



HVIDBOG

Resultat af høring 1. aug. til 15. sept. 2016 omkring forslag til "Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35"
 Høringen er gennemført blandt de 10 fynske kommuner og en række privat og offentlige interessenter

Hvidbogen indeholder alle høringssvar og indstilling til de fynske politikere om på hvilke områder høringssvarene anbefales at give anledning til præcisering og evt. ændringer i indholdet (tekst og kortbilag) i det fremlagte forslag.

04.11.2016

Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35 – Hvidbog.

Dette notat indeholder en oversigt over de indkomne høringsvar og forslag til ændringer som de indkomne høringsvar til infrastrukturstrategien kan give anledning til.

Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35 er de fynske kommuners fælles strategiske overligger, som skal udmøntes i den fysiske planlægning gennem kommunernes trafikplanlægning, planstrategier og kommuneplaner i de kommende år.

Forslaget til infrastrukturstrategi har været fremlagt i offentlig høring i perioden 1. august – 15. september 2016 blandt de 10 fynske kommuners politiske fagudvalg og en række private og offentlige interessenter (se liste bagest)

Der er i denne periode indkommet i alt 16 høringsvar.

Projektgruppen:

Navne

Høringsvar er behandlet efter samme metodik:

1. Høringspartens navn og fremsendte synspunkter og kommentarer
2. Projektgruppens vurdering af, hvilken betydning forslaget kan have for infrastrukturstrategien.
3. Projektgruppens anbefaling til Borgmesterforum, hvorvidt strategien på omtalte punkter bør suppleres, ændres eller fastholdes som i forslaget eller tildes anden opmærksomhed.

Alle høringsvar i deres helhed er vedlagt. Det drejer sig om følgende:

Bilagsnummer:	Høringspart
1-10	De fynske kommunalbestyrelser
11	Transport- og Bygningsministeriet
12	Fynbus
13	Region Syddanmark
14	DI, Fyn
15	Fynsk Erhverv
17	Lo, Fyn
18	Danske Fragtmænd og Dansk Taxiråd
19	Vejdirektoratet
20	Destination Fyn Klyngen
21	Egeskov

Byregion Fyn Sekretariatet, november 2016

Bemærkninger

Generelt om forslag til Infrastrukturstrategi Fyn (s.1-5)

Høringspart/-svar – Byregion Fyns bemærkninger til høringssvaret	Indstilling om evt. ændring i infrastrukturstrategien
<p>Nordfyns Kommune Nordfyns Kommune finder, at det er positivt med en fælles strategi og et stærkere samarbejde på Fyn med videre, hvor kommunerne gensidigt og politisk understøtter de infrastrukturelementer, som kan markere Fyn som nationalt vækstområde med et internationalt udsyn. Det er kommunens vurdering at strategien er et godt udgangspunkt for at målrette de indsatser, der skal til for at sikre en optimal infrastruktur frem mod 2035.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Middelfart Kommune Lige indkommet: Middelfart Byråd bakker fuld op om det Infrastrukturplans forslag som et enigt Borgmesterforum har sendt i høring.</p> <p>Middelfart Byråd mener det er meget vigtigt, at hele Fyn taler med en stemme i spørgsmålet om de store infrastruktur investeringer.</p> <p>Middelfart Byråd bakker også fuldt op om forslagetets prioritering af udvidelsen af E20 over Fyn, den 3. Lillebæltsforbindelse som en parallel bro, timemodellen for togtrafikken og letbanen i Odense. De opgaver som forslaget lægger op til vi lokalt skal arbejde med, er helt i tråd med hvad Middelfart Kommune i forvejen arbejder med.”</p>	<p>Indstilling</p>
<p>Assens Kommune Assens Kommune finder, at den fælles fynske infrastrukturstrategi er et solidt grundlag for den videre udvikling af den fynske byregion, som en integreret del</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>af et sammenhængende Danmark. Strategien ”Fyn i bevægelse” understøtter – med flere interessante greb – udviklingen i Assens Kommune og flugter godt med kommunens planstrategi: Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p> <p>Assens Kommune foreslår udarbejdet en kortere og mere læsevenlig udgave – fx i form af Pixi udgave med mål og handlinger. Læsevenligheden i strategien kunne styrkes ved udbyggede kort- og signaturforklaringer til kortene, som kan være svære at læse. Projektgruppens bemærkninger Kortene med deres signaturforklaringer gennemgås og opdateres med det formål at styrke læsbarheden. Der arbejdes videre med en kortere og mere læsevenlig udgave (Pixiudgave)</p>	<p>Indstilling 1 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at der efterfølgende udarbejdes en kort udgave af infrastrukturstrategien (Pixi-bog).</p>
<p>Faaborg-Midtfyn Kommune Forslaget kan anbefales godkendt, men der forestår efter strategiens vedtagelse et meget vigtigt prioriteringsarbejde omkring de fælles prioriteringer Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet efterfølgende prioriteringer er helt afgørende for strategiens implementering og forventede succes. Side 37, 1. spalte, midtfor ”prioriteringer mellem de mange indsatser i de fynske korridorer og knudepunkter skal ske på baggrund af opbygget viden og fælles fynsk afklaring i den første periode (2017-21)” Afsnittet synes at indeholde tilstrækkelig hensyntagen til det fremsendte ønske og er dermed indeholdt i forslaget.</p> <p>Der savnes en mere udviklet vægtning i strategiens indledningsafnit af hovedønsket om at fremme den fynske erhvervs- og beskæftigelsesudvikling, der kan danne grundlag for den videre fælles fynske prioritering af indsatser frem mod 2035. Og mindre fokus på at fremme tilgængelighed/mobilitet bredt på Fyn Projektgruppens bemærkninger I forslaget til infrastrukturstrategi er der forsøgt lagt et helhedssyn på mobilitet, der tilgodeser behov for god fremkommelighed og tilgængelighed</p>	<p>Indstilling (A) Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p> <p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst, da synspunktet i høj grad allerede er tilgodeset og indpasset i helheden.</p>

