsinstitution og er som sådan kendt ud over Danmarks grænser. SDU tiltrækker også internationale tilflyttere i form af studerende og forskere.	SDU er en internationalt anerkendt forskningsinstitution med et bredt funderet forskernetværk.
Kilder/datagrundlag		SDUs hjemmeside. Interview med nøglepersoner.	SDUs hjemmeside. Interview med nøglepersoner.

Odense Universitetshospital

Kriterier til udvælgelse af fysiske fyrtårne	Turisme	Bosætning	Erhverv
Enestående			Odense Universitetshospital er en stor arbejdsplads, som giver beskæftigelse til mange mennesker.
Betydningsfuldt			Det er Danmarks næststørste hospital. OUH er den største arbejdsplads på Fyn.
Forankret			Universitetshospitalet ligger velfunderet i Odense.
Internationalt perspektiv			Det er et internationalt anerkendt forskningshospital.
Kilder/datagrundlag			Wikipedia, Interview med nøglepersoner.

Købstæderne på Fyn og øerne

Kriterier til udvælgelse af fysiske fyrtårne	Turisme	Bosætning	Erhverv
Enestående	Købstæderne på Fyn og øerne er udtryk for de kulturhistoriske værdier på Fyn og er et enestående indblik i den historiske udvikling på Fyn. Købstæderne med deres historiske bymiljøer er et indblik i den "idyl" som mange forbinder med Fyn. Det vurderes, at Fyn og øerne rummer en koncentration af købstæder af høj klasse, som ikke findes andre steder i landet.	Det vurderes, at Fyn og øerne rummer en koncentration af købstæder af høj klasse, som ikke findes andre steder i landet. Købstæderne signalerer ro og idyl og udgør dermed et attraktivt bosætningsmiljø for flere målgrupper.	
Betydningsfuldt	En række af købstæderne på Fyn og øerne byder på meget velbevarede kulturhistoriske bymiljøer og bykerner, mens andre købstæder bærer præg af den industrielle udvikling, hvilket har gjort, at de kulturhistoriske værdier ligger mere spredt i kvarterer og dele af byerne.	En række af de fynske købstæder byder på meget velbevarede kulturhistoriske bymiljøer og bykerner, der herigennem opnår en bosætningsmæssig betydning.	
Forankret	Købstæderne har en flere hundrede år lang historie bag sig og har fungeret som bl.a. kirkelige centre og handelscentre på Fyn og øerne.	Købstæderne er forankret på Fyn og øerne	
Internationalt perspektiv	De historiske bymiljøer, som findes i købstæderne tiltrækker turister, som ønsker at opleve ægte "H.C. Andersen eventyr-idyl". Bindingsværkshusene og de smalle gader er hvad mange udenlandske turister forbinder med det autentiske Fyn og Danmark.	Købstædernes udformning, indhold, bymiljø og ikke mindst charme gør det muligt at tiltrække bosættere fra det øvrige Danmark og måske fra andre lande.	
Kilder/datagrundlag	Interview med nøglepersoner, PULS, Byanalyser.	Interview med nøglepersoner, PULS, Byanalyser.	

Delanalyse G:
Infrastrukturplaner på Fyn

Infrastruktur i form af veje, stier, jernbaner, offentlige transportmidler, luftfart og søfart er en vigtig fysisk rammebetingelse for byregioners vækst- og udviklingsmuligheder, idet opkoblingen på det overordnede nationale og internationale infrastrukturnet er blevet et konkurrenceparameter, der har betydning for både erhvervsudvikling og tiltrækningskraft for nye borgere og besøgende.

Samtidig betyder infrastrukturen ligeledes meget for den interne funktionalitet og sammenhængskraft – og dermed samhørigheden - i en byregion.

I disse år debatteres fremtidens trafiksystemer i Danmark indgående. Der skal således i statsligt regi tages afgørende beslutninger om investeringer, både i forhold til fremtidens jernbanesystemer og til motorvejsnettet. Staten gennemfører derfor i den forbindelse strategiske analyser, der skal belyse mulighederne og konsekvenserne af disse beslutninger.

Debatten udløser naturligt nok forskellige debatbidrag og konkrete infrastrukturønsker fra regioner, kommuner og interesseorganisationer landet over, der søger at påvirke de vigtige beslutninger om fremtidens infrastruktur i Danmark.

I forbindelse med Fynsprojektet er det derfor relevant at skabe et overblik over, hvilke konsekvenser denne debat kan få for de fynske udviklingsmuligheder. Formålet med denne analyse er derfor at få kortlagt, hvilke større infrastrukturelle planer og ønsker til projekter, der ligger fra statens, fra regionens, fra kommunernes og fra relevante interesseorganisationers side.

Kortlægningen kan bruges som grundlag for (politiske) diskussioner af dels en fælles fynsk holdning til de statslige planer for infrastrukturudviklingen, dels diskussioner om – og fælles prioriteringer af – hvordan vi får forbedret den fynske tilgængelighed på et bæredygtigt grundlag.

Analysen er delt op i følgende hovedafsnit:

Trafikudviklingen på Fyn
- Udviklingen i trafikken på statsvejnettet
- Udvikling i passagerantallet i den regionale bustrafik
- Udviklingen i passagerantallet i togtrafikken

Besluttede og planlagte større infrastrukturprojekter på Fyn
- En grøn transportpolitik
- Den fynske motorvej Odense V - Middelfart
- Udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense Kommune
- Forundersøgelse af udbygningsmuligheder for Rute 9 mellem Svendborg og Maribo
- Mindre aftalte statslige vejprojekter

Andre besluttede infrastrukturprojekter med betydning for udviklingen på Fyn
- Femern-forbindelsen

Statslige strategiske analyser for Danmarks infrastruktur efter 2020
- Forbindelser mellem Vest- og Østdanmark - screening af linjeføringer for timemodellen og banebetjening af Østjylland
- Screeningsrapport om vejkapaciteten over Lillebælt

Regionale analyser om infrastruktur med betydning for Fyn
- Analyse af den økonomiske og trafikale betydning af en fast forbindelse mellem Fyn og Als
- Konsekvenser af faste forbindelser over Femern Bælt og Kattegat
- Borgernes holdninger til infrastruktur

Fynske ønsker til større infrastrukturforbindelser- og projekter med regional betydning
- Fra omvej til smutvej - Fyn og Femern via Lolland
- Letbane i Odense

Mobilitet og tilgængelighed på Fyn
- Udvikling i pendlingen
- Tilgængelighed

Holdninger til infrastrukturudviklingen - med betydning for Fyn
- Fremtidens mobilitet og transport - vision 2050, DI
- Fynsk Erhverv - ønsker til fremtidige infrastrukturinvesteringer på Fyn

Trafikudviklingen på Fyn

I dette afsnit gennemgås trafikudviklingen på Fyn, dels på det overordnede vejnet, og dels i den kollektive trafik i form af den regionale bustrafik samt i togtrafikken.

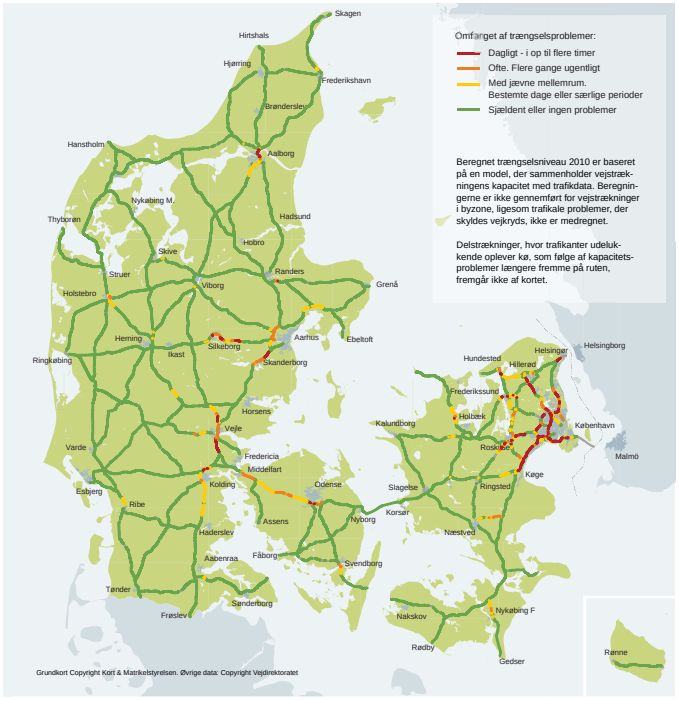
Udviklingen i trafikken på Statsvejnettet:
Vejdirektoratet beskriver hvert år tilstanden og udviklingen i trafikken på statens vejnet i publikationen "Statsvejnettet".

Trafikudvikling 2000-2010.

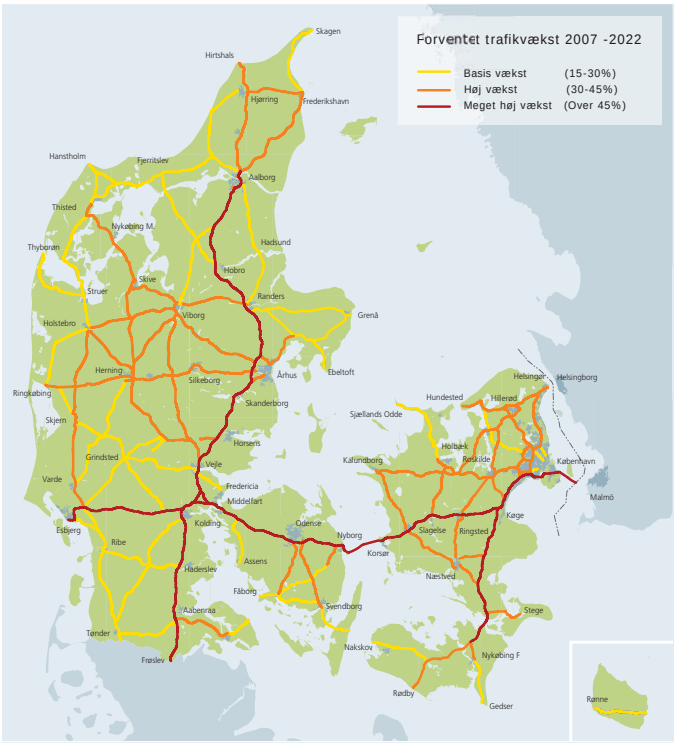
Opgørelsen af den procentvise udvikling fra 2000 til 2010 på udvalgte lokaliteter viser, at trafikken er steget på Fyn. Dog er stigningen mest markant på motorvejsnettet omkring Odense og Nyborg og på Storebæltsbroen, med stigninger på hhv. 45, 35 og 40 %, mens trafikudviklingen på Langelandsbroen har været middel, 19 %.

Vejdirektoratets opgørelse viser, at der er trængselsproblemer på motorvejsnettet mellem Odense og Middelfart, og på Svendborgssundbroen og Tåsinge. Der er størst trængsel på motorvejen syd for Odense.

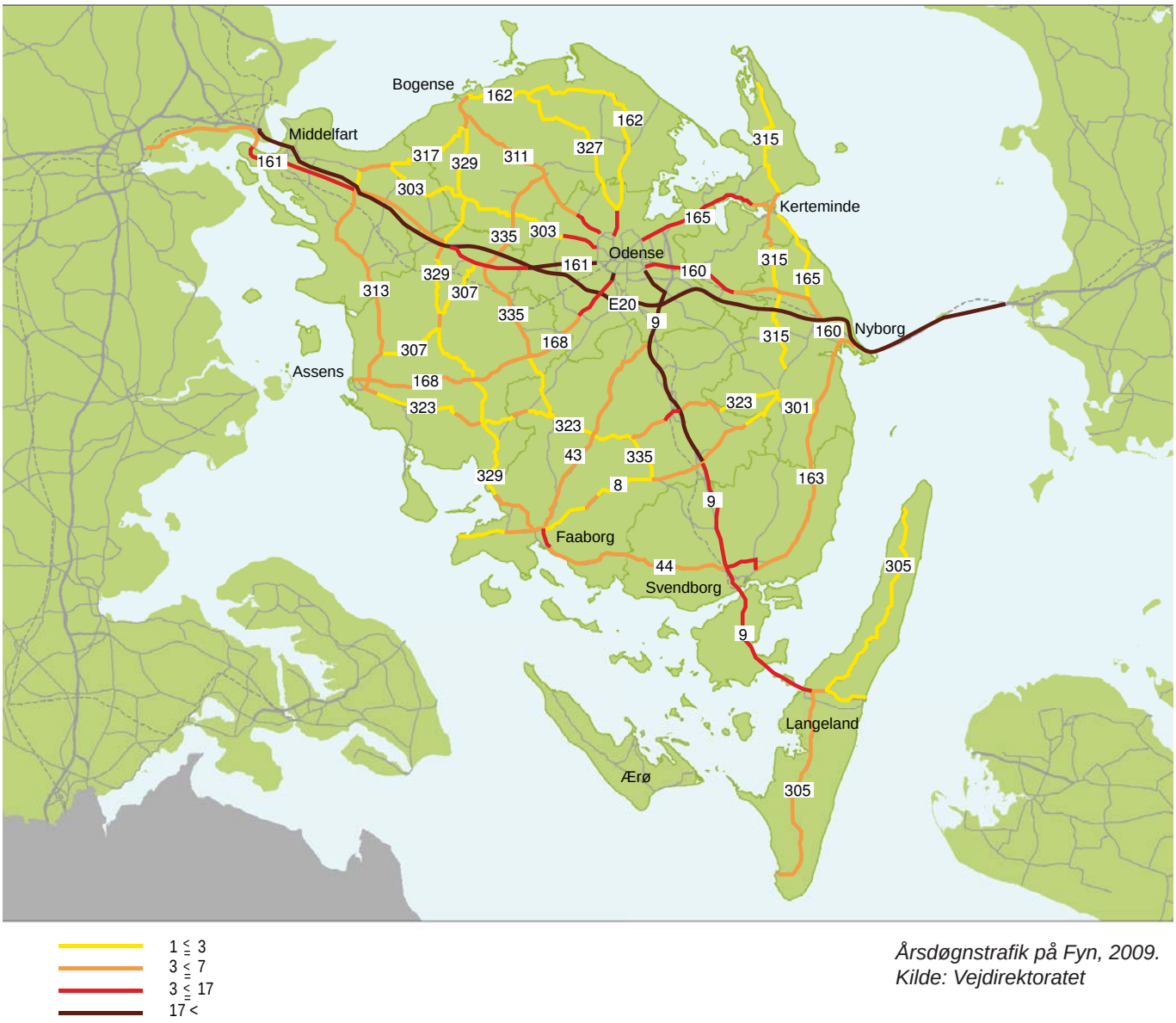
Den forventede trafikvækst fra 2007 til 2022 viser, at der forventes en meget høj vækst i trafikken på den fynske motorvej. Der forventes ligeledes en høj vækst på Svendborgmotorvejen og på rute 43 på strækningen Odense - Faaborg, og på rute 8, på strækningen Nyborg - Ørbæk.



Trængsler på strækninger 2010.



Forventet trafikudvikling.



Årsdøgnstrafik på Fyn, 2009.
Kilde: Vejdirektoratet

Oversigten over årsdøgntrafikken på Fyn i 2009 (opgjort i 1000 køretøjer pr. døgn) viser, at der – udover den fynske motorvej og Svendborgmotorvejen – er mest trafik på indfaldsvejene omkring Odense og på strækningen mellem Svendborg og Rudkøbing. I forhold til den interne trafik på Fyn, er der mest trafik mellem Odense – Ringe - Svendborg, Odense – Middelfart, Odense – Nyborg, Odense – Kerteminde og Svendborg Rudkøbing.

Udvikling i passagerantallet i den regionale bustrafik

FynBus har i passagerstatistik fra november 2011 opgjort udviklingen i antallet af passagerer i perioderne 2009-2010 og 2010-2011.

Ifølge statistikken oplevede FynBus samlet set en passagervækst på 3 % fra 2009 til 2010. Af væsentlige faktorer som har haft en indflydelse på stigningen kan nævnes:

- Vejrliget i 2010 var præget af forholdsvis mange snedage i alle vintermånederne. Dette har påvirket 2010 positivt i forhold til 2009.
- Ny trafikplan fra 1. august 2010, hvor de regionale ruter blev beskåret med 135.000 timer eller 30 %
- Takstforsøg specielt i Odense med ”Odense Rundt for en 10-er”.
- Tekniske forhold omkring forbedret billetteringskvalitet fra 2009 til 2010 anslås at udgøre 1 % af væksten på 3 %.

I de første tre kvartaler af 2011 er der konstateret en tilbagegang på 4 % i passagerantallet. For august og september måned er der konstateret en fremgang på hhv. 6 og 5 %. Af væsentlige faktorer som har haft en indflydelse på tilbagegangen kan nævnes:

- Vejrliget i 2010 var præget af forholdsvis mange snedage i alle vintermånederne. Dette har påvirket 2010 positivt i forhold til 2011
- Ny trafikplan fra 1.8.2010 hvor de regionale ruter blev beskåret med 135.000 timer eller 30 %
- 1,5 dages strejke i Odense i marts måned 2011

Hvis man ser isoleret på de regionale ruter, der forbinder byerne på Fyn, oplevede FynBus et passagertab på 2 %. FynBus angiver, at tabet kan henføres til årets sidste 5 måneder, hvor den nye trafikplan blev igangsat. Frem til den 1.8.2010 var der tale om pæne passagerstigninger på de regionale ruter.

I 1. halvår 2011 udgør passagertabet 21 % i forhold til 1. halvår 2010, hvilket er 4 procent mindre end forventet. Det sæsonkorrigerede passagermål udgjorde 2,9 mio. passagerer. Dette blev realiseret med 3,0mio. passagerer eller 0,1 mio. passagerer over målet.

Udviklingen dækker over flere faktorer, hvoraf følgende nævnes:

- Ny trafikplan fra 1.8.2010 hvor de regionale ruter blev beskåret med 135.000 timer eller 30 %.
- Vejrliget i 2010 var præget af forholdsvis mange snedage i alle vintermånederne, hvilket har påvirket 2010 positivt i forhold til 2009 og 2011.

