

## UDKAST TIL HØRINGSSVAR TIL BYREGION FYN OM

### "FYN I BEVÆGELSE" – INFRASTRUKTURSTRATEGI 2017-2035

Infrastrukturstrategi for Fyn eller "Fyn i bevægelse" er den 4. juli 2016 modtaget i høring frem til 15. september 2016.

#### OVERORDNET SET

Det er et prisværdigt initiativ, Byregion Fyn har taget med udarbejdelsen af en samlet infrastrukturstrategi, vel at mærke en strategi som medtager hele paletten af transportformer. Strategien udgør et glimrende grundlag for videre drøftelser og koordinering vedr. infrastruktur og mobilitet.

Der foreslås oprettelse af et Fynsk Mobilitets Forum og et dertil knyttet Mobilitetspanel. Region Syddanmark vil gerne gøre opmærksom på Syddansk Mobilitetsråd, hvor både de syddanske kommuner (vis KKR), FynBus og en række øvrige interessenter er repræsenteret. Desuden er der en enighed mellem Region Syddanmark, kommunerne/KKR, FynBus og Sydtrafik om oprettelse af et Kollektivt Trafik Forum. Hvis disse fora skal fungere side om side, vil der givetvis være behov for en vis gensidig koordinering af arbejdsområder og beslutningskompetencer.

#### EN GENEREL BETRAGTNING

Der er vedtaget en fælles syddansk vision for den kollektive trafik. Trafikselskaberne, kommunerne og regionen står bag visionen. Første formulering i visionen er, at den kollektive transport "skal være enkel, sammenhængende og konkurrencedygtig med andre transportformer".

Ser man på kortet på side 28 i "Fyn i bevægelse" kan man næppe påstå, at det er enkelhed, der præger det. Og med den manglende enkelhed går også sammenhængen tabt. Der er altså her en tilsyneladende modstrid med den fælles vision (som også kommunerne har tilsluttet sig).

Det virker endvidere påfaldende, at "Fyn i bevægelse" tilsyneladende ser bort fra den ansvarsfordeling, der i kraft af "Lov om Trafikselskaber" er mellem kommuner og region. Region Syddanmark er bestiller (og dermed økonomisk ansvarlig) for den regionale trafik, som ganske vist ikke er særligt præcist defineret. Men fx for R-nettet og X-busserne (som FynBus i sin Trafikplan 2014-2017 viser på siderne 70 og 32) er der næppe tvivl om, at det er regionale – og dermed regionalt finansierede ruter. **Det er FynBus' Trafikplan, som Region Syddanmark forholder sig til,**

**og ud fra hvilken det aftales med FynBus, hvilke udviklinger af det regionale busnet, der skal iværksættes.**

Når der i "Fyn i bevægelse" vises væsentligt afvigende kollektive trafiknet, kolliderer det derfor med den forståelse, Region Syddanmark har med FynBus. Det bemærkes i øvrigt, at der på kortet side 28 fx er vist X-busser mellem Sønderø og Bogense samt mellem Glamsbjerg og Assens, og derudover R-bus mellem Langeskov og Kerteminde. Disse forbindelser forløber helt inden for en enkelt kommune, og vil derfor (uanset deres evt. status som R- eller X-bus) ikke være regionalt finansierede.

### **HVEM GØR HVAD?**

Et vigtigt element i "Fyn i bevægelse" er de fremhævede bokse med overskriften "Hvem gør hvad". I forbindelse med høringssvaret er disse gennemgået og kommenteret i den udstrækning Region Syddanmark antages at deltage, samt i de tilfælde, hvor det virker påfaldende, at Region Syddanmark ikke indgår i løsningen.

Disse kommentarer fremgår af det følgende, idet teksten i boksen er vist med fremhævning, mens Region Syddanmarks kommentar ikke er særligt fremhævet.

Side 13:

Etablere en fælles vidensbank, til indhentning og behandling af data, der med fordel kan etableres i samarbejde med Geo Fyn. Fynbus og Vejdirektoratet betragtes ligeledes som vigtige samarbejdspartnere i forhold til leverancer og behandling af data.