<p>for borgerne og for virksomhederne. De foreslåede prioriteter, og udpegede korridorer og knudepunkter skal tilgodese alle typer af rejser på Fyn (erhvervsrejser, bolig-arbejdssted og bolig-ærinde- og fritidsrejser. For at styrke rammebetingelser for en samlet vækst i arbejdspladser og bosætning. Ved at prioritere de ”regionale ture”, dvs. kommunegrænseoverskridende og over 10 km, har fokus faktisk været større på erhvervs- og turismedelen frem for på det nære liv.</p>	
<p>Svendborg Kommune Forslaget anbefales godkendt af byrådets flertal. Liste Ø i Svendborg Byråd har ønsket at afgive en mindretalsudtalelse, hvor der skal ændres på en række strategiske prioriteringer for at listen kan anbefale infrastrukturstrategien til godkendelse. Projektgruppens bemærkninger Til efterretning,</p> <p>Uber bør ikke nævnes i den endelige udgave Projektgruppens bemærkninger Til efterretning.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p> <p>Indstilling 2 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at <i>betegnelsen ”Uber” fjernes på siderne 9 og 15.</i></p>
<p>Ærø Kommune Forslaget til infrastruktur kan godkendes uden bemærkninger Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Langeland Kommune Ingen bemærkninger fremsendt Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Nyborg Kommune Forslaget anbefales godkendt Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>Kerteminde Kommune Forslaget anbefales godkendt. Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Odense Kommune Odense Kommune tilslutter sig strategiens indhold og mål, herunder Det Fynske Mobilitetskort og ikke mindst udgangspunktet om samarbejde på tværs af Fyn samt betydningen af partnerskaber. Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Trafik- og Byggestyrelsen Vi skal indledningsvist takke for muligheden for at afgive høringssvar til den fælles fynske infrastrukturstrategi 2017 – 35. Strategien er grundigt forberedt med analyser, dialog og inddragelse, og den må derfor antages at kunne udgøre et godt grundlag for den videre dialog mellem de fynske kommuner. De gennemførte analyser munder ud i en række strategiske/politiske prioriteringer, herunder prioriteringer vedrørende statslig infrastruktur. Grundet deres karakter af politiske udmeldinger vurderes formålet med dem at være grundlag for en politisk debat, som Trafik- og Byggestyrelsen som administrativ enhed vil afholde sig fra at deltage i. Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>FynBus (side 2) FynBus' tanker og planer er i høj grad indarbejdet i Infrastrukturplanen, da væsentlige elementer fra Fyn Bus' Trafikplan 2014-2017 kan genfindes i strategien, såvel som de input der fremkom i projektgruppearbejdet. FynBus har derfor ikke yderligere bemærkninger til selve planen, men ser frem til arbejdets næste faser, hvor planer og visioner skal udmøntes i konkrete analyser, handleplaner og investeringer. I dette arbejde bidrager FynBus gerne aktivt, også i koordineringsrollen for ejerkredsen.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>Fyn Bus bestyrelse drøftede Infrastrukturplanen på møde den 7. september 2016. Drøftelserne gav ikke anledning til bemærkninger.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	
<p>Region Syddanmark (side 1) 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.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>DI Fyn (side 1) I DI Fyn synes vi, at det er meget positivt, at de 10 fynske kommuner er gået sammen om en fælles infrastrukturstrategi, og at Fyn vil tale med én stemme.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>DI Fyn (side 1)</p> <p>For lidt fokus på erhvervslivet DI Fyn mener, at udkastet til infrastrukturstrategi har for lidt fokus på, hvad der skal til for at få virksomheder til at satse på Fyn. Her er der brug for, at kommunerne prioriterer de dele af den kommunale infrastruktur, der har størst betydning for erhvervslivet. DI tager hvert år - i forbindelse Lokalt Erhvervsklima undersøgelsen - temperaturen på tilfredsheden med både vejnettet og den kollektive transport i de enkelte kommuner. DI Fyn mener, at det bør være en målsætning for Byregion Fyn, at man i de kommende år får løftet virksomhedernes tilfredshed med den lokale infrastruktur.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Opdraget for infrastrukturstrategien har været at se bredt på samtlige</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>trafikformer, og på samtlige de faktorer, der har betydning for at skabe sammenhæng og sammenhængskraft på Fyn som basis for at skabe vækst. Ved at prioritere de "regionale ture", dvs. kommunegrænseoverskridende og over 10 km, har fokus faktisk været større på erhvervs- og turismedelen frem for på det nære liv. Byregion Fyn vil meget gerne indgå i yderligere samarbejde med DI Fyn om den lokale infrastruktur, f.eks. i sammenhæng med forslaget på side 31 om at igangsætte yderligere analyser og tiltag, der fokuserer på transporterhvervets fremkommelighed, havnene og de "blå" landeveje. Desuden er der i møde med DI drøftet digitale muligheder for direkte involvering af de enkelte kommuners virksomheder.</p>	
<p>Fynsk Erhverv (side 1) Fynsk Erhverv vil gerne anerkende de fynske kommuners beslutning om at udarbejde en fælles fynsk infrastrukturstrategi, der skal danne grundlag for en fokuseret indsats frem mod 2035 og styrke videndeling og samarbejde kommunerne imellem - og mellem eksterne interessenter. Det er afgørende at sikre en sammenhængende og velfungerende fysisk og digital infrastruktur, der til fulde understøtter virksomhedernes behov og sikrer høj mobilitet, optimal tilgængelighed og hurtig kommunikation - og ikke mindst kobler Fyn på de vitale trafikårer til lands, til vands og i luften. Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Fynsk Erhverv (side 2) Fynsk Erhverv ser frem til fortsat godt samarbejde om udvikling og vækst i den fynske byregion - og til et stærkere samarbejde for fremme af de fynske prioriteringer regionalt/nationalt. Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet Byregion Fyn gerne vil indgå i et yderligere samarbejde med Fyns Erhverv om den lokale infrastruktur.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>LO Fyn (side 1)</p>	<p>Indstilling</p>

<p>Overordnet gode forslag, som dog mest har karakter af et idekatalog, som godt kunne trænge til nogle flere prioriteringer.</p> <p>Opbakning til de 4 hovedprioriteter (nævnt i forordet): 3. spor E20, timemodellen, letbane Od, 3. Lillebæltsforbindelse. Også gode intentioner omkring fynske S-baner og udbygning af letbanen i Odense, hvor vi finder det væsentligt at udbygning sker.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Til efterretning, idet det bemærkes, at kommentarerne om behovet for flere prioriteringer er der helt enighed om, dog således, som også beskrevet på side 11, hvor det pointeres, at vigtigheden af at få skabt "et fælles spillebrædt" træder før den videre prioriteringsindsats.</p>	<p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>LO Fyn (side 1)</p> <p>Virksomheden – eller rettere forretningsmodellen - Uber bør generelt ikke nævnes i en sådan rapport, og da slet ikke så længe alt tyder på, at modellen er ulovlig.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Til efterretning. Det har ikke været hensigten at reklamere for Uber som virksomhed, men blot at sætte billeder på nye modeller i fremmarch, da det ellers er svært at gøre "det nye" begribeligt. I forlængelse af retssagen mod Uber slettes Uber nu alle steder i rapporten.</p>	<p>Indstilling 3, som 2</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst:</p> <p><i>Betegnelsen "Uber" fjernes på siderne 9 og 15.</i></p>
<p>Vejdirektoratet (side 1)</p> <p>Vejdirektoratet har med interesse gennemlæst forslaget til infrastrukturstrategi, herunder intentionerne vedr. forbedring af mobilitet og trafiksikkerhed, udbygning af samarbejder mv., der også er i overensstemmelse med de mål Vejdirektoratet arbejder for som vejmyndighed for statsvejnettet.</p> <p>I det omfang strategien vedrører ønsker til statens vejnet skal dog bemærkes, at omfanget af de midler som staten kan afsætte til vejinvesteringer besluttet i forbindelse med de årlige finanslove. Investeringer til ændringer og forbedringer af bl.a. fremkommeligheden på hovedlandevejsnettet sker ud fra en politisk prioritering på det samlede hovedlandevejsnet i Danmark.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p>	<p>Indstilling</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

Til efterretning	
<p>Destination Fyn Klyngen Allerførst tak for et interessant og fremtidssynet papir med visionære fælles indsatser inden for den fynske infrastruktur. En sammenhængende og fremtidsfokuseret infrastruktur er af stor vigtighed for at aktivere vækstpotentialer inden for fynsk turisme – og fynsk erhverv generelt. F.eks. er en god infrastruktur en vigtig forudsætning for at indfri ambitionerne og vækstpotentialet i erhvervsudviklingsindsatsen: BIKE ISLAND.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling - Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35 Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Egeskov Jeg har med tak modtaget og læst det spændende materiale omkring Fyn i bevægelse, flot og visionært.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling - Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35 Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

Vision, viden og trends – side 8-15

Høringspart/-svar – Byregion Fyns bemærkninger til høringssvaret	Indstilling om evt. ændring i infrastrukturstrategien
<p>Nordfyns Kommune Nordfyns Kommune ønsker at strategien eksplicit understøtter transport med alternative energiformer, for eksempel el-ladestationer og gastankanlæg (jvf. s. 15)</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Synspunktet kan med fordel indarbejdes side. 15 og være med til at eksemplificere det fynske ønske om at understøtte en bæredygtig transport og mobilitet på Fyn.</p>	<p>Indstilling 4 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at der i midterste spalte side 15 indføres ”der understøtter transport med alternative energiformer, for eksempel el-ladestationer og gastankanlæg”.</p>
<p>Middelfart Kommune</p> <p>Svendborg Kommune Der bør udarbejdes et tillæg til strategien, der viser hvordan de mange trafikale løsninger kan implementeres, samtidig med at klimabelastningen nedbringes</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Det vil være relevant at dokumentere nedbringning af klimabelastningen i forbindelse med implementering af infrastrukturstrategiens mange trafikale løsninger.</p>	<p>Indstilling 5 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at der (s. 15 Trends ...) under rubrikken ”hvem gør hvad-kommunerne sammen” tilføjes: ”Enkeltprojekter, der er med til at implementere strategien skal dokumentere, hvordan klimabelastningen kan nedbringes.”</p>
<p>Trafik- og Byggestyrelsen Styrelsen noterer sig (dog) følgende om forudsætningerne: At der forudsættes yderligere analyser bl.a. med anvendelse af landstrafikmodellen. Trafik- og Byggestyrelsen vurderer, at det vil være gavnligt med yderligere analyser, herunder bør en kvalificering omfatte samfundsøkonomiske analyser med udgangspunkt i ’Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet’, hvilket vil gøre det muligt at sammenligne med andre infrastruktur-projekter og/eller driftsscenerier.</p>	<p>Indstilling 6 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst. Side 13 (Viden ...) sidste sætning i afsnittet ”Dataværktøjer til prognoser og prioritering”: ”Derfor vil det være oplagt at bruge LTM i den videre proces med udfoldelse af infrastrukturstrategien, særligt i forhold til prioritering af investeringer og indsatser.” ændres til ” Derfor vil det være oplagt at bruge LTM i den videre proces med udfoldelse af</p>