	2009	2010	2011	Ændring, 2009-2010		Ændring, 2010-2011	
				Passagerer	Procent	Passagerer	Procent
Januar	1.479.595	1.622.200	1.607.572	142.605	10%	-14.628	-1%
Februar	2.828.980	3.108.114	2.950.475	279.133	10%	-157.638	-5%
Marts	4.382.685	4.808.901	4.569.092	426.216	10%	-239.808	-5%
April	5.687.124	6.199.217	5.821.907	512.093	9%	-377.310	-6%
Maj	7.055.977	7.590.529	7.217.825	534.552	8%	-372.704	-5%
Juni	8.271.975	8.880.114	8.310.571	608.140	7%	-569.544	-6%
Juli	9.112.044	9.685.059	9.057.496	573.015	6%	-627.564	-6%
August	10.362.248	10.866.007	10.311.896	503.759	5%	-554.111	-5%
September	11.819.138	12.344.938	11.863.680	525.800	4%	-481.258	-4%
Oktober	13.266.172	13.704.039		437.867	3%	-	-
November	14.855.611	15.313.069		457.458	3%	-	-
December	16.225.996	16.730.811		504.815	3%	-	-

Årligt passagerantal 2009-2011

	2009	2010	2011	Ændring, 2009-2010		Ændring, 2010-2011	
				Passagerer	Procent	Passagerer	Procent
Januar	1.479.595	1.622.200	1.607.572	142.605	10%	-14.628	-1%
Februar	1.349.385	1.485.914	1.342.903	136.528	10%	-143.011	-10%
Marts	1.553.705	1.700.787	1.618.617	147.082	9%	-82.170	-5%
April	1.304.438	1.390.316	1.252.815	85.878	7%	-137.501	-10%
Maj	1.368.853	1.391.312	1.395.918	22.459	2%	4.605	0%
Juni	1.215.998	1.289.586	1.092.746	73.588	6%	-196.839	-15%
Juli	840.070	804.945	746.925	-35.125	-4%	-58.020	-7%
August	1.250.204	1.180.947	1.254.400	-69.257	-6%	73.453	6%
September	1.456.890	1.478.931	1.551.784	22.041	2%	72.853	5%
Oktober	1.447.034	1.359.101		-87.933	-6%	-	-
November	1.589.439	1.609.030		19.591	1%	-	-
December	1.370.384	1.417.742		47.357	3%	-	-
Hovedtotal	**16.225.996**	**16.730.811**	**11.863.680**	504.815	3%	-	-

Årligt passagerantal 2009-2011 fordelt på måneder
Kilde: Fynbus,Økonomiafdelingen

Passagerudvikling, regionale ruter ekskl. kommunalt tilkøb

	2009	2010	2011	Ændring, 2009-2010		Ændring, 2010-2011	
				Passagerer	Procent	Passagerer	Procent
Januar	563.688	684.128	558.749	120.439	21%	-125.378	-18%
Februar	521.081	614.436	440.826	93.355	18%	-173.610	-28%
Marts	651.024	723.476	604.873	72.452	11%	-118.603	-16%
April	542.525	616.239	475.074	73.714	14%	-141.165	-23%
Maj	575.690	621.072	534.010	45.382	8%	-87.062	-14%
Juni	507.472	565.115	413.687	57.643	11%	-151.428	-27%
Juli	349.825	369.658	275.321	19.834	6%	-94.338	-26%
August	562.564	410.716	490.848	-151.847	-27%	80.132	20%
September	643.955	538.352	612.222	-105.603	-16%	73.870	14%
Oktober	635.861	492.956	-	-142.905	-22%	-	-
November	685.664	569.261	-	-116.403	-17%	-	-
December	562.854	466.185	-	-96.669	-17%	-	-
Hovedtotal	**6.802.204**	**6.671.596**	**4.405.611**	**-130.608**	**-2%**	-	-

Kilde: Fynbus,Økonomiafdelingen

Fynbus har vedtaget en strategi for flere passagerer 2010-2015. Målet er, at der sker en passagerfremgang på 15 % i perioden frem til 2015, hvilket svarer til en årlig fremgang på 2,4 %. Passagermålet for 2010 blev opfyldt, mens passagertallet for de første tre kvartaler af 2011 ligger 1 % under målet.

Fynbus planlægger buskørslen for Region Syddanmark og de 10 kommuner på Fyn, Langeland og Ærø. Det regionale rutenet afspejler således de ruter, som regionen og kommunerne har bestilt hos Fynbus.

Ruteoversigten viser, at det meste af Fyn er forholdsmæssigt geografisk dækket. I forhold til antal afgange er der for ruterne mellem de største byer på Fyn timedækning, mens der for ruterne mellem de mindre byer er en mindre dækning.

Busruter på Fyn
Kilde: Fynbus

110 - 111 Odense - Nr. Broby - Assens / Faaborg
141 Otterup- Odense - Faaborg
121 Ringe - Gislev - Svendborg
810 Odense - Rudkøbing
930 - 31 - 32 Faaborg - Svendborg - Nyborg
190 - 191 Bogense - Ørbæk - Odense
161 - 162 Svendborg - Ørbæk - Odense
151 - 152 Kerteminde - Odense - Assens
925 Bøjden - Faaborg
935 Glamsbjerg - Haarby - Faaborg
945 Ringe - Årslev - Nyborg
825 - 26 Bogense - Vissenbjerg / Middelfart - Assens
855 Odense - Langeskov - Kerteminde
911 - 12 13 Svendborg - Langeland
920 Faaborg - Ringe - Nyborg - Kerteminde
122 Odense - Morud - Hårslev
130 - 132 Odense - Vissenbjerg - Haarby / Assens
268 Søndersø - Vissenbjerg - Haarby

Udviklingen i passagerantallet i togtrafikken

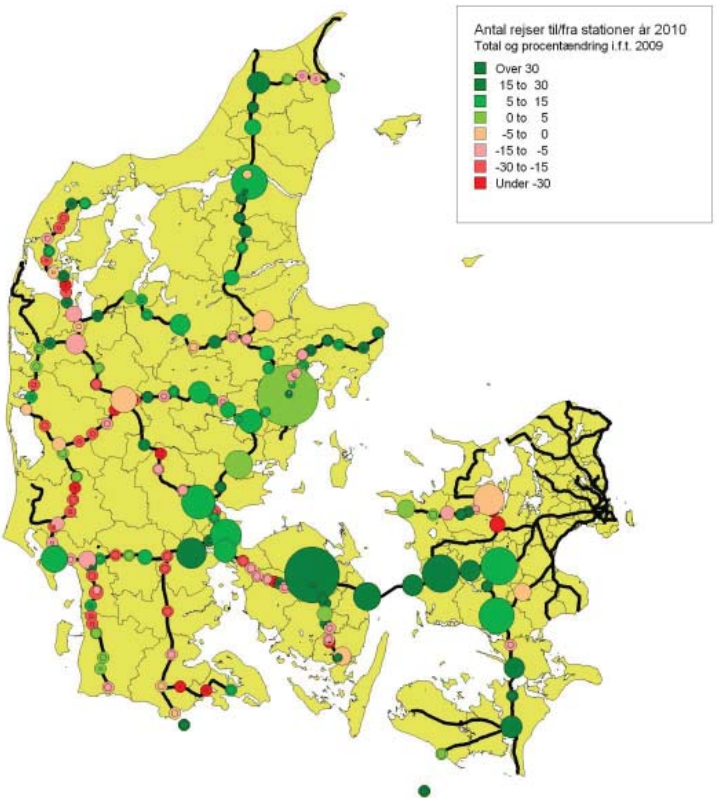
DSB har i hovedrapporten Vesttælling 2010 opgjort antal togrejser i hele landet. For Fyn fremgår det af rapporten, at antallet af rejsende til og fra stationerne mellem Odense og Svendborg generelt har været stigende indtil Ringe og faldende mellem Ringe og Svendborg. Antallet af rejsende til stationerne mellem Odense og Middelfart er generelt faldet.

Rejser fra Fyn foregår primært til andre destinationer på Fyn, på Sjælland og i Østjylland.

Generelt stiger antallet af rejser fra Fyn til de øvrige landsdele markant fra 2009 til 2010. Samlet set har Fyn den største udvikling i antal rejser i forhold til de øvrige landsdele.

I rejser til Fyn ses der fald i antal rejser fra Midt / Vestjylland og Østjylland, mens der er en markant udvikling i rejser fra Sønderjylland til Fyn.

Nyborg station har oplevet en udvikling på 23,4 % og Odense Banegård 17,2 % i antal rejsende fra 2009 til 2010. Topscorere er Odense Sygehus, der har oplevet en udvikling på 160,8 % og Aarslev med 48,2 %. Svendborg station har oplevet et fald på 3,7 %, mens Ringe har en stigning på 3,9 %



Rejser til/fra stationerne i 2010 og udviklingen fra 2009 til 2010

Rejserelationer. Procentvis ændring i antallet af rejser fra 2009 til 2010

Fra/til	Nordjylland	Midt-/ Vestjylland	Østjylland	Sønder-jylland	Fyn	Sjælland	% i alt
Nordjylland	20,0 %	-3,9 %	-7,3 %	-2,2 %	27,1 %	-2,4 %	11,8 %
Midt-/Vestjylland	12,1 %	-2,7 %	18,2 %	3,4 %	-4,6 %	2,1 %	1,3 %
Østjylland	-9,2 %	-3,2 %	5,9 %	15,6 %	-6,0 %	16,3 %	3,9 %
Sønderjylland	-5,7 %	1,5 %	-4,9 %	-1,1 %	42,7 %	10,0 %	3,2 %
Fyn	57,9 %	32,0 %	29,6 %	24,7 %	6,8 %	35,2 %	19,2 %
Sjælland	21,9 %	-23,8 %	19,8 %	-25,4 %	12,6 %	5,4 %	6,0 %
% i alt	12,6 %	-3,1 %	8,5 %	0,1 %	8,9 %	8,9 %	6,8 %

*Rejserelationer. Antal rejser fordelt efter udgangspunkt og endeligt rejsemål**

Fra/til	Nordjylland	Midt-/ Vestjylland	Østjylland	Sønderjyl-land	Fyn	Sjælland	Passagerer i alt	% i alt
Nordjylland	8.134	194	2.280	48	153	480	11.288	9,3 %
Midt-/Vestjylland	167	10.721	2.891	535	88	485	14.888	12,2 %
Østjylland	2.343	2.874	11.820	1.334	1.593	3.391	23.356	19,2 %
Sønderjylland	36	592	903	5.895	956	1.313	9.695	8,0 %
Fyn	152	106	1.693	789	7.540	5.608	15.888	13,1 %
Sjælland	343	339	3.163	834	5.261	36.524	46.465	38,2 %
Passagerer i alt	11.177	14.826	22.751	9.435	15.590	47.801	121.580	100,0 %
% i alt	9,2 %	12,2 %	18,7 %	7,8 %	12,8 %	39,3 %	100,0 %	

*) Nordjylland = Hinnerup-Frederikshavn.
Østjylland = Fredericia-Århus.
Sydjylland = Syd for Taulov-Guldager.
Midt-/Vestjylland = Øvrige Jylland.

Nr	Station	Passagerer			% ændring i forhold til 2009	Nr. i 2009
		Afgang	Ankomst	I alt		
1	0053 Århus H	9.986	10.207	20.193	3,3 %	1
2	0512 Odense	8.496	8.301	16.798	17,2 %	2
3	0020 Aalborg	3.334	3.305	6.639	12,6 %	3
4	0073 Vejle	3.016	3.298	6.315	12,4 %	4
5	0079 Fredericia	3.085	2.348	5.433	7,5 %	5
6	0083 Kolding	2.761	2.287	5.047	15,8 %	6
7	0518 Nyborg	2.151	2.099	4.251	23,4 %	10
8	0066 Horsens	2.090	2.146	4.236	4,5 %	7
9	0215 Esbjerg	1.992	1.923	3.915	9,4 %	9
10	0275 Herning	2.158	1.607	3.765	-2,6 %	8
11	0061 Skanderborg	1.676	1.417	3.092	11,5 %	11
12	0501 Middelfart	1.563	1.293	2.855	6,5 %	12
13	0009 Hjørring	1.231	1.380	2.611	29,1 %	17
14	0266 Silkeborg	1.243	1.319	2.562	8,0 %	15
15	0040 Randers	1.254	1.179	2.433	-1,5 %	13
16	0192 Holstebro	1.113	1.120	2.232	-6,3 %	14
17	0176 Viborg	1.219	991	2.211	8,5 %	16
18	0551 Svendborg	849	962	1.812	-3,7 %	19
19	0219 Bramming	803	926	1.729	-12,2 %	18
20	0189 Struer	704	703	1.407	-10,3 %	20
21	0015 Brønderslev	659	738	1.397	5,2 %	21
22	0261 Ry	612	705	1.317	8,9 %	24
23	0563 Ringe	638	673	1.311	3,9 %	23
24	0032 Hobro	673	603	1.276	9,5 %	25
25	0223 Vejen	596	614	1.210	11,3 %	27
26	0047 Hadsten	610	581	1.191	7,5 %	26
27	0423 Ribe	504	590	1.094	-16,1 %	22
28	0001 Frederikshavn	453	598	1.051	3,5 %	30
29	0205 Skjern	526	518	1.044	-3,8 %	28
30	0183 Skive	470	518	988	2,6 %	31
31	0212 Varde	478	459	937	-7,7 %	29
32	0172 Bjerringbro	429	504	933	16,5 %	32
33	0027 Skørping	430	456	886	25,3 %	34
34	0291 Brande	336	431	767	25,1 %	37
35	0200 Ringkøbing	301	399	701	-1,9 %	33
36	0048 Hinnerup	312	364	676	13,9 %	40
37	0273 Ikast	305	368	674	15,6 %	41
38	0117 Aalborg Vestby	409	224	633	20,9 %	50
39	0165 Grenaa	317	305	622	18,0 %	49
40	0404 Thisted	320	290	610	13,2 %	46
41	0156 Hornslet	322	284	606	-9,2 %	35
42	0054 Viby Jylland	280	306	585	20,4 %	52
43	0152 Lystrup	297	282	579	-6,1 %	36
44	0026 Støvring	272	285	557	43,8 %	61
45	0208 Ølgod	238	316	554	4,7 %	48
46	0526 Odense Sygehus	236	317	553	160,8 %	103
47	0044 Langå	305	234	538	-11,2 %	38
48	0013 Vrå	293	244	537	39,6 %	62
49	0427 Skærbæk	268	259	528	2,9 %	51
50	0561 Årslev	248	276	523	48,5 %	74

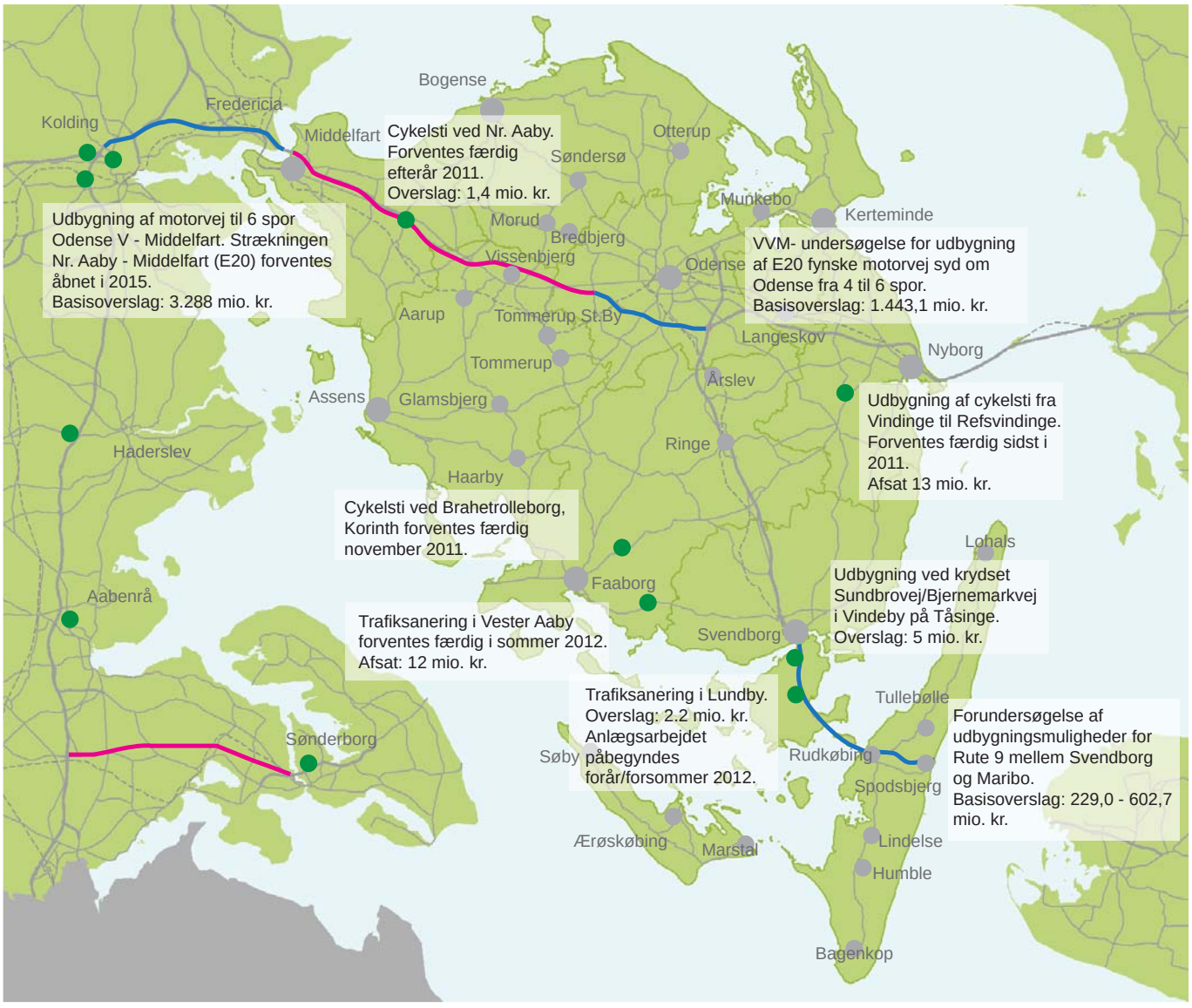
Daglige antal afrejser og ankomster(excl. skift) pr. station (vest for Storebælt).

Station	Antal afrejser og ankomster 2010	Station	Antal afrejser og ankomster 2010
Odense	16.798	Stenstrup	324
Nyborg	4.251	Gelsted	294
Middelfart	2.855	Tommerup	240
Svendborg	1.812	Kværndrup	197
Ringe	1.311	Fruens Bøge	141
Odense Sygehus	553	Hjallese	135
Aarslev	523	Højby	123
Nørre Aaby	458	Skalbjerg	74
Svendborg Vest	395	Kauslunde	65
Aarup	385	Bred	51
Ejby	359	Stenstrup Syd	21

Besluttede og planlagte infrastrukturprojekter på Fyn - En grøn Transportpolitik

I dette afsnit gennemgås det, hvilke større infrastrukturprojekter på Fyn, som staten enten har igangsat eller har planlagt at igangsætte i forbindelse med En grøn transportpolitik. Afsnittet indeholder ligeledes en liste over, hvilke infrastrukturprojekter, som staten har valgt at støtte i 2011 gennem sine midler i forbindelse med folketingets aftale om en grøn transportpolitik.

Oversigt over de besluttede og planlagte infrastrukturprojekter på Fyn.
Kilde: Vejdirektoratet



En grøn transportpolitik

I januar 2009 indgik Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Konservative aftalen om En grøn transportpolitik, med det formål at forbedre mobiliteten og styrke mulighederne for en mere grøn transportpolitik. Aftalen er grundlaget for en samlet indsats for opgraderingen af det danske infrastruktursystem frem mod 2020.