**Kommentar:** I bilagene henvises til hjemmesiden "Byregioner.dk", udviklet og vedligeholdt af Region Syddanmark, og derudover ligger Regionerne inde med et omfattende vidensgrundlag også på geografisk databehandling. Det kan derfor undre, at Region Syddanmark ikke, som FynBus og Vejdirektoratet, opfattes som vigtige samarbejdspartnere.

Side 15:

Sikre den nødvendige mobil og bredbåndsdækning på Fyn, for at kunne udnytte potentialerne i smart-løsninger som eksempelvis selvkørende biler, samkørsel og avanceret rejseinfo.

**Kommentar:** Region Syddanmark deltager gerne i denne bestræbelse, der også er indbygget i den regionale udviklingsstrategi.

Side 19:

Samarbejde med Region Syddanmark, Fynsk Erhverv samt øvrige partnere om fælles interessevaretagelse for de store projekter med betydning for Fyn (E20, Timemodel, Letbanen i Odense, Parallel Lillebæltsforbindelse og reduktion af Storebæltstaksterne).

**Kommentar:** Timemodel og Lillebæltsforbindelse er to af de tre fælles prioriteter, regionen og kommunerne er enige om. Udvidelse af E20 er som en konsolidering af "Det store H" en forudsætning for de strategiske analyser, og indgår derfor på linje med de nævnte regionale-kommunale prioriteter, der er skrevet ind i den regionale udviklingsstrategi. Spørgsmålet om Storebæltstakster indgår ikke i den regionale vækst- og udviklingsstrategi og vil derfor set fra Regionens synsvinkel forudsætte en samlet, ny drøftelse i kredsen af Region og de 22 kommuner. Der er imidlertid næppe tvivl om, at Storebæltstakstens størrelse påvirker Fyns erhvervsliv, og at en nedsættelse ville blive vel modtaget.

Letbanen har Region Syddanmarks fulde opbakning, idet det bemærkes, at der er aftalt et regionalt anlægstilskud på 100 mio. kr.

Undersøge mulighederne for at opnå støttemidler fra CEF-programpuljen. Byregion Fyn skal sammen med Region Syddanmark løfte denne opgave.

**Kommentar:** Transport- og Bygningsministeriet søger CEF-midler til den vestfynske jernbane. Det forekommer umiddelbart, at der ikke derudover er yderligere projekter, der er relevante for CEF-medfinansiering.

Gå i dialog med Region Syddanmark, Trekantsområdet, erhvervsorganisationer m.fl. for at sikre en styrket kobling til Jyllandskorridoren.

**Kommentar:** Region Syddanmark opfatter Byregion Fyn som en del af Jyllandskorridoren, og bidrager gerne til at fremme den fynske tilknytning og synlighed i det pågående arbejde med Hamborg og de vstdanske regioner og større byer.

Samarbejde med Trekantsområdet og Region Syddanmark om at koordinere en strategi for finansiering af en parallel Lillebæltsforbindelse.

**Kommentar:** Finansiering af en ny Lillebæltsforbindelse er en statslig opgave. Som det konkluderes i den strategiske analyse om Lillebælt kan der skabes fuld brugerfinansiering for parallelalternativet.

Side 29:

Drage nytte af Region Nordjyllands erfaringer med overtagelse af den lokale togdrift. Fordele og ulemper ved en lokal overtagelse af driften af et S-tog på Svendborgbanen og Vestfynsbanen skal analyseres med henblik på anbefaling til den videre proces mod skabelsen af Det Fynske S-tog.

**Kommentar:** Lokal overtagelse af togdrift må med den nuværende lovgivning formodes kun at kunne ske med regionen som finansierende part (som det er tilfældet i Nordjylland). Det er derfor helt afgørende, at Region Syddanmark skrives ind i denne aktivitet. Det skal dog understreges, at Region Syddanmark er skeptisk over for dette projekt – men ikke afvisende.