<p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet implementering af infrastrukturstrategien skal anvende alle relevante analyseværktøjer.</p>	<p><i>infrastrukturstrategien, samt kvalificere med yderligere samfundsøkonomiske analyser, i forhold til prioritering af investeringer og indsatser.”</i></p> <p>Indstilling 7 Side 13 (Viden ...) under ”Hvem gør hvad” – ”Kommunerne sammen (Byregion Fyn): ”Udarbejde beslutningsgrundlag for fremtidigt datagrundlag (LTM og kvadratnetsdata).” ændres til ”Udarbejde beslutningsgrundlag for fremtidigt data- og analysegrundlag (F.eks. kvadratnetsdata, TU-data, Landstrafikmodellen samt ”Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet).”</p>
<p>Region Syddanmark (side 5) s. 13: ” LTM (landstrafikmodellen) benyttes til at lave prognoser og beregne dynamiske effekter.” Kommentar: Der gøres forsøg med at beregne dynamiske effekter, men Transport- og Bygningsministeriet har endnu ikke fremlagt en autoriseret metode. Projektgruppens bemærkninger Til efterretning.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Region Syddanmark (side 2) ”Hvem gør hvad” s. 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 Regionen inde med et omfattende vidensgrundlag også på geografisk databehandling. Region Syddanmark bør nævnes som samarbejdspartner på linje med FynBus og Vejdirektoratet Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>Indstilling 8 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at Region Syddanmark indskrives på lige linje med Geo Fyn, Fynbus og Vejdirektoratet, s. 13</p>

<p>Region Syddanmark (side 2) <i>"Hvem gør hvad" s. 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."</i></p> <p>Kommentar: Region Syddanmark deltager gerne i denne bestræbelse, der også er indbygget i den regionale udviklingsstrategi.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Fynsk Erhverv (side 1) Vi hæfter os særligt ved TU-undersøgelsens resultater, hvor det fremgår, at langt den meste trafik er lokal og ærinde- eller fritidsture, modsat pendling til/fra arbejde. Og at de udpegede trafikale korridorer og knudepunkter dækker mere end 95 % af det behov, der kan ses af de eksisterende transportmønstre. Det bekræfter vigtigheden af et lokalt og tværkommunalt koordineret skarpt fokus på infrastrukturen, ligesom det bekræfter, at udvidelsen af den fynske motorvej i højere grad er et nationalt anliggende end et rent fynsk anliggende. Der er derfor behov for hurtigst muligt ved hjælp af Landstrafikmodellen at få lavet beregninger på de samfundsøkonomiske effekter og gevinster, så den fynske motorvejsudvidelse kan opnå højeste prioritering, når de næste nationale infrastrukturinvesteringer skal besluttes.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet der bør gøres en indsats for hurtigt at tilegne sig rettigheder til LTM og få anvendt LTM.</p>	<p>Indstilling 9 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst. Under "Hvem gør hvad" side 37 efter afsnittet "<i>Der sikres rettigheder til anvendelse af Landstrafikmodellen til brug for analyser og prioriteringer.</i>" tilføjes "<i>Det bør ske hurtigst muligt for at styrke argumentationen for nationale infrastrukturinvesteringer på Fyn</i>".</p>
<p>Fynsk Erhverv (side 1) Et særligt opmærksomhedspunkt bør være de fremtidige trends og teknologier, der vil påvirke prioriteringer, transportmønstre og valg af transportmidler. Her bør det sikres, at strategien forholder sig til målene - og ikke låser sig fast på midlerne, som f.eks. er tilfældet ved planerne for en fynsk letbane.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet det skal bemærkes, at det ikke har været tanken at låse</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>sig fast på bestemte transportformer, men at være åbne for de mest operationelle og økonomisk forsvarlige løsninger på det givne tidspunkt. Hvilket er signaleret med forslag om f.eks. BRT- eller letbaneløsninger på side 29.</p>	
<p>Vejdirektoratet (side 2) Vejdirektoratet bemærker desuden, at der flere steder i teksten gøres opmærksom på, at der kan opnås gevinster ved samarbejde om datafangst og anlæg og drift af vejnettet. Det er også et område, som Vejdirektoratet har arbejdet med, også i samarbejde med kommunerne. Se f.eks. Vejdirektoratets hjemmeside, hvor der er et tema om samarbejde i vejsektoren: http://vejdirektoratet.dk/da/vejsektor/samarbejde/sider/default.aspx Projektgruppens bemærkninger Til efterretning og brug i det videre samarbejde.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

Fyn, Danmark og Europa – side 18-19

Høringspart/-svar – Byregion Fyns bemærkninger til høringssvaret	Indstilling om evt. ændring i infrastrukturstrategien
<p>Nordfyns Kommune Infrastrukturen til og omkring HCA Airport bør være en del af en fælles fynsk strategisk indsats for at bevare og evt. udbygge en lufthavn i byregionen, som et tilbud til større virksomheder og samt for borgerenes adgang til hurtige internationale forbindelser (jvf. s. 19)</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet HCA Airport allerede i Det Fynske Mobilitetskort 2017-35 er udpeget til byregional terminal med byregionale korridorer som adgangsvej. Som ønsket vil der kunne påpeges behovet for en fælles fynsk indsats.</p>	<p>Indstilling 10 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at der på side 39 (Organisering og partnerskaber) ”Hvem gør hvad – kommunerne sammen” tilføjes et nyt punkt om HCA Airport: <i>”Der igangsættes en fælles fynsk strategisk indsats for at bevare og evt. udbygge en lufthavn i byregionen, som et tilbud til større virksomheder og samt for borgerenes adgang til hurtige internationale forbindelser”.</i></p>
<p>Middelfart Kommune</p> <p>Assens Kommune Udvidelse af E.20 med et 3. spor og den vestfynske højhastighedsbane er af afgørende betydning for Assens og Fyn</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet det allerede fremgår af infrastrukturstrategien at udvidelse med 3. spor på E20 og en vestfynsk højhastighedsbane (Timemodellen) er én af de fynske fælles hovedprioriteter.</p>	<p>Indstilling 11 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at det tydeliggøres i indledende afsnit (s. 4), at udvidelse af E20 med 3. spor, Timemodellen, parallel Lillebæltsforbindelse og Odense Letbane er de 4 højest prioriterede infrastrukturindsatser på Fyn</p>
<p>Faaborg-Midtfyn Kommune Der bør være et større fokus i strategien på de sydlige forbindelser til omverdenen (Europa) via Lolland og Als. Dette bør fremhæves yderligere i strategien ved at belyse perspektiver og realiseringsmuligheder herfor.</p>	<p>Indstilling 12 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst. De foreslåede overordnede prioriteter fastholdes, men for at understrege behovet for gode forbindelser til Tyskland tilføjes side</p>