En central målsætning i den politiske aftale er, at den kollektive trafik skal løfte en større del af trafikken i fremtiden. Derfor skal størstedelen af investeringerne ske i den kollektive trafik, f.eks. ved en gennemgribende modernisering af jernbanenettet og etablering af nye, hurtige togforbindelser.

Siden januar 2009 har partierne bag aftalen afsat 97 mia. kr. til konkrete investeringer i jernbaner, stationer, veje, havne, cykelstier og meget andet via en specielt oprettet Infrastrukturfond, der løbende tilføres midler. Dertil kommer investeringerne i en fast forbindelse over Femern Bælt og Metro Cityringen i København, som begge er planlagt til at være brugerbetalte.

Investeringer for 160 mia. kr. i infrastrukturen frem til 2020

Over de seneste år og frem mod 2020 bliver der investeret ca. 160 mia. kr. i infrastrukturen, herunder:

- Femern Bælt forbindelsen: 50 mia. kr.
- Metro Cityringen: 20 mia. kr.
- Udbygning af jernbaneinfrastrukturen: 15 mia. kr.
- Reinvesteringer i banenettet: 15 mia. kr.
- Signalprogram på jernbanen: 22 mia. kr.
- Veje og motorveje: 36 mia. kr.
- Busser og mere kollektiv trafik: 3 mia. kr.
- Cyklisme: 1 mia. kr.
- Havnepakke I og II: 1 mia. kr.

I alt regnes der med investeringer på omkring 160 mia. kr. i infrastruktur frem til 2020. De finansielle begrænsninger kræver en meget stram prioritering i de kommende år, idet Infrastrukturfonden stort set er fuldt disponeret.

I det følgende gennemgås de statslige infrastrukturprojekter, som enten er planlagt eller igangsat, bl.a. med midler fra Infrastrukturfonden.

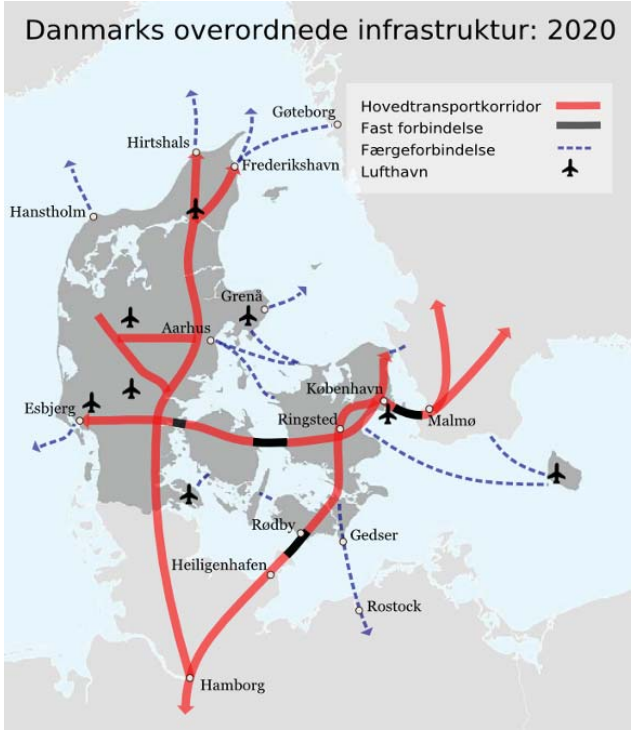


Illustration fra Transportministeriet: En grøn transportpolitik: Status for de strategiske analyser, december 2011

Illustration fra Transportministeriet: En grøn transportpolitik: Status for de strategiske analyser, december 2011.

Den Fynske Motorvej Odense V - Middelfart (E20)

På baggrund af voksende trængselsproblemer i myldretiden på motorvejsstrækningen mellem Odense Vest og Middelfart er der i maj 2010 vedtaget en anlægslov for en udbygning af E20 mellem Odense Vest og Middelfart fra 4 til 6 spor.

1. etape gennemføres mellem Middelfart og Nørre Aaby med forventet åbning i 2015. Finansieringen af den resterende strækning vil blive drøftet i 2013. Det samlede anlægsbudget for første etape er 4.274 mio. kr.

Udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense

På baggrund af den stigende trafik har Vejdirektoratet i perioden frem til sommeren 2011 udarbejdet en VVM-undersøgelse for en udbygning af E 20 Fynske Motorvej syd om Odense fra 4 til 6 spor. Hovedforslaget til udbygningen af motorvejen er en strækning på ca. 13 km.

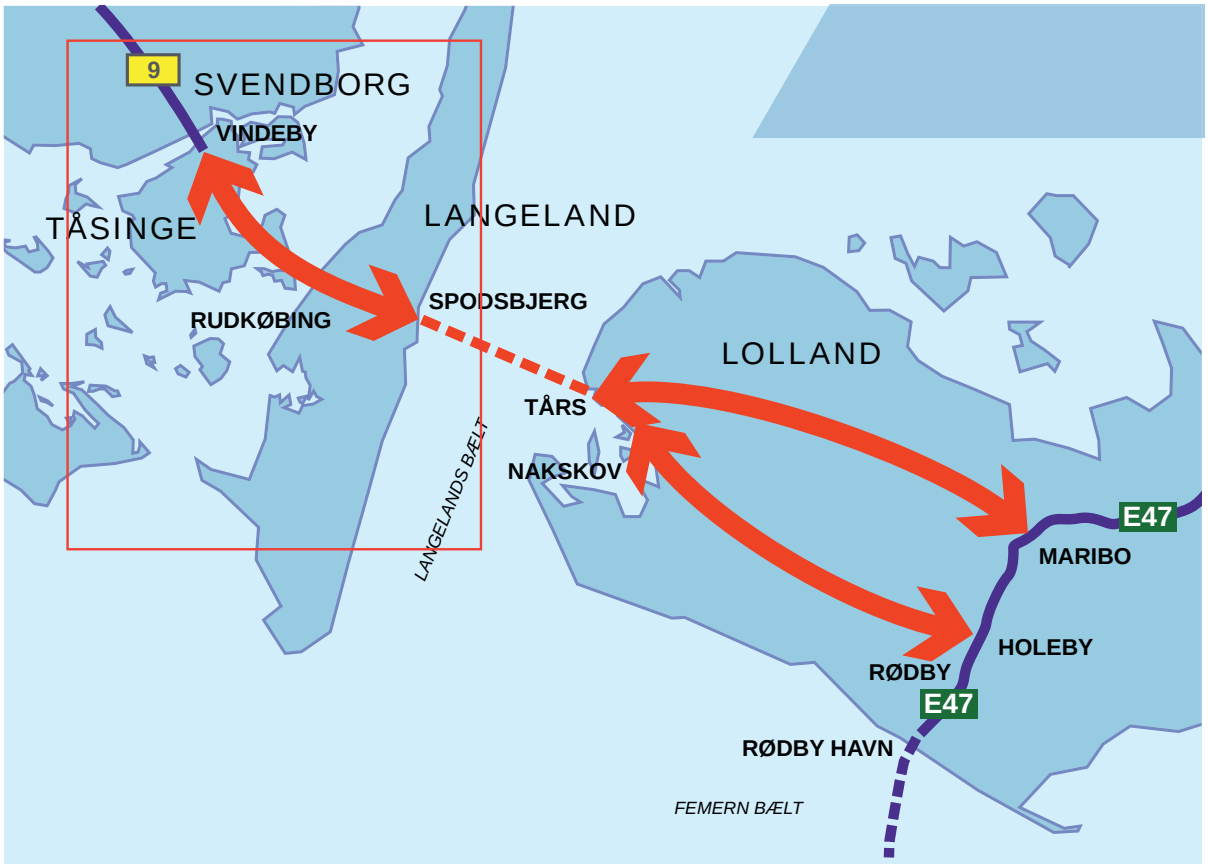
Endvidere forslås der etableret 3 nye tilslutningsanlæg på strækningen, herunder et nyt tilslutningsanlæg i forbindelse med udviklingen af Campus Odense, hvor der bl.a. etableres nyt universitetshospital i 2020. Der er foreløbig afsat 45. mio. kr. til etablering af tilslutningsanlægget.

Projektet er ikke optaget på finansloven, men der er beregnet et korrigeret anlægsoverslag på 1.876,1 mio. kr.

Forundersøgelse af udbygningsmuligheder for Rute 9 mellem Svendborg og Maribo

På baggrund af "Aftaler om En Grøn Transportpolitik" har Vejdirektoratet foretaget en forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9 mellem Svendborg og Maribo, som en alternativ forbindelse til Femern Bælt Forbindelsen fra Fyn og Jylland.

Rapporten er udarbejdet efter ønske fra Svendborg, Langeland og Lolland kommuner, på baggrund af deres fælles strategiplan " Fra omvej til Smutvej" om at styrke den regionale udvikling, både med hensyn til bosætning og erhvervsudvikling i de pågældende kommuner.



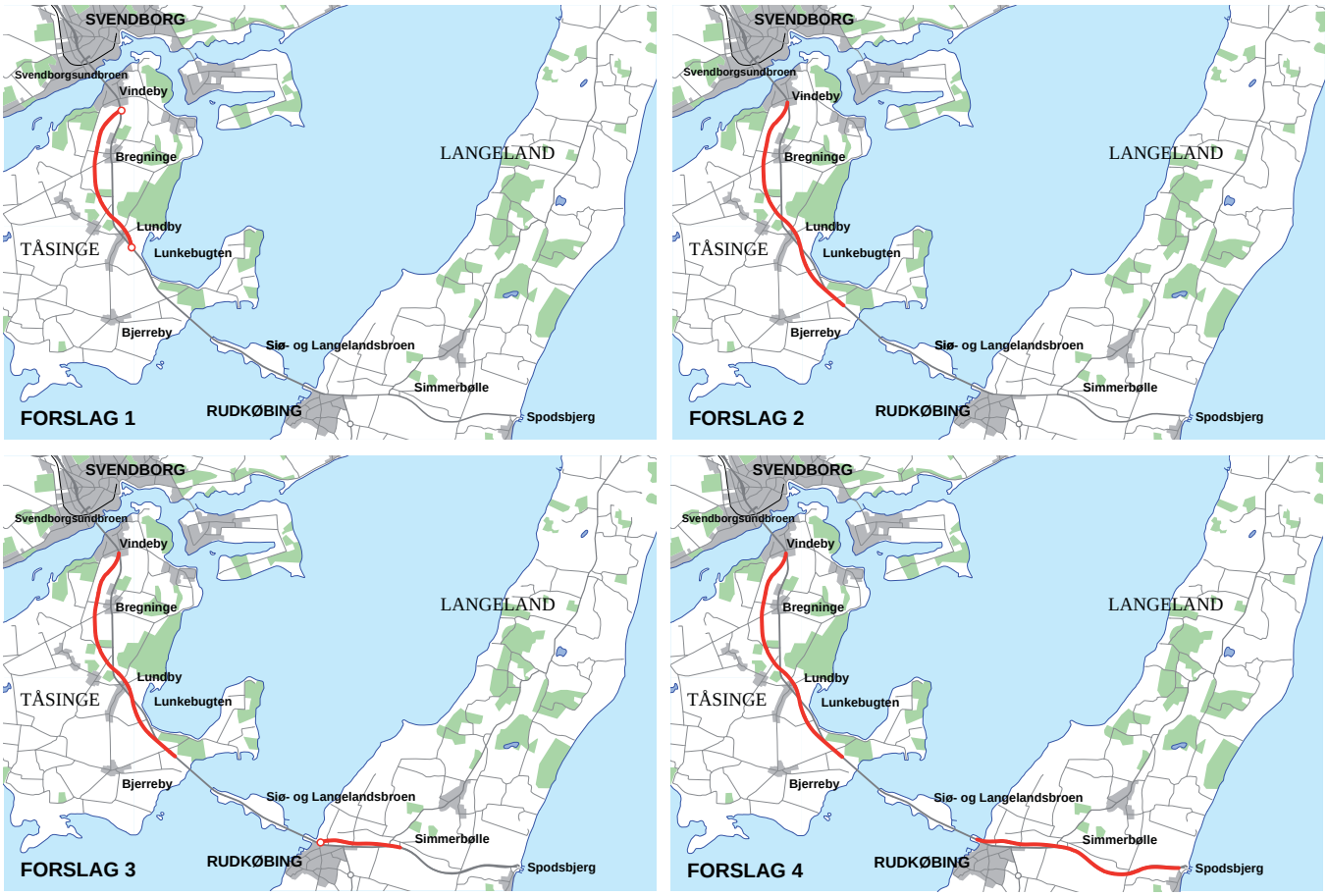
Rapporten undersøger fire udbygningsmuligheder: Forslag 1 og 2, omfatter en udbygning af vejforbindelsen på Tåsinge, hvor trafikken er størst. Forslag 3 og 4 omfatter udbygning af rute 9 på både Tåsinge og Langeland.

Det konkluderes i rapporten, at alle fire udbygningsforslag vil give mere kørsel på vejene. Der vil kunne opnås tidsbesparelser i tre af forslagene, de mest betydelige i forslag 2 og 4.

Anlægsoverslagene for de fire forslag er følgende:
Forslag 1: 343,6 mio. kr.
Forslag 2: 493,4 mio. kr.
Forslag 3: 763,2 mio. kr.
Forslag 4: 904,0 mio. kr.

Der er afsat 10 mio. kr. til VVM-undersøgelser på rute 9 i forlængelse af forundersøgelsen.

Forslag	Tidsbesparelse (timer/døgn)
Forslag 1	-8
Forslag 2	134
Forslag 3	67
Forslag 4	150



Mindre omfattende anlægsforbedringer samt forslag til udbygning af rute 9 over Tåsinge og Langeland

Mindre statslige vejprojekter

Cykelsti ved Nr. Aaby

Projektet omfatter etablering af cykelbaner på hovedlandevej 609. Overslaget for projektet beløber sig til omkring 1,4 mio. kr. Projektet finansieres fra Puljen for Grønne transportpuljeprojekter 2010 og forventes gennemført i anden halvdel af 2011.

Cykelsti fra Vindinge til Refsvindinge

Cykelstien placeres langs Hovedlandevej rute 8 fra Bøjdenvej i Vindinge (Rosilde) til Refsvindinge Byvej i Refsvindinge på Fyn. Projektet forventes at være færdigt sidst i 2011. Projektet finansieres fra puljen for Grønne transportpuljeprojekter 2009. Der er afsat 13 mio. kr. på finansloven til gennemførelse af projektet.

Cykelsti ved Brahetrolleborg, Korinth

Projektet omfatter forlængelse af dobbeltrettede cykelsti. Projektet forventes færdiganlagt november 2011.

Trafiksanering i Vester Aaby

Projektet omfatter en trafiksanering af hovedlandevejen rute 44 igennem Vester Aaby på sydfyn. Projektet forventes at være færdigt inden sommerferien 2012. Der er afsat 12 mio. kr. på finansloven til at gennemføre projektet.

Krydset Sundbrovej/Bjernemarksvej i Vindeby på Tåsinge

Krydset er udmeldt som et projekt til fremme af sikkerhed og miljø. Overslag beløber sig til ca. 5,2 mio. kr. Projektet forventes gennemført i efteråret 2011.

Trafiksanering i Lundby

Projektet omfatter etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger i Lundby. Overslaget beløber sig til ca. 2.2 mio. kr. Anlægsarbejdet forventes udført i foråret/forsommeren 2012.

Aftaler om en grøn transportpolitik, maj 2011

Som led i aftalerne om en grøn transportpolitik har parterne bag aftalen afsat midler til en række projekter på Fyn, der skal styrke bus- og cykeltrafik, trafiksikkerhed og bekæmpelse af trafikstøj.

I det følgende er listet de projekter op, som har fået midler:

Pulje	Mio. kr
Pulje til mere cykeltrafik	
Cykelsti i Haarby, Assens Kommune	0,3
Cykelsti på Nyborgvej, Faaborg-Midtfyn Kommune	1,0
Cykelsti på Hindsholm mellem Dalby og Martofte, Kerteminde Kommune	1,0
Den grønne genvej, Middelfart Kommune	1,4
Banetunnel mellem Banevænget og Rs. Poulsens Vej, Middelfart Kommune	1,3
Cykelsti mellem Langå og Øksendrup, Nyborg Kommune	1,8
Nyt cykelparkeringshus ved Odense Banegårds Center, Odense Kommune	1,4
Cykelstrategi for småøerne i Svendborg, Svendborg Kommune	1,1
Pulje til bedre fremkommelighed for busser	
Fysisk forbedring af forholdene i Odense Banegård Center, Odense Kommune	2,4
Et nyt trafikalt knudepunkt i Ringe, Faaborg-Midtfyn Kommune	9,0
Pulje til fremme af ordninger og projekter der øger antallet af buspassagerer	
Kundefokuseret samarbejde i FynBus	1,2
Forbedret trafikinformation på Odense Banegård Center, Odense Kommune	2,8
Kombinationsrejser med bus og cykel på Fyn	0,8
Pulje til Støjbekæmpelse	
Tilskud til støjskærm på Fynske Motorvej ved Nyborg, Nyborg Kommune	2,5
I alt	**28**

Andre besluttede infrastrukturprojekter med betydning for udviklingen på Fyn

Femern-forbindelsen
Den 3. september 2008 underskrev transportministrene i Danmark og Tyskland en statstraktat om etablering af den faste forbindelse over Femern Bælt. Traktaten blev godkendt af Folketinget den 26. marts 2009 med vedtagelsen af projekteringsloven. Traktaten blev godkendt af Forbundsdagen
(Bundestag) den 18. juni 2009.

I november 2010 offentliggjorde Femern A/S to anlægsoverslag baseret på skitseprojekter for hhv. en skråstagsbro og en sænketunnel. I februar 2011 blev det besluttet, at sænketunnelen er den foretrukne tekniske løsning og er den foretrukne løsning som vil blive anbefalet som forbindelse i Folketinget.

I juni 2011 godkendte Folketinget, at anlægsoverslaget fra november 2010 på 37,9 mia. kr. for sænketunnelen blev udvidet med 2,8 mia. kr. til 40,7 mia. kr. Udvidelsen sker som følge af en beslutning om at placere produktionsfaciliteter for tunnelelementer i Rødbyhavn og ikke i Polen som forudsat i overslaget fra november 2010.

Anlægsoverslaget pr. juni 2011 er for en sænketunnel på 40,7 mia. kr. (2008 priser).
Forslag til anlægslov planlægges fremsat i Folketinget i folketingsåret 2012 – 2013, hvor anlægsbudget for den foretrukne tekniske løsning vil indgå.

Anlægsoverslag for sænketunnel	Juni 2011
Anlægsomkostninger	28,8 mia. kr.
Øvrige arbejder	1,9 mia. kr.
Totale anlægsomkostninger	**30,6 mia. kr.**
Projektledelse, driftsforberedelse	5,2 mia. kr.
Reserver	4,8 mia. kr.
Samlede bruttoomkostninger	**40,7 mia. kr**

En VVM-redegørelse er under udarbejdelse og forventes offentliggjort i efteråret 2012. I år 2012-2013 forventes det at der bliver fremsat et forslag til en anlægslov i Folketinget, hvorefter anlægsarbejdet kan påbegyndes i 2014 forudsat folketinget vedtager en anlægslov for forbindelsen. Det forventes at forbindelsen vil blive åbnet for trafik i 2020.