Udvikle busproduktet i samarbejde med FynBus, og sikre at potentialerne udnyttes. Etablere et R-busnet, afprøve X-busserne i drift samt tilpasse og videreudvikle uddannelsesruterne.

**Kommentar:** Busproduktet i almindelighed er delfinansieret af Region Syddanmark, og hvad angår det (jf FynBus Trafikplan 2014-2017) påtænkte R-net samt X-busserne er disse fuldt ud finansieret

af Region Syddanmark (ud over passagerindtægter). Hvis Byregion Fyn ønsker at udvikle busproduktet, er det afgørende at ikke alene FynBus, men også regionen inddrages.

Undersøge om Fynbus kan tildeles opgaven med at samarbejde og skabe synergi med offentlige og private aktører samt andre trafikselskaber.

**Kommentar:** Region Syddanmark ønsker FynBus og Sydtrafik sammenlagt til ét trafikselskab. Det kan dog kun ske, hvis såvel begge trafikselskabers bestyrelser, begge repræsentantskaber samt regionen hver især bakker op om en sammenlægning. Jf. Lov om Trafikselskaber §2, stk. 4 skal FynBus' (et trafikselskabs) vedtægt godkendes af bl.a. Regionsrådet. Regionen vil som udgangspunkt modsætte sig, at FynBus' opgaver udvides, hvis det indebærer, at muligheden for sammenlægning svækkes.

Nyvurdere stationsmønsteret på Vestfynsbanen og Svendborgbanen med hensyn til driftsforhold, strækningsoptimeringer og rejsehastighed, nu og ved et kommende fynsk/jysk S-tog.

**Kommentar:** Region Syddanmark deltog sammen med Transportministeriet, DSB og FynBus i en arbejdsgruppe, der udarbejdede en rapport om lokaltogsbetjeningen på Vestfyn. Rapporten (der blev offentliggjort i marts 2014) gav anledning til markant modstand mod stationslukninger fra såvel de involverede kommuner som fra Region Syddanmark. En nyvurdering af stationsmønsteret må derfor, i det mindste på Vestfyn, opfattes som en opgave, der vil støde an mod tidligere holdninger.

Side 31:

Etablere en fælles interessevaretagelse for de store projekter med betydning for Fyn (E20, Storebæltstaksterne og en ny parallel Lillebæltsforbindelse) i samarbejde med Region Syddanmark og Fynsk Erhverv.

**Kommentar:** Se kommentaren til side 19.

Støtte op om dialogen med Transportministeren med henblik på at iværksætte en egentlig forundersøgelse af en Fyn - Als bro. Første etape kan bestå i at sikre nødvendige forbindelse i form af udbygning af det tilstødende vejnet.

**Kommentar:** Inden en forundersøgelse igangsættes, vil der skulle udarbejdes en strategisk analyse. Hvis parallellen drages til den strategiske analyse af en Kattegatforbindelse (december 2015) vil den afgørende forudsætning (og faktisk den eneste forudsætning) være, at en ny forbindelse kan brugerfinansieres fuldt ud. Med de beregninger, Sønderborg og Fåborg-Midtfyn Kommuner samt Region Syddanmark har fået foretaget med Landstrafikmodellen (juni 2016) virker en fuld brugerfinansiering ikke realistisk.

Udarbejde detaljeret analyse af erhvervstransporten, herunder fokusere på havnene og de "blå" landeveje.

**Kommentar:** Der gøres opmærksom på, at der fx foreligger "Redegørelse om fremtidens godstransport" fra Transportministeriet samt "Fremme af gods på bane" fra Trafik- og Byggestyrelsen. Også fra EU er der udgivet adskillige publikationer om godstransport. Det synes som om, at fokus i disse rapporter mere er på bane- end på søtransport.

Side 37:

**Erhverve Landstrafikmodellen til brug for analyser og prioriteringer.**

**Kommentar: Landstrafikmodellen kan ikke erhverves. Den kan benyttes.** Landstrafikmodellen ligger på DTU. Gennem en særlig uddannelse kan man opnå de fornødne kompetencer til at kunne godkendes til at betjene Landstrafikmodellen.