<p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>I forslaget til infrastrukturstrategi (s. 10,19, 22,30 og især 31 og 45) fremgår en tydelig prioritering og understregning af vigtigheden af gode forbindelser til Tyskland (via Als og Lolland). Der er 4 hovedprioriteter på Fyn (3. spor på E20, Timemodellen, Ny Parallel Lillebæltsforbindelse, Letbanen i Odense). Herunder kommer en række (og i strategien ligestillede) byregionale udfordringer i form af udvikling af knudepunkter og korridorer, som har fynsk/byregional betydning. Der ligger et arbejde forud (analyser, evt. dannelse af partnerskaber, vurdering af taktiske muligheder) og efterfølgende prioriteringer af, hvilke indsatser der skal gennemføres først. Udredning af realiseringsmuligheder for forbedrede forbindelser til Tyskland via Als og Lolland er tilstrækkelig beskrevet i strategien og skal ske i implementeringsfasen af de enkelte indsatser.</p>	<p>19 "Hamburg og Berlin", som eksempler på vigtige trafikale mål i Nordtyskland.</p> <p>Indstilling 13</p> <p>Det anbefales, at fastholde de 4 fynske hovedprioriteter, og ikke udtale sig i strategien om de evt. næstkommende prioriteter.</p>
<p>Nyborg Kommune</p> <p>Brotaksterne indsættes som ny fælles overordnet prioritet for Fyn, når Letbane Odense udgår af de 4 aftale fælles hovedprioriter</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Det vil ikke være hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt, at indsætte navn og retning på nye prioriteter, der afventer realisering af de 4 store fynske prioriteter. Det vil svække styrken og opbakningen til de kommende års arbejde med at få gennemført hovedprioriteterne.</p>	<p>Samtidig anbefales dog, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst på side 19 og 31 : Side 19 (Fyn i Danmark og Europa) under "HVEM GØR HVAD"-kommunerne sammen med andre" Indsættes "Deltage i samarbejde med erhvervslivet o.a. om reduktion af Storebæltstaksterne" Side 31 (Veje og færges) i afsnittet "De store projekter i landskorridoren", hvor "Efter den optagne gæld i Storebæltsforbindelsen er afviklet, ønskes en takst fastsat, der alene afspejler vedligeholdelsesomkostningerne." ændres til "Efter den optagne gæld i Storebæltsforbindelsen er afviklet, ønskes en takst fastsat, der i højere grad afspejler vedligeholdelsesomkostningerne."</p>
<p>Region Syddanmark (side 6)</p> <p>s. 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.</p> <p>Kommentar: 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</p>	<p>Indstilling 14</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at formuleringen ændres til "Kortet viser det Europæiske Ten-T netværk. Hovednetværket er de ni fremhævede strækninger og består af motorvej, jernbane, havne, kombiterminaler, lufthavne m. m."</p>

<p>havne, kombiterminaler (RRT), lufthavne, byer (Urban Nodes) samt indre vandveje (sidstnævnte er dog ikke relevante i Danmark).</p> <p>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.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Til efterretning idet de nye oplysninger anvendes i det videre arbejde.</p>	
<p>Region Syddanmark (side 6)</p> <p>s. 19: ” <i>Til lands vil Timemodellen sikre fynboerne hurtige forbindelser til danske og europæiske vækstcentre som Hamburg, København, Aarhus, Stockholm, Oslo og Berlin.</i>”</p> <p>Kommentar: 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.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Til efterretning.</p>	<p>Indstilling</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Region Syddanmark (side 6)</p> <p>s. 19: ” <i>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.</i>”</p> <p>Kommentar: Timemodellen forudsætter nyt materiel – hurtigere tog. Derimod omfatter Togfonden ikke nyt materiel, idet dette forudsættes anskaffet af operatørerne.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Til efterretning, idet det præciseres, at der forudsættes nyt materiel.</p>	<p>Indstilling 15</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at der forudsættes nyt materiel: ”<i>Timemodellen og Togfonden sætter retning for fremtidens transport på jernbanenettet. Det består af udvidelse af kapacitet, elektrificering, nye sporanlæg, og nyt og forbedret signalprogram samt forudsætter nyt materiel.</i>”</p>

<p>Region Syddanmark (side 2) <i>"Hvem gør hvad" s. 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)."</i></p> <p>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 dette fælles grundlag og vil derfor set fra Regionens synsvinkel forudsætte en samlet, ny drøftelse i kredsen af Region og de 22 kommuner. Letbanen har Region Syddanmarks fulde opbakning, idet det bemærkes, at der er aftalt et regionalt anlægstilskud på 100 mio. kr.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Det er en fejl, at Storebæltstaksterne er skrevet ind på linje med de fire prioriteter, E20, Timemodel, Letbanen i Odense og Parallel Lillebæltsforbindelse, som borgmestrene fastholdt som de fælles prioriteter på sit møde den 29. juni 2016. Storebæltstaksterne vil på linje med andre forslag til vigtige fælles prioriteringer først blive bragt i spil og vurderet, når en eller flere af de fire prioriteringer er bragt sikkert til udførelse.</p>	<p>Indstilling 16 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at " Storebæltstaksterne" i denne sammenhæng udgår.</p>
<p>Region Syddanmark (side 3) <i>"Hvem gør hvad" s. 19: "Undersøge mulighederne for at opnå støttemidler fra CEF-programpuljen. Byregion Fyn skal sammen med Region Syddanmark løfte denne opgave."</i></p> <p>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.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Region Syddanmark (side 3) <i>"Hvem gør hvad" s. 19: " Gå i dialog med Region Syddanmark, Trekantsområdet, erhvervsorganisationer m.fl. for at sikre en styrket kobling til Jyllandskorridoren."</i></p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>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.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Der tænkes sandsynligvis på det fynske område dækket af Byregion Fyn. I øvrigt til efterretning.</p>	
<p>Region Syddanmark (side 3) "Hvem gør hvad" s. 19: "Samarbejde med Trekantsområdet og Region Syddanmark om at koordinere en strategi for finansiering af en parallel Lillebæltsforbindelse."</p> <p>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.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Hovedformålet er samlet at arbejde for etablering af ny parallel Lillebæltsforbindelse, herunder ved udarbejdelse af analyser og påpejning af muligheder for finansiering af anlæg.</p>	<p>Indstilling 17 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at "finansiering" ændres til "anlæg, herunder finansiering": "Samarbejde med Trekantsområdet og Region Syddanmark om at koordinere en strategi for anlæg, herunder finansiering af en parallel Lillebæltsforbindelse."</p>
<p>LO Fyn (side 1-2) Med hensyn til en 3. Lillebælt forbindelse: Det er ikke bare et godt forslag, men også en nødvendighed. Ikke bare for vejtrafikken, men også for jernbanen, da den nye højhastighedsbane på Vestfyn skaber en kæmpe flaskehals mellem Kavslunde og Snoghøj. Et alternativ – i hvert fald så længe E20 og jernbanen på Vestfyn ikke er udbygget – kunne være at den 3. Lillebælt forbindelse gik fra Odense via Odense Lufthavn til Bogense og videre over Lillebælt til Juelsminde med både motorvej og jernbane og som et alternativ til de Østjyske ideer om en Kattegat forbindelse mellem Kalundborg – Samsø – Aarhus, som vil være til stor skade for Fyn. Motorvejen i et sådant projekt kunne i øvrigt føres ad Ring 3 Øst for Odense (som en forlængelse af Svendborgmotorvejen) via Seden Strandby, Stige Ø og til Beldringe.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Det er tidligere i en rapport fra Atkins vist, at der kan argumenteres for en delvis sammenkobling af ny Lillebæltsforbindelse og Timemodellen. Til forslaget om forbindelsen mellem Bogense og Juelsminde skal blot kommenteres, at det for nuværende ikke stemmer overens med beslutningen om de fire overordnede prioriteringer, herunder en parallel Lillebæltsforbindelse.</p>	
<p>Destination Fyn Klyngen</p> <p>Destination Fyn Klyngen vurderer, at følgende bør fremhæves mere: Fokus på tilgængeligheden <i>til</i> Fyn og Øerne – både fra hovedstadsområdet, Jylland og Tyskland. F.eks. er køreafstanden fra Odense til Tysklands 2. største by Hamburg under 210 km, Flensburg-Odense er 155 km, og København-Odense er 165 km.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Til efterretning, idet det bemærkes, at afsnittet side 19 "Fra Fyn til verden – til lands, til vands og i luften" selvfølgelig også er tænkt at gælde den modsatte vej.</p>	<p>Indstilling 18</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at afsnitoverskriften side 19 "Fra Fyn til verden – til lands, til vands og i luften" ændres til "Fra Fyn til verden – til lands, til vands og i luften – og omvendt".</p>
<p>Egeskov</p> <p>Jeg er endog meget overrasket over at den store andel af trafik, som omfatter fritid 41 %, ikke fylder mere i rapporten, ligesom fokus på et af de største vækstområder, turisme ikke nævnes i særlig grad.</p> <p>Min anbefaling er at der i højere grad sættes fokus på infrastruktur og tilgængelighed mod Fyn og rundt på Fyn for turister og folk i bevægelse på ferie eller i fritiden.</p> <p>Der beskrives nemmere tilgang til Hamborg. København og evt. HCA. Airport, men jeg læser intet om lettere tilgængelighed til turistattraktioner, Kultur og Naturoplevelser på Fyn udover, at der er nævnt noget under supercykelstier i det Sydfynske.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Til efterretning, idet det bemærkes, at det ikke har været hensigten særligt at omtale enkelte erhvervsgrøner, men samlet at se på, hvordan det overordnet har kunnet være muligt at pege på de vigtigste trafikale korridorer og</p>	<p>Indstilling 19</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at det på side 19 under "Fyn udvider sit arbejdskraftopland" de sidste fem linjer ændres fra "<i>Udvekslingen går begge veje, og attraktivitet er ikke alene bestemt af arbejdspladser. Derfor er det afgørende, at der er gode forbindelser til alle egne på Fyn, for at bevare og tilbyde et mangfoldigt Fyn.</i>" til "<i>Udvekslingen går begge veje, og attraktivitet er ikke alene bestemt af arbejdspladser. Også kultur- og fritidsaktiviteter, turistmål og naturoplevelser er vigtige parametre. Derfor er det afgørende, at der er gode forbindelser til alle egne på Fyn, for at bevare og tilbyde et mangfoldigt Fyn.</i>"</p>