Statslige strategiske analyser for Danmarks infrastruktur efter 2020

I forbindelse med folketingsaftalen om den ovennævnte "En grøn transportpolitik" fra 2009 blev det besluttet at igangsætte strategiske analyser af den langsigtede indretning af vej- og banekapaciteten i Danmark efter 2020. Der indgår tre centrale temaer i arbejdet:

- Det overordnede vejsystem i Jylland
- Forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark
- Den kollektive trafik og ringforbindelserne i hovedstadsområdet

Formålet med de strategiske analyser er at bidrage til at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder, og analyserne skal udgøre et solidt grundlag for den politiske debat om de strategiske valg, der skal tages om den langsigtede udvikling af infrastrukturen. De strategiske analyser afsluttes i 2013, hvor forligsparterne bag aftalen om en grøn transportpolitik skal drøfte resultaterne.

Transportministeriet har i december 2011 fremlagt en statusrapport for de strategiske analyser, hvoraf det bl.a. fremgår, at der i perioden 2009-2011 er gennemført en række screeninger af konkrete projekter og problemstillinger:

- S-togbetjening til Helsingør og Roskilde (2011)
- Udvidelser af den østjyske motorvejskorridor E45 (2011)
- Vejkapaciteten over Lillebælt (2011)
- Forbindelser mellem Vest- og Østdanmark (Timemodellen) (2011)
- Automatisk S-banedrift i København (2011)
- Ring 3 - Letbane eller BRT? (2010)
- Fremtidens Trafik - debatoplæg (2010)
- Trafikberegninger for en Ring 5 i hovedstadsområdet (2010)
- Midtjysk motorvejskorridor - screening af mulige linjeføringer (2010)

De projekter, der indgår i de strategiske analyser er af stor betydning for hele landets trafikale udvikling, men samtidige er der tale om så store og omkostningstunge projekter, at det er nødvendigt at foretage en prioritering - og også et fravalg af nogle af projekterne.

Flere af projekterne er rettet mod at løse de samme udfordringer og der skal derfor foretages tilvalg og fravalg mellem projekterne. Som en del af beslutningsgrundlaget for hvilke projekter, der prioriteres, vil der frem mod 2013 blive gennemført en behovsanalyse med henblik på at afdække, hvordan en fortsat høj mobilitet bedst kan sikres.

Projekter i de strategiske analyser	Anlægsoverslag mia. kr.
Udvidelse af den Østjyske Motorvej nord for Vejle frem mod 2040	7
Udbygning af den eksisterende Vejlefjordbro	1 - 2
Udvidelse af den Østjyske Motorvej syd for Vejle frem mod 2040	6
Midtjysk motorvej østlige linjeføringer	13 – 18
Midtjysk motorvej vestlige linjeføringer	10 – 13
Ny bane Århus-Galten-Silkeborg	4
Ny forbindelse ved Lillebælt	6 - 12
Bogense-Juelsminde forbindelse med landanlæg	54
Kattegatforbindelse med landanlæg	100 - 137
Realisering af timemodellen Odense-Århus via Lillebælt	12 - 21
Ring 5	8 – 10
Ring 4	1 - 2
Havnetunnel	25 - 40
S-tog til Helsingør	2
S-tog til Roskilde	1
Automatisering af S-tog	3
Letbane i Ring 3	4
Fuld udbygning af nye metrolinjer og letbane*	50

** Fuld udbygning af nye metrolinjer og letbane er baseret på et eksempel, der omfatter med metro fra Nordhavn til Ny Ellebjerg, metro fra Prags Boulevard til Brønshøj Torv samt letbaner fra Brønshøj Torv og Ny Ellebjerg til Ring 3. Prisoverslaget er foretaget af Metroselskabet på baggrund af erfaringsbaserede enhedspriser for baneprojekter, herunder fra Cityringen.*

De trafikale behov vil skulle analyseres mere indgående ved hjælp af den såkaldte Landstrafikmodel, der er under udvikling og for første gang vil gøre det muligt at skabe et sammenhængende billede af trafikken i Danmark, og hvordan den vil udvikle sig i fremtiden.

Når Landstrafikmodellen er klar i foråret 2012, vil der blive gennemført en samlet analyse af, hvor behovet for infrastrukturinvesteringer vil være mest presserende på længere sigt. Analysen vil bl.a. omfatte:

- Hvor meget vil trafikken stige i de kommende årtier?
- Hvor er det samfundsøkonomiske behov for mere kapacitet størst på længere sigt?
- Hvor og hvornår vil fremtidens flaskehalse opstå?
- Hvor kan der være behov for nye transportkorridorer?
- Hvor kan den kollektive trafik i særlig grad løfte en større del af trafikvæksten?

Landstrafikmodellen vil derved kunne give indikationer om, hvor fremtidens transportbehov primært vil opstå, og vil således udgøre et centralt element når den endelige prioritering af projekterne skal foretages.

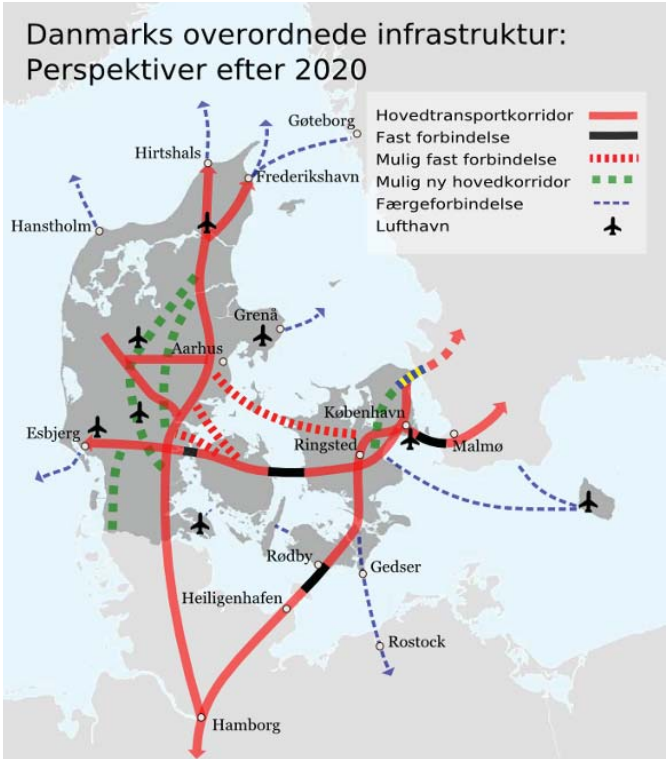


Illustration fra Transportministeriet: En grøn transportpolitik: Status for de strategiske analyser, december 2011.

De to temaer om det overordnede vejsystem i Jylland og forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark har især interesse for Fyn, idet de beslutninger, der skal træffes i denne forbindelse har direkte betydning for udviklingen af den fynske infrastruktur. Den del af de strategiske analyser, der har betydning for Fyn, gennemgås i det følgende:

Trafikstyrelsen har i marts 2011 offentliggjort en screening af tre alternative linjeføringer for timemodellen på strækningen Odense - Aarhus. Screeningen skal give et fagligt delbidrag til de videre drøftelser, analyser og prioriteringer frem mod 2013.

Derudover har Transportministeriet i april 2011 offentliggjort en screeningsrapport, der repræsenterer en indledende, overordnet analyse om vejkapaciteten over Lillebælt med fire alternative løsninger. Rapporten er et supplement til den strategiske analyse.

De to screeninger skal umiddelbart ses uafhængigt af hinanden. Det anføres således i screeningsrapporten om vejkapaciteten over Lillebælt, at der ikke er regnet på banedelen af en ny fast forbindelse, selvom flere af de mulige linjeføringer kunne ses som kombinerede vej- og baneløsninger. Samtidig er der i screening af timemodellen og banebetjening af Østjylland indregnet prisoverslag for kombineret vej- og baneløsninger for nogle af alternativerne.

Det er ligeledes værd at bemærke, at der er tale om indledende og overordnede screeninger, der således ikke giver udtømmende svar og derfor ikke kan bruges som beslutningsgrundlag, men skal suppleres med flere og mere dybdegående analyser.

Hovedpunkterne i de to screeninger er i korte træk opstillet herunder:

Forbindelser mellem Vest- og Østdanmark - screening af linjeføringer for timemodellen og banebetjening af Østjylland, Trafikstyrelsen, marts 2011

Trafikstyrelsen har i marts 2011 offentliggjort en screeningsrapport, der belyser de mulige linjeføringer for gennemførsel af etape 3 i den såkaldte timemodel.

Timemodellen er en strategi for hurtige togforbindelser i Danmark, hvor rejsetiden mellem de fire største byer i Danmark – Aalborg, Aarhus, Odense samt København bliver reduceret til en time. Højhastighedsstrategien tænkes i et længere tidsperspektiv udbredt til flere byer, herunder Herning og Esbjerg.

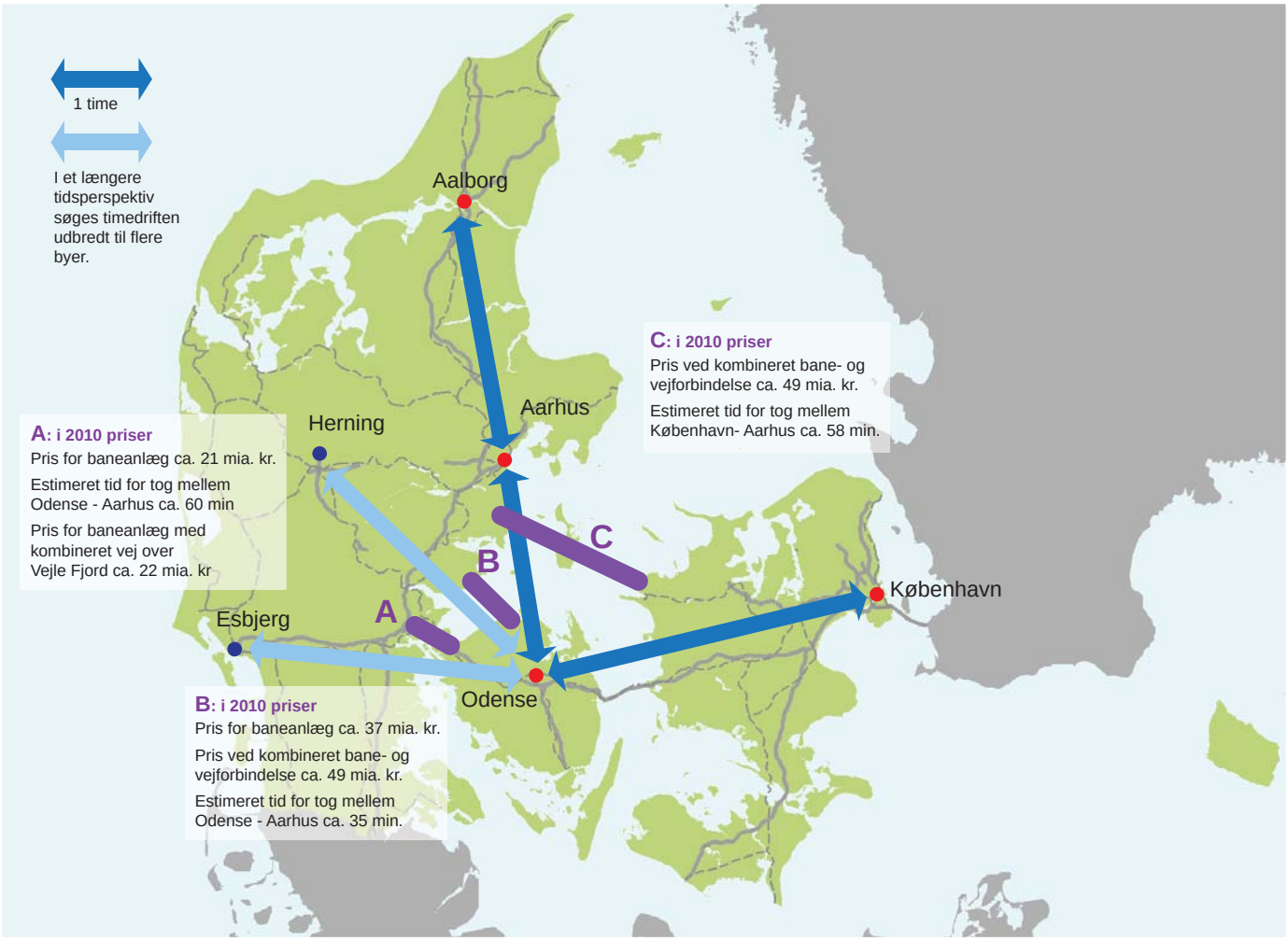
1. etape mellem København og Odense er allerede besluttet og finansieret. Etapen indebærer en helt ny jernbane mellem København og Ringsted via Køge, samt en opgradering af strækningen mellem Ringsted og Odense. Realisering af den 2. etape Århus-Aalborg vil primært indebære en hastighedsopgradering på strækningen mellem de to byer. 3. etape vil omfatte håndteringen af strækningen mellem Odense og Århus.

Der opstilles tre alternative løsninger for etape 3 linjeføringen i screeningen:

- Alternativ A: Odense-Århus over Middelfart med en kortere linjeføring og bedre banekapacitet i den nuværende korridor
- Alternativ B: Odense-Århus med en direkte linjeføring mellem Odense og Horsens via det nordlige Lillebælt
- Alternativ C: København-Århus via Kattegat og Samsø med ny højhastighedsbane på Sjælland, hvor der tilsluttes til den eksisterende bane på Sjælland ved Greve (ny København-Ringsted forbindelse) og i Jylland i området syd for Århus

	Pris for baneanlæg, mia. kr. i 2010-priser	Pris for kombineret bane- og vejanlæg, mia. kr. i 2010-priser	Estimeret tid for tog mellem Odense og Aarhus ** Aarhus - København
A: Lillebælt – Vejle Fjord	Ca. 21	Ca. 22	55 min.
B: Odense - Horsens	Ca. 37	Ca. 49	35 min.
C: Kattegat		* Ca. 100	**58 min.

** Prisen for en Kattegat-forbindelse er ikke opgjort i screeningsrapporten. Der henvises i stedet til rapporten "Screening af en fast forbindelse over Kattegat", udarbejdet af Niras for Transportministeriet i august 2008, hvor der er regnet på fire alternative linjeføringer. Disse alternativer ligger mellem 117, 1 til 156,1 mia. kr. Den såkaldte Kattegatkomite opgiver en samlet pris på en broforbindelse og landanlæg på ca. 100 mia. kr.Priserne for alternativ A og B er inkl. 50 % budgetsikkerhedstillæg. Alternativ C er inkl. 25 % tillæg.*



Kortet viser princippet for timemodellen samt de tre alternative linjeføringer, der er screenet i analysen.
Kilde: Trafikstyrelsen

I analysen er de enkelte strategier vurderet på et overordnet niveau i forhold til trafikale effekter, mulighederne for samtidige forbedringer af den lokale banebetjening i det østjyske bybånd, anlægsøkonomi samt potentiale i forhold til at overflytte vejtrafik til bane.

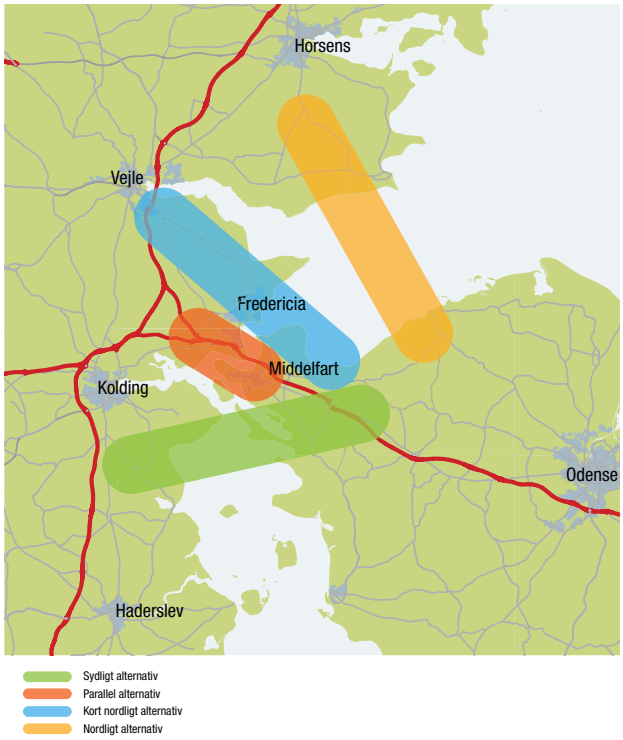
Med screeningen tages der ikke stilling til spørgsmålet om, hvordan timemodellen skal realiseres og screeningen udgør ikke et egentligt beslutningsgrundlag. Det står dog fast, at time-modellen mellem Odense og Aarhus ikke gennemføres, hvis Kattegat-alternativet vælges.

I screeningsrapporten er der opstillet anlægsoverslag for de tre alternativer, som er gengivet kort herunder:

Screeningsrapport om vejkapaciteten over Lillebælt, Transportministeriet, april 2011

Rapporten vurderer, at den nuværende trafik over Lillebælt primært består af korte og mellemlange ture mellem Fyn og Trekantsområdet, mens lange ture vurderes at udgøre 20-25 pct. I dag er trafikken på Lillebæltsbroen ca. 60.000 køretøjer på et gennemsnitsdøgn. Trafikken er beregnet til at vokse til 81.000 køretøjer i 2020 og til 116.000 i 2040, baseret på en årlig vækst i trafikken på 1,8% efter 2020. Der vil i de kommende år opstå stigende trængsel på den eksisterende bro - i 2040 vil trafikken i myldretiden med stor sandsynlighed opleve betydelige hastighedsnedsættelser.

På baggrund af en indledende vurdering af en række nye mulige faste vejforbindelser, er der opstilles 4 alternativer, der er udvalgt til nærmere analyser:

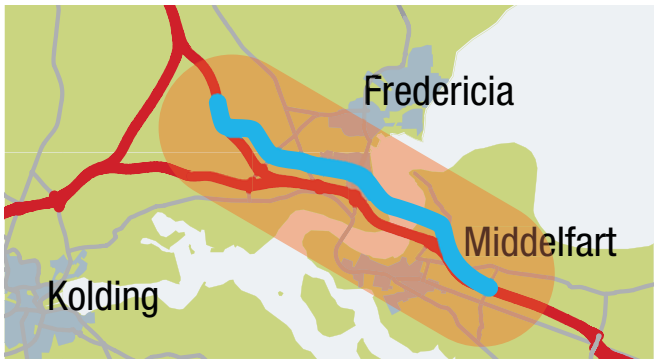


De fire alternativer er analyseret ud fra anlægskoncept og linjeføring, en trafikal vurdering, rejsetidsgevinster (beregnet for en bilist med udgangspunkt i Odense), miljømæssige konsekvenser, samfundsøkonomisk vurdering (ud fra tre forskellige åbningsår: 2020, 2030 og 2040. 5 % er den mindste ønskede forrentning) og sammenhængen med andre infrastrukturprojekter. Endelig er de fire alternativer vurderet ud fra mulighederne for finansiering gennem brugerbetaling.