**Skabe optimale betingelser for fremkommelighed af R- og X-busser.**

Kommentar: "Bedre" betingelser end de nuværende vil være kærkomment. "Optimale" betingelser vil være så omfattende, at det ikke forekommer realistisk.

Side 39:

**Undersøge mulighederne for at danne et fælles fynsk trafikelskab, der varetager flere transportformer.**

Kommentar: Se tidligere kommentar til side 29.

Side 41:

**Få det fynske Erhvervsliv, Region Syddanmark, Udvikling Fyn (og Destination Fyn) og uddannelsesstederne på Fyn til at indgå i mobilitetsinitiativer og fælles fynske infrastrukturprojekter.**

Kommentar: Det er Region Syddanmark som udgangspunkt særdeles positiv overfor.

Side 51:

**Vedvarende have øje for forhandlingerne om realisering af Timemodellen, holde fast kontakt til Transportministeriet og argumentere for Vestforbindelsen i sammenhæng med ønsket om ny Lillebæltsbro.**

**Kommentar:** De tre fælles kommunale-regionale prioriteter for infrastruktur omfatter både en ny Lillebæltsforbindelse og Timemodellen (herunder ny bane på Vestfyn). Region Syddanmark vil derfor bruge alle muligheder for at fremme disse to projekter, men uden at koble projekterne indbyrdes, hvilket der ikke ses nogen begrundelse for. Det bemærkes, at Timemodellen ikke forudsætter en ny Lillebæltsforbindelse.

## **ØVRIGE BEMÆRKNINGER:**

Side 13:

**LTM (landstrafikmodellen) benyttes til at lave prognoser og beregne dynamiske effekter.**

Der gøres forsøg med at beregne dynamiske effekter, men Transport- og Bygningsministeriet har endnu ikke fremlagt en autoriseret metode.

Side 18:

**Det Europæiske Ten-T netværk. Kortet viser det Europæiske Ten-T netværk. Hovednetværket er de ni fremhævede strækninger og består af motorvej og jernbane.**

Med baggrund i, at Region Syddanmark er repræsenteret i ScanMed Corridor Forum skal følgende bemærkes: De ni fremhævede strækninger (Core Network Corridors) udgør kun en del af hovednetværket, nemlig den del, hvor det er besluttet, at hovedparten af investeringerne 2014-2020 skal placeres. Korridorerne består foruden motorvej og jernbane også af havne, kombiterminaler (RRT), lufthavne, byer (Urban Nodes) samt indre vandveje (sidstnævnte er dog ikke relevante i Danmark).

Ved den seneste revision af TEN-T i december 2013 blev retsgrundlaget etableret i form af forordninger. Herved blev gennemførelsen af TEN-T for første gang bindende for medlemsstaterne.

Side 19:

**Til lands vil Timemodellen sikre fynboerne hurtige forbindelser til danske og europæiske vækstcentre som Hamburg, København, Aarhus, Stockholm, Oslo og Berlin.**

Det er nok lige vel optimistisk. Timemodellen har ikke en forbindelse mod den dansk-tyske grænse (hvilket dog er indeholdt i den fælles syddanske prioritet om Timemodellen). Timemodellen kan sikre hurtig adgang fra Odense/Fyn til Aarhus-Aalborg og København og videre ud i hele landet gennem opgraderede strækninger, men uden for landets grænser rækker den ikke, og hurtigere forbindelser mod Stockholm og Oslo samt Hamburg og Berlin er således afhængige af, at Sverige, Norge og Tyskland hver især udvikler deres banetrafik.

Side 19:

**Timemodellen og Togfonden sætter retning for fremtidens transport på jernbanenettet. Det består af udvidelse af kapacitet, elektrificering, nye sporanlæg, nyt og forbedret signalprogram samt nyt materiel.**

Timemodellen forudsætter nyt materiel – hurtigere tog. Derimod omfatter Togfonden ikke nyt materiel, idet dette forudsættes anskaffet af operatørerne.