knudepunkter. I beskrivelsen på side 13 under "TU-data understøtter udpegning" ligger implicit, at også at fritiden/turismen er omfattet og tilgodeset: *"De udpegede korridorer og knudepunkter dækker mere end 95 % af det behov, der kan ses af de eksisterende transportmønstre. Det vurderes, at man, med målrettede indsatser i disse korridorer, vil kunne styrke sammenhængskraften og sikre en udvikling på hele Fyn"*. En mere målrettet indsats ift. de enkelte turistattraktioner, f.eks. sæsonbestemt i den kollektive transport, bør udvikles i det videre arbejde. Det kan dog tilføjes en bemærkning om, at også kultur- og fritidsaktiviteter, turistmål og naturoplevelser er vigtige parametre for bosætning og arbejdspladser.

Det fynske mobilitetskort – korridorer og knudepunkter – side 20-25

Høringspart/-svar – Byregion Fyns bemærkninger til høringssvaret	Indstilling om evt. ændring i infrastrukturstrategien
<p>Nordfyns Kommune Nordfyns Kommune understreger vigtigheden af Ring 3 Vest realiseres med et forløb til Otterupvejen, så der skabes bedre sammenhæng mellem den nordlige del af Fyn og Odense Nord samt lufthavnen til den fynske motorvej.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet dette allerede fremgår af infrastrukturens kort side 48.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Middelfart Kommune</p> <p>Assens Kommune Kommunen støtter udpegningen af Aarup som byregional udviklingsterminal og ser sammenhænge til kommunens udviklingsplaner for Aarup by og opland</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, at Assens Kommune bakker op om udpegningen af Aarup som byregionale udviklingsterminal.</p> <p>Kommunen ønsker strækningen Hårby- Brobyværk-Ringe udpeget som kommunal korridor på det Fynske Mobilitetskort for at styrke sammenhængen Assens-Hårby-Svendborgmotorvejen</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet denne supplerende udpegning vil styrke sammenhængen i de kommunale korridornetværk mod Ringe og Svendborgmotorvejen.</p> <p>Der ønskes busforbindelser mellem Faaborg og Campus i Glamsbjerg</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p> <p>Indstilling 20 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at den kommunale korridor udvides til at omfatte strækningen Hårby-Nr. Broby, så der skabes en sammenhængende kommunal korridor fra Hårby til Ringe/Svendborgmotorvejen.</p> <p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i</p>

<p>Dette ønske er meget specifikt og bør rettes til Fynbus. Hvor infrastrukturstrategien er mere overordnet og tager bestik af de langsigtede mål og udviklingsønsker.</p>	<p>strategiens tekst.</p>
<p>Faaborg-Midtfyn Kommune Faaborg-Midtfyn Kommune er optaget af grundigt at få belyst mulighederne for en fast forbindelse Fyn-Als, og mener at dette vil tilføre noget væsentligt nyt og værdifuldt i strategien ved at koble vækst og trafikpolitik til gavn for hele Fyn</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Samme bemærkninger som tidligere anført (side 15 i Hvidbogen) At udredning af realiseringsmuligheder for forbedrede forbindelser ti Tyskland via Als og Lolland er tilstrækkelig beskrevet i strategien og skal ske i implementeringsfasen af de enkelte indsatser.</p> <p>Faaborg-Midtfyn Kommune finder det meget vigtigt, at der arbejdes med at sikre hele Fyn god opkobling til den kommende Timeforbindelse med tog fra Odense. Hurtig adkomst -også med bil- til Odense Banegård bliver her afgørende. Realiseres der ikke en troværdig plan herfor, må man alternativt satse på, at der realiseres en ny højhastighedsforbindelse syd om Odense med en Fynsk Banegård i Odense Syd – oplagt tæt på motorvej/Ny OUH/SDU</p> <p>Projektgruppens bemærkninger I infrastrukturstrategien er Odense i samarbejde med Byregion Fyn tillagt en opgave med gennem en langsigtet indsats at sikre god fremkommelighed til Odense fra resten af Fyn for biler, busser og cykler og tilsvarende god tilgængelighed i bymidten og til Odense Banegård Center. Dette er en vigtig og krævende opgave, som Fyn kan have en forventning om løses i nærmeste fremtid.</p> <p>Bøjden bør angives som regionalt og ikke lokalt knudepunkt</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Det vil give god mening i det Fynske Mobilitetskort at fastlægge Bøjdens status som et knudepunkt af byregional betydning(orange) for at tydeliggøre betydningen af den samlede byregionale korridor(orange) fra Fyn mod Als.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p> <p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p> <p>Indstilling 21 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens kortbilag, således at farven på Bøjden by på Mobilitetskortet ændres fra blå til orange, og dermed angive at byen som knudepunkt har byregional (fynsk) bevågenhed og fremtidig status i</p>

Faaborg- Midtfyn Kommune er klar over sin særlige rolle/opgave med at få afklaret hvilken forbindelse fra Bøjden/Faaborg mod nord eller nordøst, der især skal satses på at udvikle

Projektgruppens bemærkninger

Til efterretning idet I afsnittet "Indsatser 2017-21" (side 37) er det klarlagt, at der i denne periode i samarbejd med Byregion Fyn skal udarbejdes det nødvendige grundlag for at prioritere indsatserne og fysiske opgraderinger af de byregionale korridorer. Dette gælder også forbindelserne til Bøjden/Faaborg.

Der bør i infrastrukturstrategien stå, at Årslev som udpeget "udviklingsterminal" skal belyses (i stedet for "udvikles"). Kommunen er også i tvivl om ikke en nærmere placering tættere op til E20 ville være at foretrække, og at udflytning af den nuværende lokalstation i Årslev ikke nødvendigvis er den rigtige løsning.

Projektgruppens bemærkninger

Der ligger i udpegningen af Årslev (foruden Aarup, Holmstrup, Hjallesø og Langeskov) som udviklingsterminaler i infrastrukturstrategien frem mod 2035, at disse byregionale knudepunkter for trafik service og omstigning skal spille en anden og større rolle end de har i dag (side 21). Der står (side 46), at Faaborg-Midtfyn Kommune har som opgave, at Årslev skal "opbygges" som udviklingsterminal. Udviklingen af Årslev er tæt forbundet med udviklingen af Hjallesø (se side 51), hvorfor det videre arbejde skal afklare de fremtidige roller.

Hvis der efterfølgende er enighed på Fyn (ved implementering af indsatser) om, at Årslev ikke er den rette station på Svendborgbanen til at varetage denne funktion, må det ændres efter fælles fynsk beslutning.

infrastrukturstrategien.