Rapporten gør opmærksom på, at der kræves en solid og langsigtet prognose for udviklingen af den samlede trafik og de fremtidige trafikmønstre for at kunne komme med en præcis vurdering af, om aflastningen i de fire alternativer er tilstrækkelige på det lange sigte.

Herunder opstilles - i meget korte træk - rapportens konklusioner for de fire alternativer:

Parallelalternativet



Parallellinjeføring over Lillebælt

Anlægsoverslag og -omfang for P- alternativet

Anlægselement	I alt, mia. kr.
Motorvej på land inkl. arealerhvervelse	0,9
Fast forbindelse	2,4
Projektering, tilsyn og bygherreomk.	0,4
Sum	3,7
Sum inkl. budgetreserve på 50%	5,6

Kilde: COWI (2010): Screeningsanalyse af vejkapaciteten over Lillebælt. Anlægskoncepter - Prisoverslag

Trafikal vurdering:
Supplement til den eksisterende infrastruktur og understøtter derfor det nuværende trafikmønster. Vil på langt sigt reducere trængslen på den eks. Lillebæltsforbindelse mest. Har ingen effekt på flaskehalsene ved Vejle Fjord og nord for Kolding.

Miljømæssige konsekvenser:
Forholdsvis ukompliceret

Rejsetidsgevinster:
Begrænset tidsgevinst. Tidsgevinsten vil dog øges i takt med, at trafikken vokser

Samfundsøkonomiske konsekvenser:
Næstbedste alternativ pga. de lave anlægsomkostninger

Erhvervs- og byudvikling:
Vil ikke i sig selv give nye muligheder for erhvervs- og byudvikling i Trekantområdet. Vil dog konsolidere grundlaget for områdets udbygningsplaner.

Rejsetidsforbedringer for rejser med udgangspunkt i Odense i myldretid i 2040, P-alternativet

Sammenhæng med andre infrastrukturprojekter i de strategiske analyser:
Kan kombineres med ny midtjysk motorvej eller videre udbygning af E45.

Brugerbetaling:
Ved takster på både ny og eksisterende bro kan der principielt opnås finansieringsgrundlag for udgifter til anlæg, drift og vedligehold af ny forbindelse.

År	NNV, mia kr.	IR
2020	-3,6	2,1%
2030	-1,3	3,3%
2040	-0,4	4,2%

Hovedresultater af den samfundsøkonomiske analyse for P -alternativet ved forskellige åbningsår, 2010 priser

Det sydlige alternativ

Linjeføring over Lillebælt for S-alternativet

Trafikal vurdering:
Vil aflaste E20 og E45 mellem Middelfart og Kolding samt den eksisterende Lillebæltsforbindelse (dog i mindre grad end parallelforbindelsen)

Miljømæssige konsekvenser:
Potentielt miljømæssigt vanskeligt, idet det omfatter en række værdifulde naturområder, herunder et stort Natura 2000-område.

Rejsetidsgevinster:
Især gevinst for Stenderup-halvøen, herudover det østlige Sønderjylland og Tyskland. Den sydlige del af Middelfart vil få større tidsgevinster ved rejser til Østjylland

Samfundsøkonomiske konsekvenser:
Mest fordelagtigt, fordi trafikantgevinsterne er relativt størst i forhold til anlægsomkostninger.

Sammenhæng med andre infrastrukturprojekter i de strategiske analyser:
Aflaster flaskehalsen nord for Kolding. Kan kombineres med vestligt forløb af midtjysk motorvej.

Brugerbetaling:
Ved takster på ny bro kan brugerbetaling over en 30-årig periode dække 26 % af de samlede omkostninger. Ved takster på både ny og eksisterende bro kan der principielt opnås finansieringsgrundlag for udgifter til anlæg, drift og vedligehold af ny forbindelse.

Anlægsoverslag og -omfang for S-alternativet

Anlægselement	I alt, mia. kr.
Motorvej på land inkl. arealerhvervelse	1,4
Fast forbindelse	3,7
Projektering, tilsyn og bygherreomk.	0,6
Sum	5,7
Sum inkl. budgetreserve på 50%	8,5

Kilde: COWI (2010): Screeningsanalyse af vejkapaciteten over Lillebælt. Anlægskoncepter - Prisoverslag

Hovedresultater af den samfundsøkonomiske analyse for S - alternativet ved forskellige åbningsår, 2010 priser

År	NNV mia kr.	IR
2020	-2,9	3,4%
2030	-0,9	4,2%
2040	0,1	5,2%

Note: Tidsgevinsterne er reduceret med 50 pct., svarende til den del af tidsgevinsterne, der skyldes trængsel på motorvejen nordvest for Kolding i basis situationen

Rejsetidsforbedringer for rejser med udgangspunkt i Odense i myldretid i 2040, S -alternativet

Det nordlige alternativ

Trafikal vurdering:
Vil aflaste den eksisterende forbindelse for den trafik, som skal mellem den nordlige del af Jylland og Fyn/Sjælland - og vil dermed aflaste den eksisterende Lillebæltsforbindelse, dog i mindre grad end parallelforbindelsen. Vil skabe mere ny trafik end parallelforbindelsen.

Linjeføring over Lillebælt for N-alternativet

Anlægsoverslag og -omfang for N - alternativet

Anlægselement	I alt, mia. kr.
Motorvej på land inkl. arealerhvervelse	2,7
Fast forbindelse	16,6
Projektering, tilsyn og bygherreomk.	2,3
Sum	21,5
Sum inkl. budgetreserve på 50%	32,3

Kilde: COWI (2010): Screeningsanalyse af vejkapaciteten over Lillebælt. Anlægskoncepter - Prisoverslag

Miljømæssige konsekvenser:
Potentielle miljømæssige komplikationer pga. marint Natura 2000-område.

Rejsetidsgevinster:
Mest markant reduktion for Juelsmindehalvøen. Også høj reduktion for det nord-østlige jylland.

Samfundsøkonomiske konsekvenser:
Falder dårligst ud, selvom det giver de fleste trafikant-fordele i form af tidsbesparelser og reduktion i kørte kilometer. Det skyldes de høje anlægsomkostninger.

Erhvervs- og byudvikling:
Juelsminde-halvøen og det nord-vestlige Fyn omkring Bogense må forventes at blive stillet betydeligt bedre i muligheden for at tiltrække tilflyttere og erhverv, da områderne vil blive centralt lokaliseret på den korteste forbindelse mellem Odense/Fyn og Århus/Nordøstjylland.

Sammenhæng med andre infrastrukturprojekter i de strategiske analyser:
Aflaster flaskehalsen ved Vejle Fjord. Lægger op til udbygning af E45. Kan kombineres med østligt forløb af midtjysk motorvej. Mulighed for parallelføring af en ny jernbaneforbindelse.

Brugerbetaling:
Ved takster på både ny og eksisterende bro kan der principielt opnås finansieringsgrundlag for ca. 35 % af de samlede omkostninger i åbningsår 2020. Ved takster på ny bro kan der principielt opnås finansieringsgrundlag for ca. 10-13 % af de samlede omkostninger i åbningsår 2020

Rejsetidsforbedringer for rejser med udgangspunkt i Odense i myldretid i 2040, N -alternativet

År	NNV mia kr.	IR
2020	-21,1	1,8%
2030	-10,7	2,4%
2040	-5,1	3,0%

Hovedresultater af den samfundsøkonomiske analyse for N - alternativet ved forskellige åbningsår, 2010 priser

Det korte nordlige alternativ

Linjeføring over Lillebælt for det korte nordlige alternativ

Trafikal vurdering:
Vil aflaste den eksisterende Lillebæltsforbindelse, men omfanget heraf vil afhænge af, om forbindelsen ses i sammenhæng med en ny fast forbindelse over Vejle Fjord. Hvis den kombineres med en ny fast forbindelse over Vejle Fjord, vil den give en markant aflastning af den eksisterende Lillebæltsforbindelse. Det vil give en større aflastning end den nordlige forbindelse, men mindre en parallelforbindelsen.

Anlægsoverslag og -omfang for det korte nordlige alternativ

Anlægselement	I alt, mia. kr.
Motorvej og tunnel på land inkl. arealerhvervelse	2,9
Fast forbindelse	4,0
Projektering, tilsyn og bygherreomk.	0,8
Bygherreomkostninger	7,8
Sum	11,7

Kilde: COWI (2010): Screeningsanalyse af vejkapaciteten over Lillebælt. Anlægskoncepter - Prisoverslag

Miljømæssige konsekvenser:
Potentielle miljømæssige komplikationer pga. fredede områder nord for Fredericia.

Rejsetidsgevinster:
Er et længere alternativ til den eksisterende motorvejsforbindelse og vil derfor primært være tidsbesparende ift. rejser til og fra området nord for Fredericia og sydøst for Vejle, samt for Strib-området.

Samfundsøkonomiske konsekvenser:
Alternativet er på niveau med det nordlige alternativ.

Rejsetidsforbedringer for rejser med udgangspunkt i Odense i myldretid i 2040, det korte nordlige alternativ

Erhvervs- og byudvikling:
Det korte nordlige alternativ vil primært være en fordel for Strib-halvøen og området sydøst for Vejle. Fredericia by vil dog også kunne drage fordel af en bedre forbindelse. I den sammenhæng kan det korte nordlige alternativ være en positiv for udviklingen af den nye bydel Fredericia C.

Sammenhæng med andre infrastrukturprojekter i de strategiske analyser:
Er oplagt at kombinere med en ny østlig forbindelse over Vejle Fjord. Kan derudover kombineres med udbygning af E45 og en nordlig del af ny midtjysk motorvej.

Brugerbetaling:
Ved takster på både ny og eksisterende bro kan der principielt opnås finansieringsgrundlag for ca. 60 % af de samlede omkostninger i åbningsår 2020.

År	NNV mia kr.	IR
2020	-8,2	1,6%
2030	-4,0	2,3%
2040	-1,8	3,1%

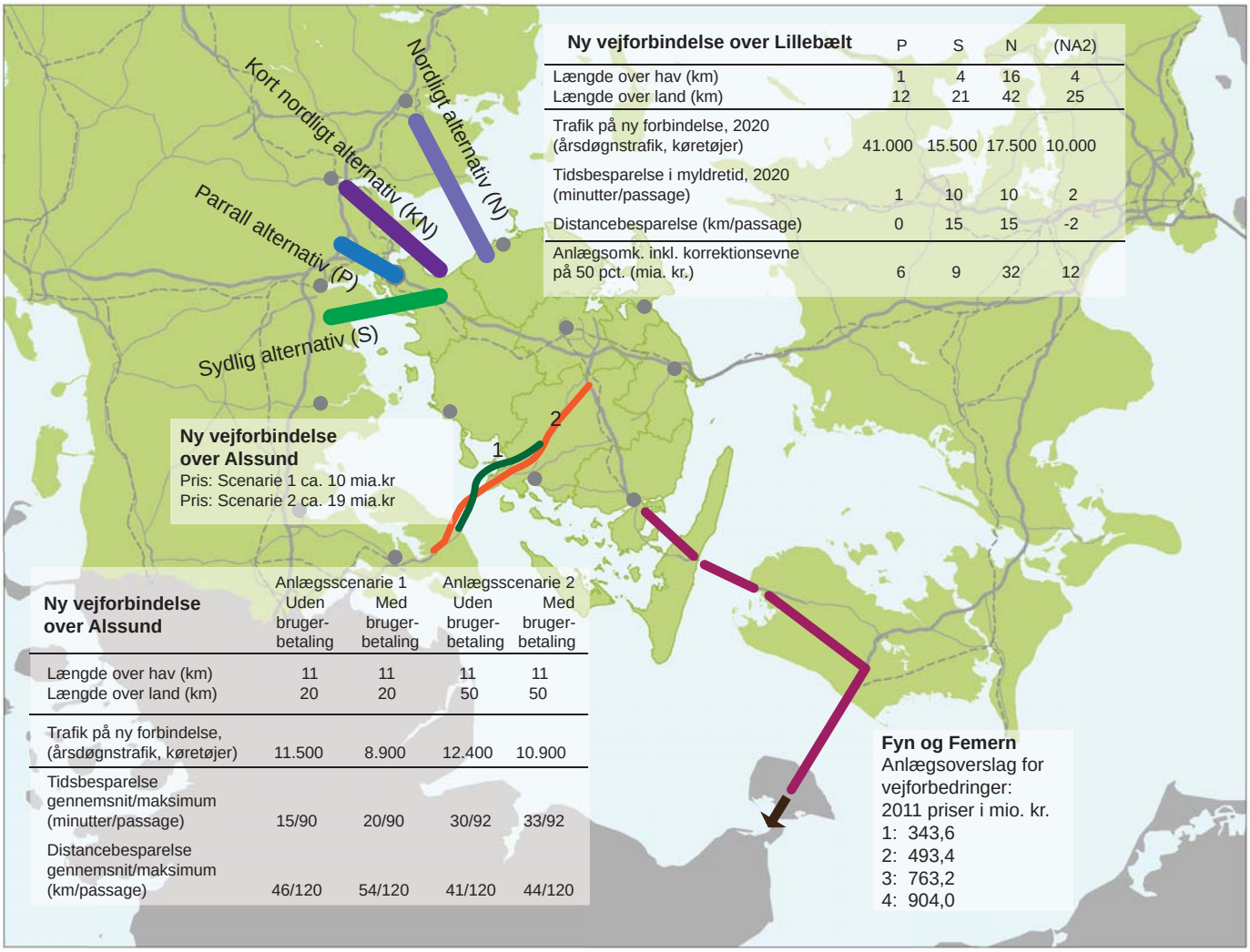
Hovedresultater af den samfundsøkonomiske analyse for det korte nordlige ved forskellige åbningsår, 2010 priser

Løsningernes karakteristika samt fordele og ulemper er summeret i nedenstående tabel

Sammenligning af alternative nye vejforbindelser over Lillebælt

	Parallelalternativ (P)	Sydligt alternativ (S)	Nordligt alternativ (N)	Kort nordligt alternativ (NA2)
Fysiske nøgletal				
Længde over hav (km)	1	4	16	4
Længde over land (km)	12	21	42	25
Trafikale effekter				
Trafik på ny forbindelse, 2020, (årsdøgnstrafik, køretøjer) ***	41.000 *	15.500	17.500	10.000
Trafik på eks. "ny" Lillebæltsforbindelse 2020 (årsdøgnstrafik, køretøjer)	41.000	69.500	65.500	72.500
Nyskabt trafik over Lillebælt, 2020 (årsdøgnstrafik, køretøjer) ***	500	3.000**	2.000	1.500
Tidsbesparelse i myldretid, 2020 (minutter/passage)	1	10	10	2
Distancebesparelse (km/passage)	0	15	15	-2
Anlægsomkostninger				
Anlægsomk. inkl. korrektionsreserve på 50 pct. (mia. kr.)	6	9	32	12
Samfundsøkonomi				
Intern rente, 2040 ***	4,2%	5,2%	3,0%	3,1%

*) Trafikken fordeler sig 50/50 på ny og eksisterende motorvejsbro.
**) En del af den nyskabte trafik skyldes trængsel på motorvejen nordvest for Kolding.
***) Uden betaling for at krydse forbindelsen.



Ny vejforbindelse over Lillebælt	P	S	N	(NA2)
Længde over hav (km)	1	4	16	4
Længde over land (km)	12	21	42	25
Trafik på ny forbindelse, 2020 (årsdøgnstrafik, køretøjer)	41.000	15.500	17.500	10.000
Tidsbesparelse i myldretid, 2020 (minutter/passage)	1	10	10	2
Distancebesparelse (km/passage)	0	15	15	-2
Anlægsomk. inkl. korrektionsevne på 50 pct. (mia. kr.)	6	9	32	12

Ny vejforbindelse over Alssund	Anlægsscenarie 1 Uden bruger-betaling	Anlægsscenarie 1 Med bruger-betaling	Anlægsscenarie 2 Uden bruger-betaling	Anlægsscenarie 2 Med bruger-betaling
Længde over hav (km)	11	11	11	11
Længde over land (km)	20	20	50	50
Trafik på ny forbindelse, (årsdøgnstrafik, køretøjer)	11.500	8.900	12.400	10.900
Tidsbesparelse gennemsnit/maksimum (minutter/passage)	15/90	20/90	30/92	33/92
Distancebesparelse gennemsnit/maksimum (km/passage)	46/120	54/120	41/120	44/120

Kortet viser de fire alternative broforbindelser, som indgår i Transportministeriets screening af vejkapaciteten over Lillebælt, de to mulige forbindelser over Alssund, som de fremgår af Region Syddanmarks rapport, samt linjeføringen for Svendborg, Langeland og Lolland Kommuners forslag til en kobling til den kommende Femern Bælt-forbindelse.

I det videre arbejde med de strategiske analyser frem til 2013 vil der indenfor de tre hovedtemaer blive udarbejdet en række yderligere analyser. For Det overordnede vej- og banesystem i Jylland vil der således blive set på følgende problemstillinger:

- Der skal foretages en kvalificering af linjeføringer for en ny midtjysk motorvej, herunder miljømæssige, økonomiske og samfundsøkonomiske aspekter.
- Ved hjælp af Landstrafikmodellen skal der foretages en sammenligning af konsekvenserne af forskellige strategier på et konsistent grundlag.
- Effekterne af samlede udbygningsstrategier for landsdelsforbindelserne og for vej- og banesystemet i Jylland skal kortlægges.
- Strategien for udviklingen af det jyske vejsystem skal sammentænkes med udvikling af banebetjeningen i Jylland.

For Forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark vil der blive set på følgende problemstillinger:

- Der skal på baggrund af landstrafikmodellen foretages en nærmere screening af en fast forbindelse over Kattegat, herunder af trafikgrundlaget og finansieringsmuligheder for projektet.
- Grundlaget for at inddrage brugerbetaling eller anden alternativ finansiering i de tre strategier skal afklares.
- De trafikale konsekvenser af de tre forbindelser skal afklares med udgangspunkt i Landstrafikmodellen, herunder aflastningseffekterne på de eksisterende transportkorridorer.
- Effekterne af de samlede udbygningsstrategier for landsdelsforbindelserne og for vej- og banesystemet i Jylland skal kortlægges.

Regionale analyser om infrastruktur med betydning for Fyn

I dette afsnit gennemgås tre rapporter, som Region Syddanmark har fået udarbejdet om infrastruktur. Den første rapport belyser, hvilke udviklingsmuligheder, en fast forbindelse over Alssund kan give for Fyn og for Als. Den anden rapport belyser konsekvenserne for udviklingen i Region Syddanmark, når Femern Bælt forbindelsen etableres, og hvis Kattegatforbindelsen etableres. Den tredje rapport belyser borgernes holdninger til trafik og trafikprojekter i Region Syddanmark og Region Midtjylland.