Tilsvarende anbefales det, at ændre Spodsbjergs status fra kommunalt til byregionalt knudepunkt (med forbindelse til Lolland).

Indstilling

Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.

Indstilling

Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.

<p>Projektgruppen Det foreslås, at korridoren Søby til Fynshav(Als) på Mobilitetskort Fyn 2017-35 ændres fra blå til orange, for at understrege at korridoren (sejlrute) som går til og fra Fyn har byregional interesse for vækst og udvikling på hele Fyn.</p>	<p>Indstilling (21 a) Det anbefales, at bemærkningen fra projektgruppen giver anledning til ændring i infrastrukturstrategiens Mobilitetskort Fyn 2017-35, således af korridoren fra Søby til Fyns Hav (Als) ændres til orange, så det fremgår at korridoren har byregional betydning.</p>
<p>Svendborg Kommune I den kommende prioritering bør Femern-forbindelsen (20-20-20) og Alssund-forbindelsen vægtes højt. Projektgruppens bemærkninger Forbindelserne fra Fyn til Als og Lolland er i infrastrukturstrategien prioriteret som byregional betydning (orange farve i knudepunkter og korridorer).</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens</p>
<p>Kerteminde Kommune Kerteminde Kommune bemærker, at udvidelse af sejlrenden ved Gabet, er en vigtig strategisk indsats (styrkelse af de blå landeveje) for yderligere vækst for Lindo Port of Odense Projektgruppens bemærkninger Til efterretning. Der er ikke i strategien udpeget prioriteringer i og omkring de blå landeveje. Dette må ske i et særskilt arbejde efterfølgende, som beskrevet side 31 i strategien. En forbedret adgangsvej til Odense Havn vil være en vigtig og naturlig indsats i dette arbejde.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Odense Kommune Udpegning af terminaler og knudepunkter vil danne udgangspunkt for nærmere analyser for endelig udpegning Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet det skal påpeges, at det vil ske i samarbejde med Byregion Fyn. Såfremt det viser sig, at der ved det efterfølgende arbejde med kombinationsrejser og implementeringen heraf bør foretages ændringer i udpegningen af terminaler, må det ændres i fælles fynsk samarbejde.</p>	<p>Indstilling (B) Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>FynBus (side 2) FynBus hæfter sig særligt ved, at FynBus også bliver inddraget i udformningen af de terminaler (i en bred forstand) som er udpeget som knudepunkter og særlige udviklingsområder i strategien. Ofte ses det, at kollektiv trafik ikke tænkes ind i tilstrækkelig god tid, hvilket betyder, at den kollektive trafik snarere "klistres på" i stedet for at integreres i byudviklingen.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning som særligt opmærksomhedspunkt.</p>	<p>Indstilling - Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35 Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>LO Fyn (side 2) Park and Ride anlæg ved Ring 3 etableres, hvor vej og bane krydser hinanden øst for Odense, da der her er en unik mulighed for etablering af en meget stort park and ride anlæg, og en reel mulighed for at lave en aflastning af OBC og biltrafik til bymidten for parkering ved OBC, når borgerne skal med toget. Parkeringer skal være gratis for pendlere for at være attraktiv.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Det vil kræve anlæg af en helt ny udviklingsterminal, som vil være i konkurrence med den nyanlagte Langeskov Station ift. Intercitybetjening.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

Trafikarterne skal spille sammen – 28-33

Kollektiv trafik, veje og færger, cykling og gang

KOLLEKTIV TRAFIK – TOG og BUSSE og LETBANE	
Høringspart/-svar – Byregion Fyns bemærkninger til høringssvaret	Indstilling om evt. ændring i infrastrukturstrategien
Middelfart Kommune	
<p>Assens Kommune Assens Byråd ser fortsat gerne at Aarup station får flere IC-stop.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Tages til efterretning, idet der i strategien fokuseres på gennemførelse af Timemodellen hurtigst muligt, så både Superlyn-tog, lyntog og IC-tog kan betjene Fyn med et højere serviceniveau end i dag. Det er i den forbindelse kendt at de eksisterende IC-stop på Fyn ønsker opmærksomhed om fastholdelse og udbygning af togstoppene på de lokale stationer. I forbindelse med udarbejdelse af strategien har det ikke været muligt at vurdere eller argumentere for hvilke stationer, der skal have forbedret betjening. Det må ske efterfølgende i fælles fynsk dialog med DSB og Banedanmark. Det anbefales at strategiens formuleringer fastholdes med fokus på Timemodellens samlede gennemførelse, bl.a. side 29.</p> <p>Kommunen ser en god sammenhæng mellem visionen om et Fynsk S-tog (på bl.a. den vestfynske jernbane) og kommunens muligheder for byudvikling og bosætning i kommunens større og mindre stationsbyer.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet det stemmer overens med formuleringerne side 29 første spalte om Det Fynske S-tog og forbedret regional togdækning.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p> <p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>Assens Kommune ser et interessant perspektiv i videreudvikling af de fynske hurtig-busser (f.eks. Glamsbjerg-Odense-Kerteminde). Noget der kan blive en forløber for en egentlig fremtidig fynsk Letbaneløsning</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Til efterretning, idet det stemmer overens med formuleringerne side 29 midt for om de fynske hurtigbusser og letbaner.</p>	<p>Indstilling</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Kerteminde Kommune</p> <p>Kerteminde Kommune ønsker fokus på Langeskov som IC-stop</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Tages til efterretning, idet der i strategien fokuseres på gennemførelse af Timemodellen hurtigst muligt, så både Superlyn-tog, lyntog og IC-tog kan betjene Fyn med et højere serviceniveau end i dag. Det er i den forbindelse kendt at de eksisterende IC-stop på Fyn ønsker opmærksomhed om fastholdelse og udbygning af togstoppene på de lokale stationer. I forbindelse med udarbejdelse af strategien har det ikke været muligt at vurdere eller argumentere for hvilke stationer, der skal have forbedret betjening. Det må ske efterfølgende i fælles fynsk dialog med DSB og Banedanmark. Det anbefales at strategiens formuleringer fastholdes med fokus på Timemodellens samlede gennemførelse, bl.a. side 29.</p>	<p>Indstilling</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Region Syddanmark (side 1)</p> <p>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).</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Kortet på s. 28 forsøger at skabe overblik over de forskellige kollektive trafiktilbud, således at det er de mest højklassede tilbud, der vises, når der er flere tilbud på samme strækninger. Der er i forslag til den endelige strategi sket</p>	<p>Indstilling</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til små ændringer i strategiens kort på s. 28.</p>

<p>enkelte rettelser, som skulle gøre det mere overskueligt.</p>	
<p>Region Syddanmark (side 1) 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.</p> <p>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.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Det virker i dette afsnit som om, at Region Syddanmark kommer til at overse, at der er tale om en strategi, der rækker frem mod 2035 og ikke en plan, der skal omsættes inden for rammerne af Trafikplan 2014-17. Der skal selvfølgelig forhandles konkret om fremtidigt rutenet og initiativer i henhold til "Lov om Trafikselskaber". I øvrigt virker det til, at kortet på s. 28 er fejllæst, idet der ikke er tale om at etablere lokale R-busser. Misforståelsen kan fremkomme ved, at det kun er de mest højklassede tilbud, der vises, når der er flere tilbud på samme strækning.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændring i strategiens tekst.</p>
<p>Region Syddanmark (side 3) <i>"Hvem gør hvad" s. 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"</i></p>	<p>Indstilling 22 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at Region Syddanmark indskrives som samarbejdspartner: "Drage nytte af Region Nordjyllands erfaringer med"</p>

<p><i>med henblik på anbefaling til den videre proces mod skabelsen af Det Fynske S-tog.”</i></p> <p>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 ikke har drøftet dette spørgsmål.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Det virker naturligt, at Region Syddanmark indskrives som part i sagen.</p>	<p>overtagelse af den lokale togdrift. Fordele og ulemper ved en lokal overtagelse af driften af et S-tog på Svendborgbanen og Vestfynsbanen skal analyseres i samarbejde med Region Syddanmark med henblik på anbefaling til den videre proces mod skabelsen af Det Fynske S-tog.”</p>
<p>Region Syddanmark (side 3)</p> <p><i>”Hvem gør hvad” s. 29: ”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.”</i></p> <p>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.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Det virker naturligt, at Region Syddanmark indskrives som part i sagen.</p>	<p>Indstilling 23</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at Region Syddanmark indskrives som samarbejdspartner: ” Udvikle busproduktet i samarbejde med FynBus og Region Syddanmark, og sikre at potentialerne udnyttes. Etablere et R-busnet, afprøve X-busserne i drift samt tilpasse og videreudvikle uddannelsesruterne.”</p>
<p>Region Syddanmark (side 4)</p> <p><i>”Hvem gør hvad” s. 29: ” Undersøge om Fynbus kan tildeles opgaven med at samarbejde og skabe synergi med offentlige og private aktører samt andre trafikelskaber.”</i></p> <p>Kommentar: Region Syddanmark ønsker FynBus og Sydtrafik sammenlagt til ét trafikelskab. Det kan dog kun ske, hvis såvel begge trafikelskabers bestyrelser, begge repræsentantskaber samt regionen hver især bakker op om en sammenlægning. Jf. Lov om Trafikelskaber §2, stk. 4 skal FynBus’ (et trafikelskabs) vedtægt godkendes af bl.a. Regionsrådet. Regionen vil som udgangspunkt modsætte sig, at FynBus’ opgaver udvides, hvis det indebærer, at muligheden for sammenlægning svækkes.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p>	<p>Indstilling</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

Til efterretning.	
<p>Region Syddanmark (side 4) <i>"Hvem gør hvad" s. 29: "Nyvurdere stationsmønsteret på Vestfynsbanen og Svendborgbanen med hensyn til driftsforhold, strækningsoptimeringer og rejsehastighed, nu og ved et kommende fynsk/jysk S-tog."</i></p> <p>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.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Fynsk Erhverv (side 1) Det fynske mobilitetskort giver et klart billede over korridorer og knudepunkter, der sikrer attraktive omstigningsmiljøer for borgerne, herunder vigtigheden af at sikre koblingen mellem de forskellige transportformer af hensyn til arbejdskraftens mobilitet og bosætning. Fokus må ligeledes rettes mod optimale forhold for vare- og godstransporterne til og fra de fynske virksomheder.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet det er i overensstemmelse med forslaget på side 31 om at igangsætte yderligere analyser og tiltag, der fokuserer på transporterhvervets fremkommelighed, havnene og de "blå" landeveje.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>LO Fyn (side 2) Opgradering af Svendborgbanen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elektrificering (som er nødvendig for ikke at koble Svendborgbanen af det øvrige jernbanenet, som forventes elektrificeret, jf. Togfonden). • Udbygning af udvalgte delstrækninger til dobbeltspor (hvilke skal 	<p>Indstilling 24 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst: Side 37 i "Indsatser 2017-21" i afsnittet "Forberedelser til det fynske S-tog" vil afsnittet "Herudover bør der arbejdes for en hurtig opgradering</p>

<p>analyseres nærmere).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direkte forbindelser til København bør indarbejdes i strategien, både af hensyn til bedre forbindelser mellem regionens to største byer og af hensyn til et løft af hele det sydfynske område. • Hvis man ønsker at tiltrække udenø's borgere i større stil til arbejdspladserne på og omkring nyt OUH og SDU, skal der være mulighed for direkte forbindelser med tog via Hjallesø, hvilket fordrer dobbeltspor (og elektrificering) af Svendborgbanens delstrækning Odense – Hjallesø. • Delstrækningen Odense Sygehus St. (ved Ring 2) – Hjallesø (med videre forbindelsesmulighed til nyt OUH via Letbanen) bør i øvrigt også prioriteres af hensyn til kollektiv trafik forbindelse mellem nyt og gammelt OUH i den – desværre nok meget lange periode – hvor begge sygehuse vil i brug. <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Der er tale om bemærkninger, der bør medtages i det videre arbejde med opgradering af Svendborgbanen. Der vil kunne indarbejdes generel bemærkning om behovet for elektrificering i strategien.</p>	<p><i>af signaler, overhalingsspor og materiel også på den hårdt ramte Svendborgbane” ændres til ”Herudover bør der arbejdes for en hurtig opgradering af signaler, overhalingsspor og materiel samt elektrificering også på den hårdt ramte Svendborgbane”</i></p>
<p>Destination Fyn Klyngen</p> <p>Destination Fyn Klyngen vurderer, at følgende bør fremhæves mere. Dette drejer sig om transporten som foretages rekreativt, som Transportvaneundersøgelsen (TU) også fremviser som udgørende en betydelig andel af den samlede transport på Fyn og Øerne. F.eks. at 2/3 af alle ture foretages i forbindelse med ærinde- og fritidsture, samt at fritidsturene udgør 41 % af de byregionale ture over 20 km:</p> <p>Fokus på at øge tilgængeligheden også uden for købstæderne samt mellem de kystnære købstæder samt tilgangen til f.eks. kultur- og naturoplevelserne og øerne. F.eks. i dag er hovedparten af turister på Fyn bilister, hvilket blandt andet skyldes at den nuværende infrastruktur fordrer adgang til bil.</p> <p>Sekretariatets bemærkninger</p> <p>Det bemærkes, at det i beskrivelsen på side 13 under ”TU-data understøtter udpegning” ligger implicit, at også fritiden/turismen er omfattet og tilgodeset: ”De udpegede korridorer og knudepunkter dækker mere end 95 % af det behov,</p>	<p>Indstilling</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>der kan ses af de eksisterende transportmønstre. Det vurderes, at man, med målrettede indsatser i disse korridorer, vil kunne styrke sammenhængskraften og sikre en udvikling på hele Fyn". En mere målrettet indsats ift. de enkelte turistattraktioner, f.eks. sæsonbestemt og målrettet events og festivaler i den kollektive transport, bør udvikles i det videre arbejde.</p>	
<p>Egeskov Der mangler i dag koordinering og bedre forbindelser på tværs af Fyn for turister, mellem de største attraktioner, Havne og stationer ligesom antallet af større events og festivaler øges på Fyn. Denne udvikling bør italesættes. Nærheden til større byer tæt på Fyn f.eks. København udgør et vækst-potentiale, men hvis man ikke kan komme rundt på øen/ øerne i sommerperioden, så udnytter vi ikke personalet - den fokus savner jeg i materialet.</p> <p>Sekretariatets bemærkninger Som ovenfor under Destination Fyn Klyngen: Det bemærkes, at det i beskrivelsen på side 13 under "TU-data understøtter udpegning" ligger implicit, at også fritiden/turismen er omfattet og tilgodeset: "De udpegede korridorer og knudepunkter dækker mere end 95 % af det behov, der kan ses af de eksisterende transportmønstre. Det vurderes, at man, med målrettede indsatser i disse korridorer, vil kunne styrke sammenhængskraften og sikre en udvikling på hele Fyn". En mere målrettet indsats ift. de enkelte turistattraktioner, f.eks. sæsonbestemt og målrettet events og festivaler i den kollektive transport, bør udvikles i det videre arbejde.</p>	<p>Indstilling – Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>VEJE OG FÆRGER</p>	
<p>Høringspart/-svar – Byregion Fyns bemærkninger til høringssvaret</p>	<p>Indstilling om evt. ændring i infrastrukturstrategien</p>
<p>FynBus (side 2) Fyn Bus hæfter sig særligt ved, at indsatsområderne for <i>veje (og færger)</i></p>	<p>Indstilling - Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35 Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i</p>