Analyse af den økonomiske og trafikale betydning af en fast forbindelse mellem Fyn og Als

Region Syddanmark har i marts 2011 offentliggjort en screeningsanalyse af den økonomiske og trafikale betydning af en fast forbindelse mellem Fyn og Als. Analysen, der er gennemført af COWI, er udarbejdet i tæt dialog med Faaborg-Midtfyn og Sønderborg Kommuner.

I analysen vurderes det, hvordan en fast forbindelse - i form af en bro eller en tunnel - kan etableres under hensyntagen til miljøforhold og til anlægsomkostninger. Derudover vurderes de dynamiske effekter for rejsetidsforbedringer, erhvervsudvikling, bosætning, arbejdsmarked og turisme. Der er ligeledes udarbejdet en samfundsøkonomisk analyse samt en vurdering af finansieringsmuligheder med og uden brugerbetaling. Prognoseåret er sat til 2025, suppleret med en vurdering af, at åbningsåret bliver 2035.

Analysen er opdelt i seks hovedafsnit: Miljøscreening, Anlægsprojekt, Trafikanalyser, Samfundsøkonomisk analyse, Finansiering og Dynamiske effekter.

Miljøscreeningen konkluderer, at en broløsning mellem Fyn og Als kan lade sig gøre, såfremt der gennemføres en miljøoptimering af projektet og der foretages særlige tiltag, der kan reducere anlæggenes påvirkning af miljøet. Det er en forudsætning, at der kan opnås tilladelse til anlæg i et habitatsområde.

Anlægsprojekt: Der er undersøgt to alternative scenarier for en linjeføring: Scenarie 1 omfatter et minimumsprojekt med en 2-sporet vej og et tredje spor med overhalingsmulighed. På Als anvendes eksisterende infrastruktur, mens der på Fyn etableres en ny motortrafikvej med tilslutning til landevej rute 43. Scenarie 2 omfatter etablering af en fire-sporet motorvej fra Sønderborg til Svendborgmotorvejen med tilslutning nord for Ringe.

Anlægsbudget, inklusive korrektionstillæg på 50 % af basisoverslaget udgør ca. 10. mia. kr. for scenarie 1 og ca. 19 mia. for scenarie 2. Der er dog en beydelig usikkerhed på anlægsoverslaget for en broløsning på grund af uafklarede funderingsforhold.

En broløsning anbefales frem for en tunnel grundet større miljøbelastning og anlægsudgifter ved en tunnel.

Eksempel på mulig linjeføringskorridor og omfang for scenarie 1 og 2
Kilde:COWI

Trafikanalyserne er baseret på, at der ikke er sket kapacitetsudvidelser over Lillebælt i 2025.

En fast forbindelse mellem Fyn og Als vurderes dog at ville aflaste Lillebæltsbroen og dermed medføre forbedringer for den øvrige trafik på E45 og E20 i Trekantområdet og på Fyn.

Prognoserne viser en forventet årsdøgntrafik på hhv. 11.500 og 8.900 køretøjer uden og med brotakst for scenarie 1 og hhv. 12.400 og 10.900 køretøjer uden og med brotakst.

Tidsbesparelserne for de lange gennemgående ture mellem Tyskland og Sjælland vil være mindre end 15 minutter, mens tidsbesparelserne for ture mellem Sønderborg og store dele af Fyn er større end 45 minutter.

Prognoserne er behæftet med væsentlig usikkerhed, idet ændringer i rejsetiden vil være relativt store, såfremt der etableres en fast forbindelse mellem Fyn og Als.

I den **samfundsøkonomiske analyse** er der for hvert scenarie analyseret med brug af to forskellige forudsætninger for brugerbetaling: Uden brugerbetaling og med brugerbetaling med en pris på 75 kr./personbil.

Scenarie 1 vil lige netop kunne give et samfundsøkonomisk overskud, både med og uden brugerbetaling. Scenarie 2 vil både med og uden brugerbetaling ikke være samfundsøkonomisk rentabelt.

Resultaterne skal ses i lyset af, at anlægsomkostningerne for scenarie 2 vil være 85 % højere end for scenarie 1, men vil samtidig være forbundet med meget højere gevinster på grund af den reducerede rejsetid.

Finansiering: Den finansielle analyse opererer som udgangspunkt med en brugerbetaling på 75 kr. pr. personbil, idet dette takstniveau giver det højeste provenu under hensyn til det samfundsøkonomiske resultat.

Udregningerne viser, at indtægterne fra brugerbetaling over en 30-årig periode kan dække hhv. 32 % og 21 % af de samlede omkostninger til anlæg, drift og vedligeholdelse for scenarie 1 og 2. Der er således behov for betydelige tilskud for at kunne finansiere den faste forbindelse. Dette gælder for begge scenarier på trods af, at scenarie 1 er samfundsmæssigt rentabelt. Det vil fortsat være muligt at inddrage private aktører i projektet.

Dynamiske effekter: Analysen af de dynamiske effekter omfatter: Rejsetidsforbedringer og pendlingsopland, Effekter for erhvervsudvikling og uddannelse og Effekter for bosætning/byudvikling, arbejdsmarked og turisme.

I Effekter for erhvervsudvikling peges der på, at regionens potentialer bedre kan udnyttes erhvervsmæssigt, arbejdsmarkedsmæssigt og uddannelsesmæssigt, såfremt området sammenkobles som erhvervsøkonomisk enhed.

Samlet peges der på effekter i forhold til bedre tilgængelighed til turistattraktioner i forhold til det nordtyske turistsegment, erhvervslivet opnår sparet transporttid, hurtigere levering og højere produktkvalitet, bedre kundeservice og billigere transport. På længere sigt forbedrede eksport- og importmuligheder og lettere adgang til kvalificeret arbejdskraft med videregående uddannelser.

I forhold til bosætning, arbejdsmarked og turisme vil effekterne være en stimulering af bosætningen gennem bedre tilgængelighed til et større og mere varieret arbejdsmarked.

Konsekvenser af faste forbindelser over Femern Bælt og Kattegat for Region Syddanmark, Region Syddanmark 2011

Grontmij har i november 2011 for Region Syddanmark udarbejdet en kvalitativ og kvantitativ analyse af, hvilke konsekvenser en Femern Bælt forbindelse i 2020 og en eventuel Kattegatforbindelse i 2030, vil have for Region Syddanmark inden for en udvalgte områder: Trafik, pendling og beskæftigelse, godstransport, turisme og bosætning.

Fehmern Bælt

Det vurderes overordnet set at en Fehmern Bælt forbindelse vil have meget begrænset eller ingen påvirkning af trafik, beskæftigelse, turisme, eller bosætning i Region Syddanmark. Femern Bælt forbindelsen vil have marginal betydning for godstransporterhvervet i Region Syddanmark, da den vil fjerne banegods i transit gennem Region Syddanmark, men det vurderes ikke at have konsekvenser for værdiskabelsen i godstransporterhvervet i regionen. Det kan dog få positiv indflydelse, idet det vil forbedre kapaciteten på jernbanen, og, såfremt togfrekvensen øges, dermed en forbedring af togbetjeningen for passagerer på strækningen.

Kattegatforbindelsen

En fast Kattegatforbindelse vurderes i rapporten at have betydeligt større indflydelse på Region Syddanmark:

Trafikalt vil Kattegatforbindelsen reducere trafik-ken i regionen, men ikke fjerne den trafikale trængsel på Vejlefjordbroen og Lillebæltsbroen. Forskellige beregningen viser en reduktion af trafikken på Storebæltsforbindelsen med mellem 8 og 36%.

Pendlings- og beskæftigelsesmæssigt vil Kattegatforbindelsen kunne få mærkbare økonomiske konsekvenser for Region Syddanmark. Det ventes at den andel af personer, der i dag bor i f.eks. Region Midtjylland og arbejder i Region Syddanmark vil blive mindre, da det med en fast Kattegatforbindelse bliver muligt at bo i Region Midtjylland og arbejde i f.eks. Hovedstadsområdet på grund af den markant kortere rejsetid.

Ud fra de pendlingsmæssige konsekvenser forventes beskæftigelsen således at blive negativt berørt, hvilket afleder negative økonomiske effekter for Region Sydanmark, under forudsætning af, at Region Sydanmark ikke foretager afværgeforanstaltninger. Analysen viser, at de negative beskæftigelseseffekter vil få følgende økonomiske konsekvenser for Region Syddanmark i 2030:

- Et produktionsværditab på ca. 28 mia. kr.
- Et samlet tab i bruttoværditilvækst på ca. 13 mia. kr.
- Et samlet tab af kommunale skatter på 4 mia. kr.

Godstransport

Kattegatforbindelsen ventes ikke at have den store indflydelse på hverken lastbilgods eller banegods. Det er vurderingen, at selv med de to faste fremtidige forbindelser over Femern og Kattegat vil Region Syddanmark stadigvæk være centrum for godshåndtering i Danmark i fremtiden på grund af regionens centrale placering i Danmark, samt virksomhedsstrukturen i Danmark.

I transporterhvervet i Region Syddanmark er der dog bekymring for, at Femern Bælt forbindelsen og en Kattegatforbindelse vil føre til et fald i trafikinvesteringer i Region Syddanmark og dermed en udskydelse af håndteringen af trængselsproblemet ved Vejle.

Turismemæssigt vurderes det at Kattegat forbindelsen vil skabe større konkurrence på indenrigsmarkedet, og dermed føre til negative konsekvenser i Region Syddanmarks ferieturismeerhverv. De interviewede turismeaktører i regionen er uenige om hvor stor betydningen bliver, men Grontmij vurderer at Kattegatforbindelsen vil få konsekvenser for regionen, alene på grund af ændringerne i rejsetiden som den faste forbindelse skaber, da feriegæster fra Østdanmark på nuværende tidspunkt kan komme forholdsvist hurtigere til vestkysten i Region Syddanmark, end vestkysten i Midt- og Nordjylland; en fordel, som forsvinder med etablering af Kattegatforbindelsen. Ud fra en række antagelser ventes dette at føre til et fald i antallet af overnatninger med godt 7%

Bosætningsmønstret vil ikke blive nævneværdigt påvirket af en Kattegatforbindelse. Mange af kommunerne i region Syddanmark ligger i pendlingsafstand til vækstområder, ligesom nogle har bosætningsmæssige styrker inden for "nicheområder". Det er dog vigtigt for det lokale erhvervsliv at bibeholde og udvikle transportkorridoren til Tyskland.

Lokale aktører på området vurderer, at konsekvensen af de to faste forbindelser er, at der vil være færre ressourcer til at bibeholde og udvikle Jyllandskorridoren, hvilket vil have en negativ effekt på erhvervslivet og dermed indirekte på bosætningen i Region Syddanmark, hvis det antages at vækstområdet i Trekantsområdet mister kraft.

Tilsvarende er der en risiko for at tendensen med, at man som ung flytter efter uddannelsessted, kan blive et ømt punkt for Region Syddanmark. Hvis Syddansk Universitet påvirkes negativt, som følge af øget konkurrence fra Århus og Københavns Universiteter, vil dette bevirke at flere unge flytter til andre regioner end på nuværende tidspunkt. Omfanget af dette kommer naturligvis til at afhænge af Syddansk Universitets udvikling og samarbejde med erhvervslivet.

Borgernes holdning til trafik, Epinion og Region Syddanmark

I rapporten borgernes holdning til trafik har Epinion på vegne af Region Syddanmark foretaget en undersøgelse af borgerne i Region Syddanmark og Region Midtjyllands holdninger til trafik. Følgende hovedkonklusioner fra rapporten er:

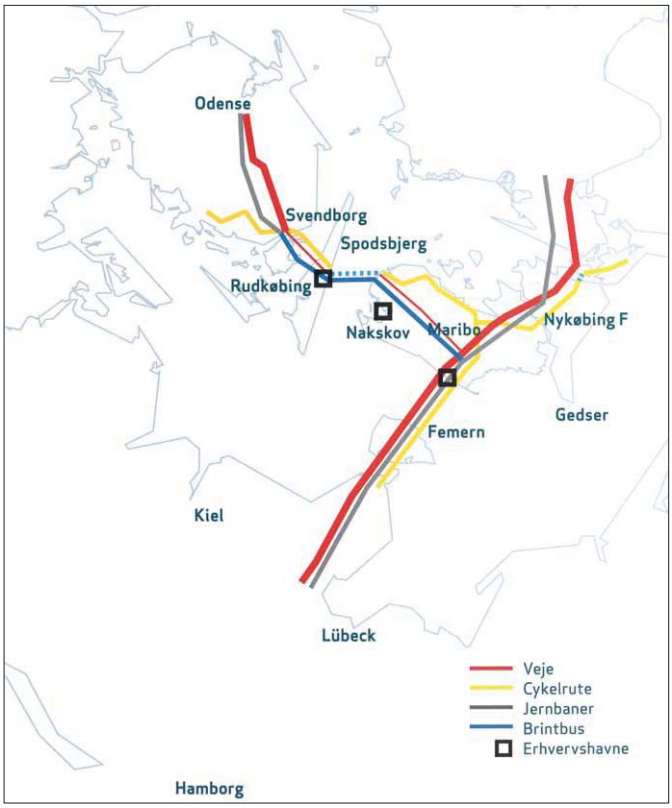
- Motorvej og jernbane prioriteres højt af borgerne i Region Syddanmark og Region Midtjylland. Forskelle i prioriteringer afhængigt af bopæl
- Et lille flertal af borgerne i de to regioner er tilhængere af en Kattegatbro
- Der er dog markante forskelle på tværs af de to regioner: I den østlige del af Region Midtjylland har Kattegatbroen flest tilhængere og flest modstandere på Fyn
- Når finansieringsstørrelsen i forhold til en Kattegatbro nævnes, mindskes andelen af tilhængere betragteligt
- Betydningen af en Kattegatbro for udviklingen i forskellige landsdele varierer: Positiv for Midtjylland, hverken/eller for Sydjylland og negativ for Fyn
- Et lille flertal ønsker størst fokus på udbygning af motorvejsnettet, men et stort mindretal på over 40 % ønsker størst fokus på udbygning af jernbanenettet
- De borgere der ofte kører bil ønsker i højere grad fokus på motorvejsnettet, mens borgere der ofte kører i tog ønsker fokus på jernbanennettet
- Et flertal af borgerne i begge regioner foretrækker en udbygning af E45 sammenlignet med en ny nord-sydgående motorvej i den vestlige del af Sydjylland
- Borgerne ønsker at finansiere nye store broforbindelser via brugerbetaling

Fynske ønsker til større infrastrukturforbindelser- og projekter med regional betydning

I forbindelse med debatten om de overordnede infrastrukturforbindelser er der lokale ønsker om gennemførelse af større og bedre infrastrukturforbindelser, der kan gavne udviklingen i forskellige egne på Fyn.

I det følgende beskrives to projektideer, der hver især kan få en væsentlig indflydelse på infrastrukturudviklingen på Fyn: Fra omvej til smutvej – Fyn og Femern via Lolland samt Etablering af en letbane i Odense

Fra omvej til smutvej – Fyn og Femern via Lolland
I forbindelse med den planlagte åbning af Femern-forbindelsen i år 2020 har Svendborg, Lolland, og Langeland Kommuner i fællesskab udarbejdet en visionsplan, hvor Jylland og Fyn kobles direkte op på den nye bro 20:



ved at skabe en trafikal genvej ned over Fyn, Langeland og Lolland.

Visionen kaldes 20-20-20:

20 minutter fra Svendborg til Spodsbjerg Færgehavn
20 minutter over Langelandsbælt
20 minutter fra Tårs Færgehavn til den lollandske motorvej

De tre kommuner ser Femernforbindelsen som en oplagt mulighed for at nytænke trafikforbindelserne mellem de danske øer og Nordtyskland og derved skabe direkte forbindelse til Europa. Der fremhæves tre fordele ved at gennemføre visionen:

Der kan skabes en reel genvej fra Jylland og Fyn til Tyskland, hvorved der spares kørte kilometre, CO2 og transporttid. Der kan skabes et større opland og dermed flere kunder til Femern-forbindelsen, der skal finansieres via brugerne. Og der kan skabes gode muligheder for at udvikle regionens turisme, arbejdspladser og bosætning med succes, gennem en kraftig forbedring af tilgængeligheden for viden, varer, pendlere og virksomheder.

Gennemførslen af visionen forudsætter en række investeringer i infrastrukturen:

- Der skal ske en modernisering af færgehavnene i Spodsbjerg og Tårs samt investeres i CO2 neutrale hurtigfærger således at ruten kan få halvtimedrift og dermed fordobles kapaciteten.
- De eksisterende vejforbindelser - Rute 9 - opgraderes på begge sider af Langelandsbælt. Klimasikring skal tænkes ind i løsningerne
- Cyklisme skal tænkes ind i hele infrastrukturen med henblik på turismeaspektet
- Parkeringsforholdene udbygges på Svendborg Vest Station, således at kombinationsmulighederne med Svendborgbanen forbedres for folk fra Tåsinge, Langeland og Lolland
- Svendborgbanen ønskes opgraderet med dobbeltspor på strækningen mellem Stenstrup og Svendborg, samt standsning af alle tog på Svendborg Vest, som foreslås at være det fremtidige udgangspunkt for brintbussen imellem Fyn og Femern
- Etablering af en fremtidssikret brintbusforbindelse mellem Svendborgbanen og de internationale tog ved Femernforbindelsen.

Der er ikke lavet økonomiske overslag på udgifterne til realisering af visionen. Vejdirektoratet har, som beskrevet i tidligere afsnit herover, foretaget en forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9 mellem Svendborg og Maribo. Her ligger anlægsoverslagene på fire alternative udbygningsforslag på mellem 343,6 mio. kr. og 904,0 mio. kr.

	Basisoverslag	Basisoverslag + 50 %
Forslag 1	229,0	343,6
Forslag 2	328,9	493,4
Forslag 3	508,8	763,2
Forslag 4	602,7	904,0
Mindre omfattende anlægsforbedringer:		
Omfartsvej vest om Bregninge	125	187
Omfartsvej nord om Lundby	59	89
Stitunnel og stier samt adgangssanering ved Lunkerisvej	4,4	6,6
Krydsombygning ved Bjerrebyvej	4	6
Rastepladsen ved Siødæmningen	1	1,5
Overhalingsstrækning Vemmenæsvej - Siøsund dæmningen	43	64
Overhalingsstrækning Siø	32	48
Rundkørsel og stitunneler ved Ringvejen	15	23
Bedre cykelforhold ved Spodsbjerg Færgehavn	0,4	0,6

Basisoverslag, samt basisoverslag + 50% for de fire forslag samt minder omfattende anlægsforbedringer. Prisniveau 2011. Beløb i mio. kr.

Et andet projektønske, der kan udvikles til at få en regional betydning for den kollektive trafik er Odense Kommunes ønsker om etablering af en letbane i Odense by:

Letbane i Odense

Odense Byråd har besluttet, at der skal etableres en letbane i Odense. Letbanens første etape skal gå fra Tarup Center via Bolbro og Odense Banegård Center igennem midtbyen til Rosengårdcentret og Campus - med de regionale trafikmål ved Campus Odense; forsker- og videnparken Cortex, Syddansk Universitet og Nyt Odense Universitetshospital - frem til en Park and Ride ved motorvejen og videre til Hjallese Station. Anden etape vil komme til at betjene Odense Zoo og Vollsmose

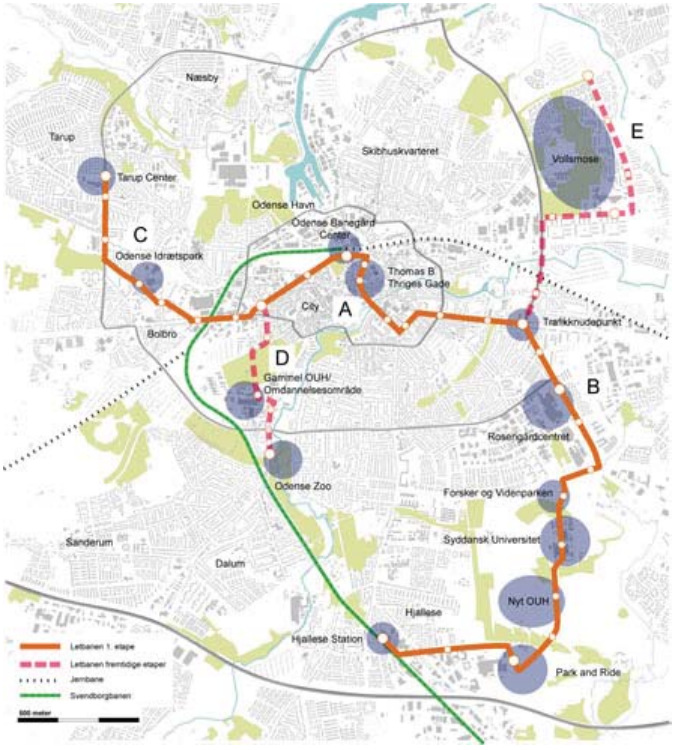
Letbanen skal skabe vækst i brugen af kollektiv trafik til gavn for miljøet. Odense Kommuness miljøpolitik har som mål at brugen af kollektiv trafik skal stige med 40 procent i 2015 og at den kollektive trafik bruges af 200 procent flere i 2025. Letbanen forventes også at styrke erhvervspolitikken, da mange af de nye videnarbejdspladser forventes etableret i Campusområdet, som betjenes af letbanens første etape.

Letbanen skal styrke sammenhængen mellem midtbyen og de omkringliggende bydele ved at understøtte fornyelse og fortætning af byen i letbanekorridorerne. Samtidig skal der sikres nem adgang til Campus-området. Her vil det nye universitetshospital Nyt OUH stå færdigt i 2020 – 21, Syddansk Universitet skal udvides, og forsker- og videnparken Cortex med mere end 200.000 m2 etageareal skal etableres.

Da letbanen kobles sammen med motorvejsnettet ved Campus Odense, med Svendborgbanen ved Hjallese Station og med Odense Banegårdscenter, kan den få betydning for den regionale trafik på Fyn ved at skabe bedre forbindelser.

For første etape på 14,5 km er anlægsudgifterne for letbanen beregnet til 1.8 milliarder kroner og for det samlede linjenet på 21 km er den beregnet til 2.6 milliarder kroner. Selve anlægsarbejdet på de forskellige strækninger planlægges at foregå i 2017 – 2019. Det forventes, at første etape kan tages i brug sammen med Nyt OUH i 2020.

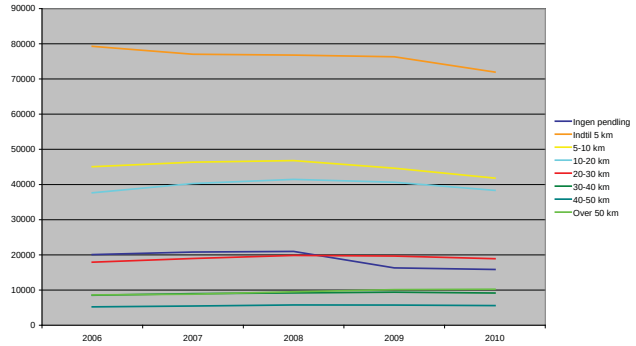
Odense Kommune har udarbejdet kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljørapport for første etape og har gennemført 1. offentlighedsfase i perioden 23.10.11 til 12.12.11



Mobilitet og tilgængelighed på Fyn

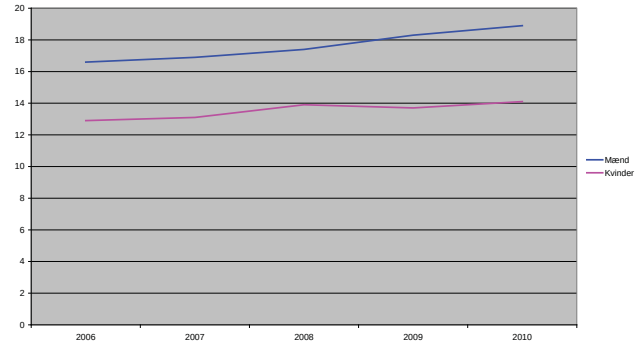
Mobilitet og tilgængelighed er både en vigtig faktor i forhold til bosætningen og erhvervsudviklingen på Fyn. Samtidig betyder mobilitet og tilgængelighed også meget for sammenhængskraften – dels internt på Fyn, dels i forhold til de øvrige landsdele og til udlandet. I dette afsnit belyses pendlingsmønstrene for Fyn og de enkelte kommuner samt tilgængeligheden mellem de fynske byer og omverdenen.

Udvikling i pendlig på Fyn



Udvikling i pendligsafstande på Fyn 2006-2010
Kilde:Statistikbanken

Udviklingen i pendlingsafstande i perioden 2006 til 2010 viser en tendens til, at de afstande, som fynboerne pendler for at komme på arbejde bliver længere. Flertallet af fynboerne har dog stadig korte pendlingsafstande. Mest markant i udviklingen er faldet i antallet af fynboer, der ingen pendling eller pendler op til 20 km.

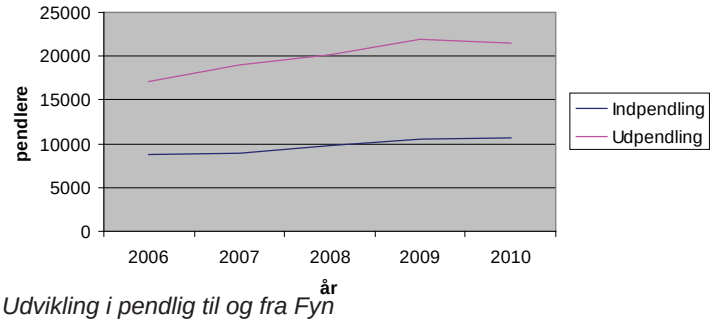


Udvikling i pendligsafstande på Fyn fordelt på køn 2006-2010
Kilde:Statistikbanken

Gennemsnitlige pendlingsafstande	2006	2007	2008	2009	2010
Mænd	16,6	2.88	17,4	18,3	18,9
Kvinder	12,9	13,1	13,9	13,7	14,1

Den gennemsnitlige pendlingsafstand er vokset i perioden fra 2006 til 2010 for både mænd og kvinder. Mænd pendler generelt længere end kvinder, og udviklingen i den gennemsnitlige pendlingsafstand for mænd er også vokset mere end for kvinder.

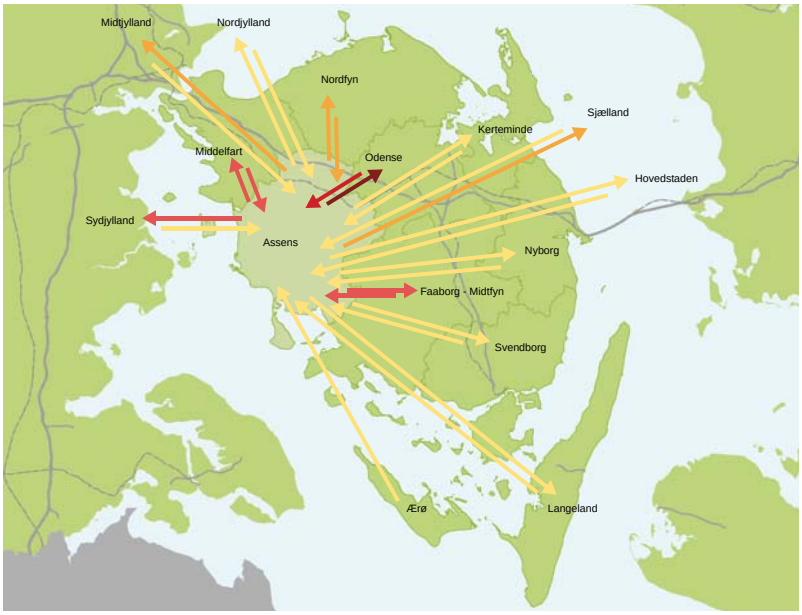
Generelt er ind- og udpendlingen til og fra Fyn steget jævnt i samme periode. Der er et relativt stort pendlingsunderskud, hvilket betyder, at flere fynboer pendler ud af Fyn, end folk fra andre landsdele pendler ind til Fyn.



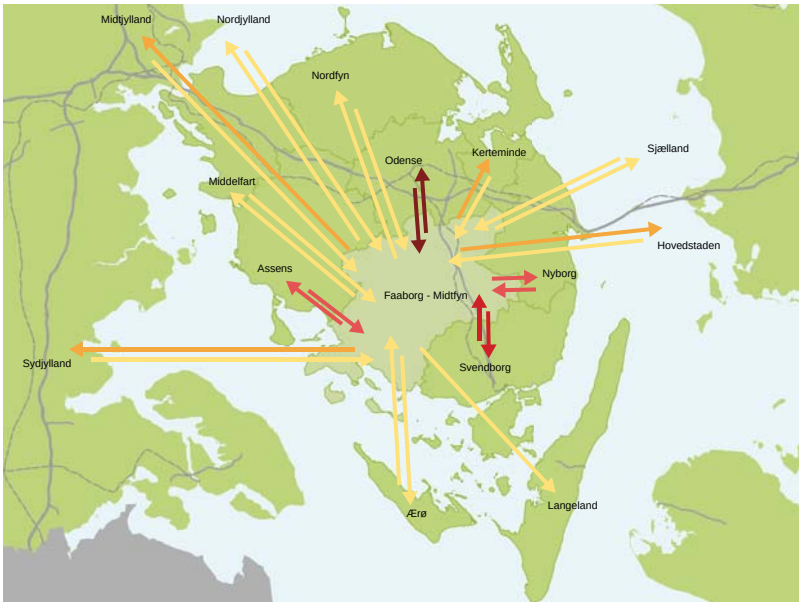
Udvikling i pendlig til og fra Fyn

Pendling til og fra Fyn 2010	Indpendling	Udpendling	Pendlingsoverskud
Landsdel Sydjylland	1988	10.362	-8364
Region Hovedstaden	1273	5664	-4391
Region Midtjylland	5031	3080	1951
Region Nordjylland	1891	497	1394
Region Sjælland	412	1922	-1510

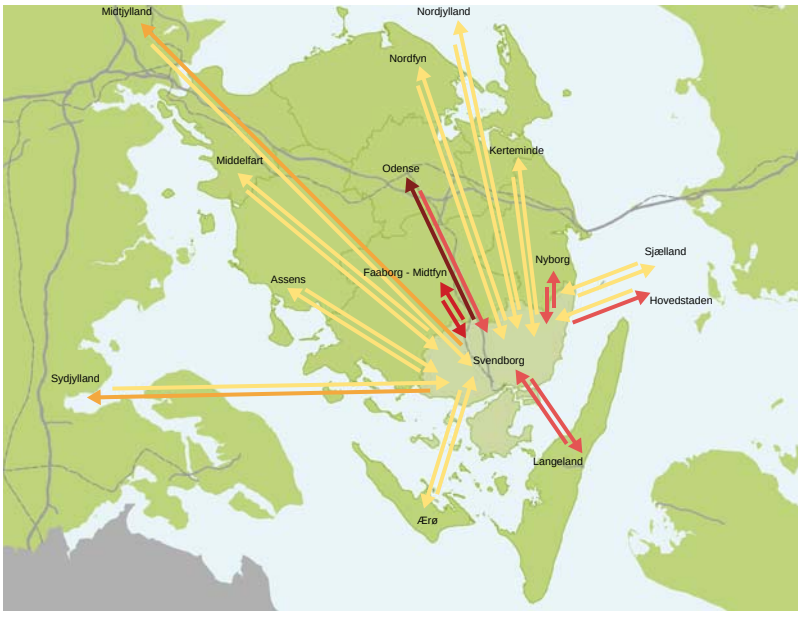
Fynboerne pendler i overvejende grad ud til Sydjylland, men mange pendler også ud til Hovedstaden og til Region Midtjylland. Flest midtjyder pendler ind til Fyn. Der er pendlingsoverskud i forhold til Region Midtjylland og Region Nordjylland, mens der er underskud i forhold til Sydjylland, Hovedstaden og Region Sjælland.



Assens



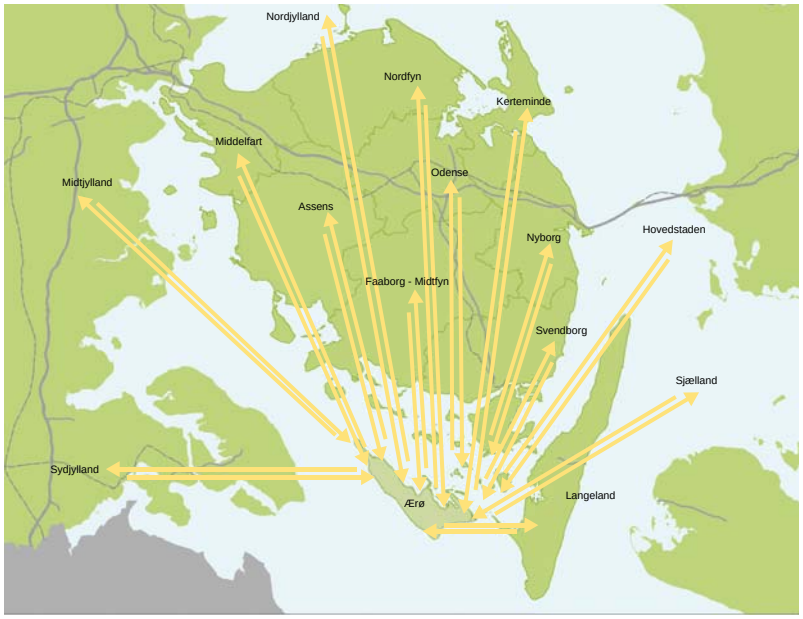
Faaborg Midtfyn



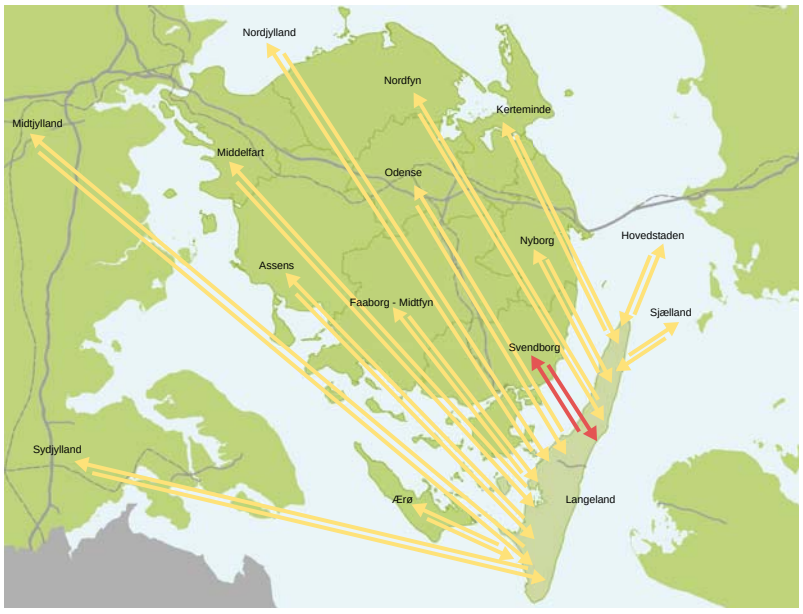
Svendborg

< 250
250 - 500
500 - 1000
1000 - 2000
>2000

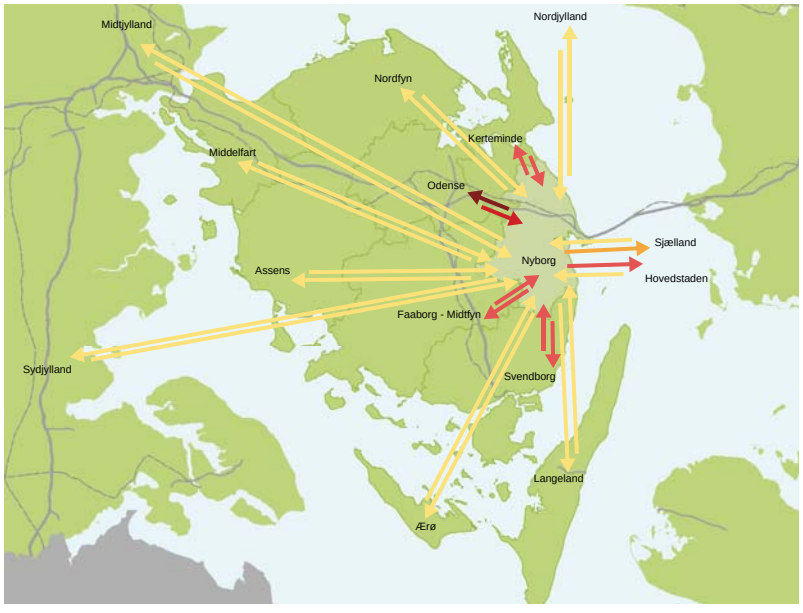
Kortene viser dels pendlingsstrømmene for de enkelte kommuner i Fynsprojektet, dels samlet for Fyn. Den primære pendling foregår mellem nabokommunerne, ligesom der er en del pendling mellem de fynske kommuner og Odense Kommune.



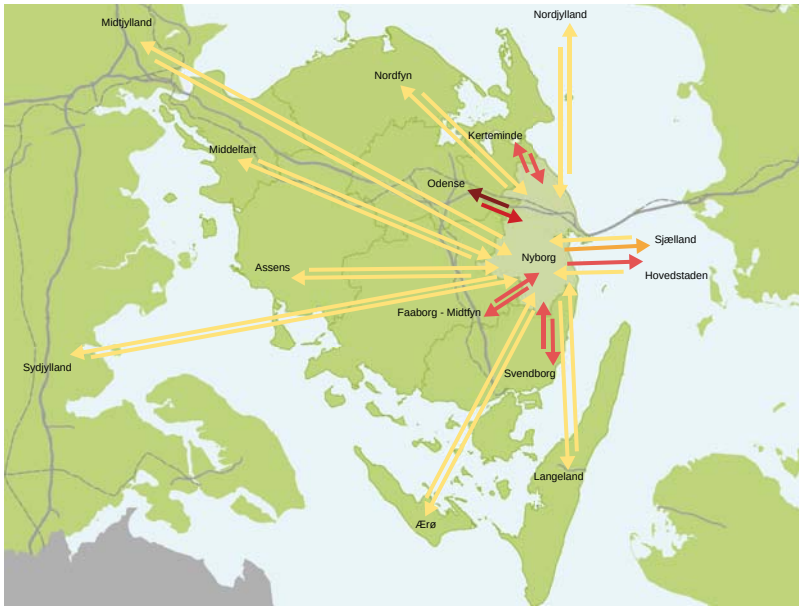
Ærø



Langeland



Nyborg

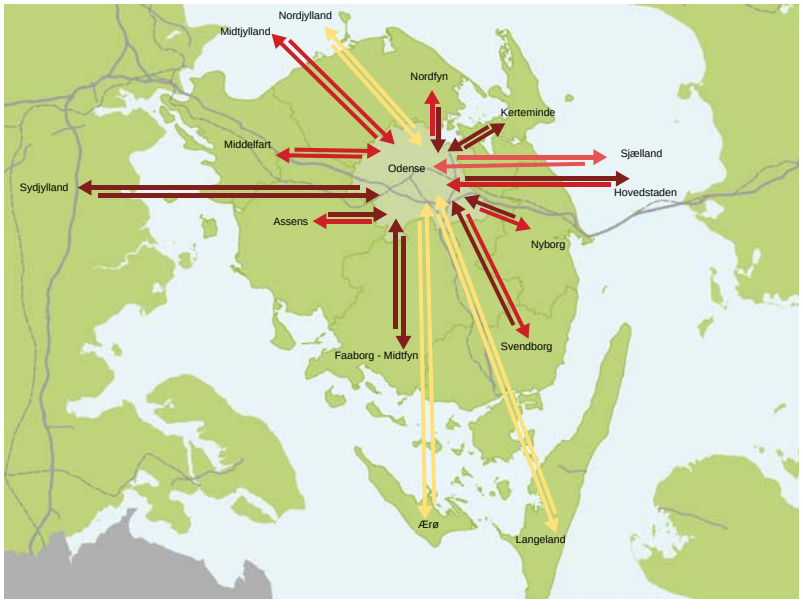


Nyborg

< 250
250 - 500
500 - 1000
1000 - 2000
>2000

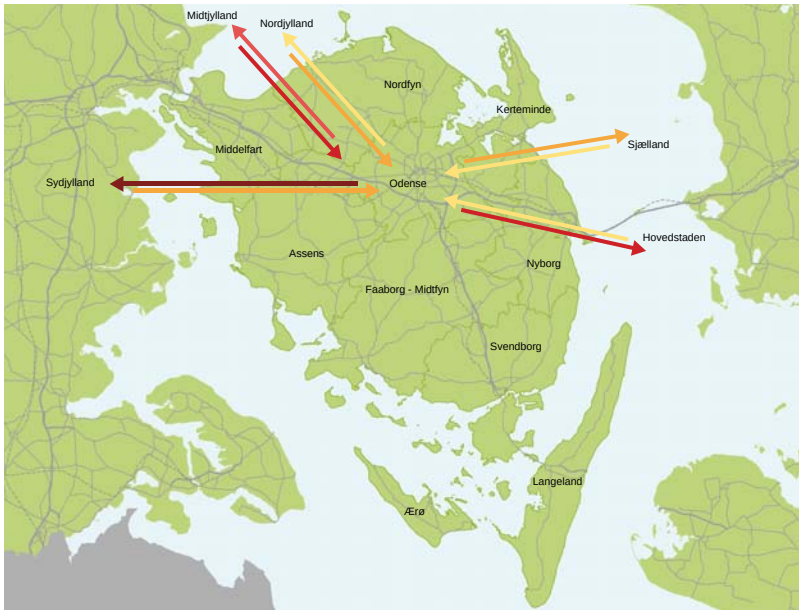
Nordfyn

< 250
250 - 500
500 - 1000
1000 - 2000
>2000



Odense

< 250
250 - 500
500 - 1000
1000 - 2000
>2000

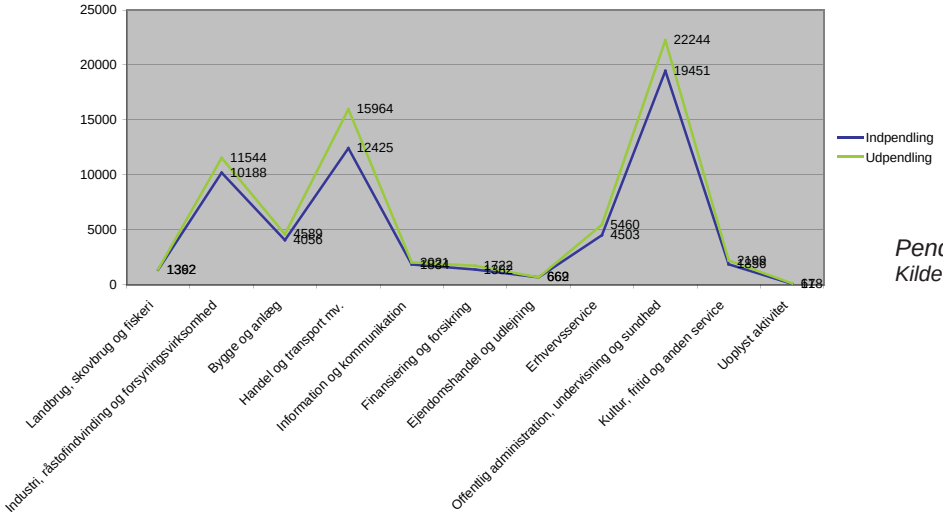


Landsdele

< 250
250 - 500
500 - 1000
1000 - 2000
>2000

Der er størst pendling i brancheområderne offentlig administration, undervisning og sundhed, i handel og transport, samt i industri, råstofudvinding og forsyningsvirksomhed. Der er samlet set for Fyn en større udpendling end indpendling på alle brancheområder. Dette ser kun lidt anderledes ud, hvis man ser på de enkelte kommuner:

Langeland, Kerteminde og Odense Kommuner er de eneste kommuner med et pendlingsoverskud på flere brancher. I Langeland Kommune er der pendlingsoverskud i brancherne Landbrug, skovbrug og fiskeri og Ejendomshandel og udlejning. I Kerteminde er der pendlingsoverskud i brancherne Landbrug, skovbrug og fiskeri, Bygge og anlæg og Industri, råstofindvinding og forsyningsvirksomhed. Sidstnævnte brancheområde hænger sammen med Lindøværftet som stor arbejdsplads. Dette må forventes at ændre sig i forbindelse med, at værftet lukkes helt ned. I Odense er der pendlingsoverskud i alle brancher, bortset fra Industri, råstofindvinding og forsyningsvirksomhed. Størst overskud er der i brancherne Offentlig administration, undervisning og sundhed og Handel og transport mv.



Pendling 2010 på Fyn, fordelt på brancher
Kilde: Statistikbanken

Tilgængelighed
I det følgende undersøges det, hvor store afstandene på Fyn er målt på tid i henholdsvis bil og med kollektiv transport. Undersøgelsen skal give et realistisk billede af, hvor gode forbindelser der er internt på Fyn og mellem Fyn, København, Aarhus, Kastrup Lufthavn, Billund Lufthavn og grænsen.

Tidsafstandene er beregnet med Google Map. For den kollektive transport er afstandene målt på enten tog- eller busforbindelser eller en kombination af disse. Afstandsskemaerne er vist i bilag 1.

Generelt er tilgængeligheden for byerne, der er placeret ved motorvej og jernbanenet god. Jo længere byen er placeret fra disse overordnede infrastrukturer, jo større er tidsafstandene naturligvis.

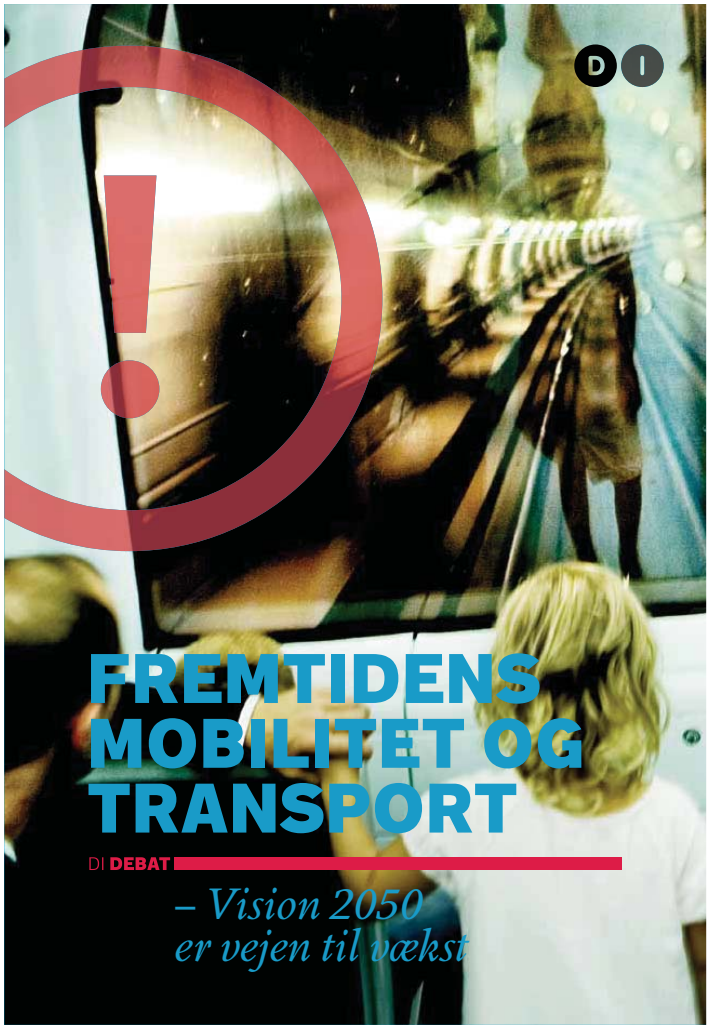
Mellem de fleste destinationer stiger tidsafstandene betragteligt, hvis man benytter den offentlige transport frem for biltransport. Dette gælder dog ikke for togforbindelser mellem Odense / Nyborg og Aarhus / København, der er hurtigere end biltransport.

Holdninger til infrastrukturudviklingen - med betydning for Fyn

I dette afsnit gennemgås interessetilkendegivelser fra henholdsvis Dansk Industri og Fynsk Erhverv. De to interessetilkendegivelser har to vidt forskellige udformninger:

Tilkendegivelsen fra DI foreligger i form af en rapport, der indeholder en række konkrete anbefalinger til opbygningen af fremtidens infrastrukturnet i hele Danmark, så det tilgodeser det danske erhvervsliv. Tilkendegivelsen fra Fynsk Erhverv, der repræsenterer mere end 400 fynske erhvervsvirksomheder, omfatter en prioriteret liste over større infrastrukturinvesteringer, som kan gavne erhvervsudviklingen på Fyn.

De to tilkendegivelser har således forskellige sigter - og forskellige interessefelter. Men de giver et godt billede af spændvidden i erhvervslivets interesser i infrastruktur. Og begge tilkendegivelser vil have forskellige konsekvenser for udviklingsmulighederne for Fyn, hvorfor de er interessante som baggrundsviden for den fynske infrastrukturdebat.



Fremtidens mobilitet og transport - vision 2050 - DI
DI har i marts 2011 udgivet en Vision 2050 om fremtidens mobilitet og transport, hvor der gives forslag til en fremtidig infrastruktur, der skal skabe fornyet vækst i dansk erhvervsliv.

Der skal skabes høj mobilitet for både borgere og virksomheder, samtidig med, at transportens påvirkninger af klima, miljø og trafiksikkerhed skal mindskes.

Målet er at minimere tid i trafikken for at undgå unødig spildtid, ikke alene indenfor de danske grænser, men også ved at skabe optimal sammenhængende infrastruktur til omverdenen.

Lokale veje skal være velfungerende og godt vedligeholdte, med gode opkoblinger til den overordnede infrastruktur. De kollektive transportsystemer skal også være attraktive, og give optimale muligheder for at skifte mellem forskellige transportsystemer. Samtidig skal det være private operatører, der skaber ny attraktive produkter.

Højhastighedstog skal binde Danmark tættere sammen. Et højhastighednet skal binde København, Aarhus og Hamborg sammen. Samtidig skal infrastrukturen være med til at binde Danmark sammen, ligesom den skal sikre Danmark gode forbindelser til de internationale vækstmarkeder. Danmark skal have en central placering i en nordeuropæisk vækstregion, der omfatter Øresundsregionen og Nordtyskland.

Investeringer i infrastruktur må ikke belaste de offentlige finanser unødigt. Brugerbetaling skal derfor fortsat bidrage til finansiering af ny infrastruktur og offentligt / privat samarbejde skal sikre, at man får mere for pengene, når det gælder anlæg, drift og vedligeholdelse.

Der skal etableres en flerstrenget infrastruktur – et såkaldt dobbelt H - der skal være med til at aflaste det store H. En Kattegatforbindelse vil kunne aflaste presset på de nuværende forbindelser og binde Danmark yderligere sammen, så en opspaltning mellem Øresundsregionen og Jylland undgås.

Der skal træffes beslutning om en fast forbindelse over Kattegat eller f.eks. en Bogense-Juelsminde forbindelse. Denne beslutning må bero på en samfundsøkonomisk vurdering, hvor forbindelsernes strategiske betydning skal indgå, ligesom mulighederne for finansiering med privat kapital og brugerbetaling også skal tages i betragtning.

Fynsk Erhverv - ønsker til fremtidige infrastrukturinvesteringer på Fyn

Fynsk Erhverv har på baggrund af det foreliggende analysegrundlag, trafikmønstre og –intensitet samt de fremskrevne trængselsscenarier følgende prioriteringer:

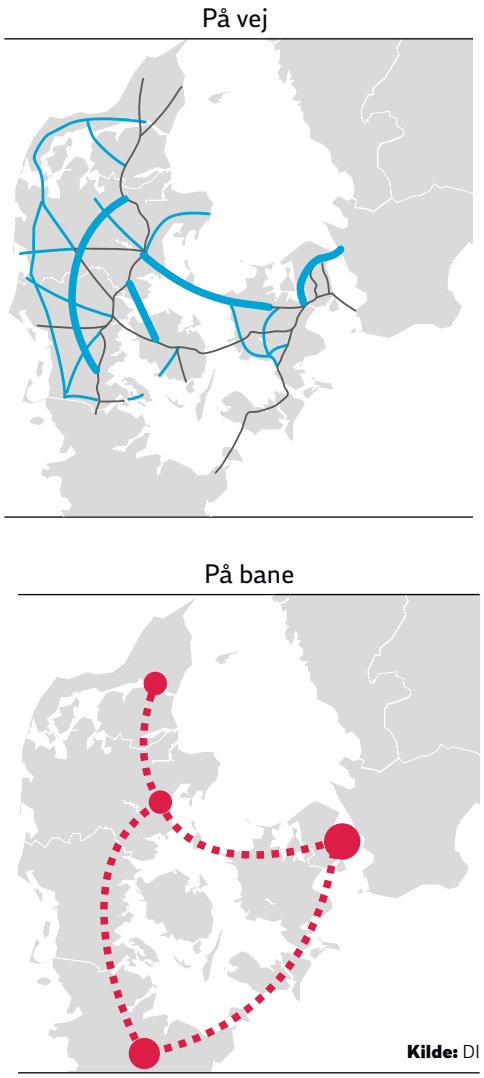
- Udbygning af den fynske motorvej (E20) hele vejen fra Middelbart til Odense SØ
- Udbygning af togdriften København-Odense-Aarhus m.fl.
- Udbygning af kapaciteten over Lillebælt ved parallel forbindelse til eksisterende ny Lillebæltsbro

Disse projekter understøtter den eksisterende overordnede infrastruktur i Danmark (Det Store H), herunder ikke mindst Fyns centrale placering heri, samt bidrager til sammenhængskraften i Danmark.

Fynsk Erhverv støtter endvidere op om Etablering af en Hærvejsmotorvejsforbindelse, koblet på E20/E45 nord for Kolding, hvilket skal ses i strategisk sammenhæng med valg af Lillebæltsforbindelse.

Derudover har Fynsk Erhverv fokus på, at der hurtigst muligt skabes sikkerhed for det statslige tilskud til

Nye højklassede forbindelser
Strækninger hvor der er behov for en højere standard på transportvejene



Illustrationer fra Fremtidens Mobilitet og Transport, DI

etableringen af letbaneløsningen i Odense samt til ny motorvejsafkørsel til at understøtte de betydelige byudviklingsprojekter i Odense samt opførelsen af nyt supersygehus ved Campus-området inden for det næste årti.

Fynsk Erhverv har afdækket øvrige væsentlige interessenters holdning til ovenstående, og tilbagemeldingerne er samstemmende, at der er behov for at få løst trængselsproblemerne først og fremmest gennem udvidelsen af den eksisterende infrastruktur. Alternative linieføringer vurderes i højere grad at tilgodese lokale erhvervsudviklingsinteresser.

Kilder:

- Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om: En grøn transportpolitik, 29. januar 2009
- En grøn transportpolitik - Status for de strategiske analyser, Transportministeriet, dec. 2011
- Vejkapaciteten over Lillebælt – Screeningsrapport, Transportministeriet, april 2011
- Forbindelser mellem Vest- og Østdanmark, Screening af linjeføringer for timemodellen og banebetjening af Østjylland, Transportministeriet, marts 2011
- Rute 9, Tåsinge og Langeland, Forundersøgelse af Opgradering af vejforbindelserne på Tåsinge og Langeland, Vejdirektoratet, Rapport 392, 2011
- Vejprojekter, Vejdirektoratet
- Tal og Statistik, Vejdirektoratet
- Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om: HyperCard, busser, cykler, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse mv., 5. maj 2011
- Vesttælling 2010, Bus & Tog, Hovedrapport Juli 2011, COWI
- Analyse af den økonomiske og trafikale betydning af en fast forbindelse mellem Fyn og Als, COWI for Region Syddanmark, august 2011
- Konsekvenser af faste forbindelser over Femern Bælt og Kattegat for Region Syddanmark, Grontmij, 2011
- Borgernes holdning til trafik, Epinion for Region Syddanmark, 2011
- Fra omvej til Smutvej, Fyn og Femern via Lolland, Svendborg, Lolland og Langeland Kommuner, oktober 2009
- Passagerstatistik 3. kvartal 2011, Fyn Bus, november 2011
- Fremtidens mobilitet og transport – vision 2050, DI, marts 2011

FYNSPROJEKTET

Fynsprojektet - Videnindsamling og Videnopdatering om Fyn, Baggrundsrapport februar 2012