<p>også skal virke positivt afsmittende for den kollektive trafik, så indsatserne også øger fremkommeligheden for busser, og dermed den kollektive trafiks konkurrencekraft.</p> <p>Fremkommelighed for biler står tit i modsætning til fremkommelighed for busser.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p>	<p>strategiens tekst.</p>
<p>Region Syddanmark (side 4) "Hvem gør hvad" s. 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."</p> <p>Kommentar: Som s. 19: "Spørgsmålet om Storebæltstakster indgår ikke i dette fælles grundlag og vil derfor set fra Regionens synsvinkel forudsætte en samlet, ny drøftelse i kredsen af Region og de 22 kommuner."</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Det er en fejl, at Storebæltstaksterne er skrevet ind på linje med de fire prioriteter, E20, Timemodel, Letbanen i Odense og Parallel Lillebæltsforbindelse, som borgmestrene fastholdt som de fælles prioriteter på sit møde den 29. juni 2016. Storebæltstaksterne vil på linje med andre forslag til vigtige fælles prioriteringer først blive bragt i spil og vurderet, når en eller flere af de fire prioriteringer er bragt sikkert til udførelse (?).</p>	<p>Indstilling 25 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at "Storebæltstaksterne" i denne sammenhæng udgår.</p>
<p>Region Syddanmark (side 4) "Hvem gør hvad" s. 31: "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."</p> <p>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 Landstrafik-</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>modellen (juni 2016) virker en fuld brugerfinansiering ikke realistisk.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Den nye beregning, der nu foreligger, bekræfter forslaget om i første omgang, at koncentrere sig om udbygning af det tilstødende vejnet.</p>	
<p>Region Syddanmark (side 4)</p> <p>"Hvem gør hvad" s. 31: "Udarbejde detaljeret analyse af erhvervstransporten, herunder fokusere på havnene og de "blå" landeveje."</p> <p>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.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Til efterretning. Bemærkninger vil indgå i det videre arbejde.</p>	<p>Indstilling</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>DI Fyn (side 1-2)</p> <p>Bedre vilkår for erhvervstransport</p> <p>Gode forhold for erhvervstransport, herunder lastbilstransport, er afgørende for at fastholde virksomheder og arbejdspladser på Fyn. DI Fyn finder det derfor positivt, at man vil forbedre mulighederne for at køre med modulvogn tog på Fyn.</p> <p>DI Fyn finder de fynske erhvervshavne temmelig stedmoderligt behandlet i strategien. DI Fyn vil gerne understrege nødvendigheden af langsigtet kommunal planlægning for de fynske erhvervshavne og det erhvervsliv, der er afhængigt heraf. Alt for ofte bliver boliger og anden følsom arealanvendelse planlagt på og omkring erhvervshavnene, hvilket giver store udfordringer. DI Fyn mener derfor, at en langsigtet planlægning af havneinfrastrukturen indgår i strategien.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Til efterretning, idet det bemærkes, at det ved udarbejdelsen af strategien ikke var muligt at behandle havneproblematikken nærmere. Byregion Fyn vil meget gerne indgå i yderligere samarbejde med DI Fyn om den lokale infrastruktur, f.eks. i sammenhæng med forslaget på side 31 om at igangsætte yderligere</p>	<p>Indstilling</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>analyser og tiltag, der fokuserer på transporterhvervets fremkommelighed, havnene og de "blå" landeveje.</p>	
<p>Fynsk Erhverv (side 1) Det fynske mobilitetskort giver et klart billede over korridorer og knudepunkter, der sikrer attraktive omstigningsmiljøer for borgerne, herunder vigtigheden af at sikre koblingen mellem de forskellige transportformer af hensyn til arbejdskraftens mobilitet og bosætning. Fokus må ligeledes rettes mod optimale forhold for vare- og godstransporterne til og fra de fynske virksomheder.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet det er i overensstemmelse med forslaget på side 31 om at igangsætte yderligere analyser og tiltag, der fokuserer på transporterhvervets fremkommelighed, havnene og de "blå" landeveje.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Fynsk Erhverv (side 2) I forhold til de store projekter i landskorridoren nævnes ud over udvidelsen af motorvejen mellem Nr. Aaby og Odense til seks spor og forberedelserne til en ny parallel Lillebæltsbro også Storebæltstaksterne (s. 31). Her nævnes eksplicit en konkret løsning, hvilket bør genovervejes for ikke at låse sig fast i forhold til den videre interessevaretagelse. Det afgørende er at få nedbrudt den barriere, det høje takstniveau på Storebæltsforbindelsen 'de fakto' er.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Det er en fejl, at brotaksterne er nævnt i sammenhæng med de fire overordnede prioriteter. Samtidig bør teksten side 31 modificeres, således at der gives mulighed for en smidig overgang i brotaksternes udvikling.</p>	<p>Indstilling 26 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst: Side 31 "De store projekter i landskorridoren" ændres "<i>Efter den optagne gæld i Storebæltsforbindelsen er afviklet, ønskes en takst fastsat, der alene afspejler vedligeholdelsesomkostningerne.</i>" til "<i>Efter den optagne gæld i Storebæltsforbindelsen er afviklet, ønskes en takst fastsat, der i højere grad afspejler vedligeholdelsesomkostningerne.</i>"</p>
<p>LO Fyn (side 1) Vedr. Odense Lufthavn (HCA Airport): Der mangler et mere konkret bud på, hvorledes borgmestrene påtænker Odense Lufthavn betjent og indarbejdet i strategien: Ring 3 skal udbygges fra motorvejen (ved Ravnebjerg) på vestsiden af Odense (gerne helt frem til Lufthavnen). En eller anden form for attraktiv offentlig transport til lufthavnen fra OBC,</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst, men medtages i det videre arbejde.</p>

<p>f.eks. BRT (hurtigbus) med egne busbaner, kort rejsetid og hyppige afgang. Hvis politikerne vælger en meget offensiv strategi for lufthavnen kan BRT måske erstattes med en letbane (som en del af Odense Letbane).</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Der peges her på et område, der endnu ikke er behandlet detaljeret, herunder f.eks. fremtidig ejerstrategi af HCA Airport. Dette falder ind under, som beskrevet på side 11, at vigtigheden af at få skabt "et fælles spillebrædt" træder før den videre prioriteringsindsats. Dog skal det påpeges, at ønsket om udbygning af Ring 3 vest er vist på kortet side 48 – helt ned til Holmstrup udviklingsterminal.</p>	
<p>LO Fyn (side 1)</p> <p>Lavere brotakster på Storebælt, i hvert fald således at broafgiften ikke skal finansiere andre trafikprojektet, o. lign. Det skal bemærkes at en lavere broafgift skal gælde alle transportformer, idet også brugere af jernbanen betaler meget høje broafgifter</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Det er en fejl, at brotaksterne er nævnt i sammenhæng med de fire overordnede prioriteter. Samtidig bør teksten side 31 modificeres, således at der gives mulighed for en smidig overgang i brotaksternes udvikling.</p>	<p>Indstilling 27 (som 26)</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst:</p> <p>Side 31 "De store projekter i landskorridoren" ændres "<i>Efter den optagne gæld i Storebæltsforbindelsen er afviklet, ønskes en takst fastsat, der alene afspejler vedligeholdelsesomkostningerne.</i>" ændres til "<i>Efter den optagne gæld i Storebæltsforbindelsen er afviklet, ønskes en takst fastsat, der i højere grad afspejler vedligeholdelsesomkostningerne.</i>"</p>
<p>Vejdirektoratet (side 2)</p> <p>Udfordringer, side 30:</p> <p>Der er dokumentation for at modulvogntog bliver mere almindelige, men ikke for at de bliver større og tungere.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Det er ellers en udfordring, der er præsenteret af Danske Fragtmænd</p>	<p>Indstilling - Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst. ?</p>
<p>Vejdirektoratet (side 2)</p> <p>Kortene, side 30:</p> <p>Statsvejnettet er ikke vist korrekt. Eskevej/Lumbyvej i Faaborg-Midtfyn Kommune er ikke statsvej. Albanivej/Bramstrupvej/Volderslevvej er statsvej 521 (Odense-Faaborg)</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p>	<p>Indstilling - Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens kortbilag.</p>

Fejl vil blive rettet.	
CYKLING OG GANG	
Høringspart/-svar – Byregion Fyns bemærkninger til høringssvaret	Indstilling om evt. ændring i infrastrukturstrategien
<p>Destination Fyn Klyngen Indtegning af signatur-cykelruten "FYEN RUNDT" på kortet side 32 vedr. rekreative cykling og gang.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning</p> <p>Destination Fyn Klyngen vurderer, at følgende bør fremhæves mere: Medtagelse af periodiske transportløsninger, såsom indsættelse af passager- og cykeltransportforbindelser ved f.eks. Rudkøbing-Marstal og Lohals-Lundeborg. Dette års succes med det tværkommunale samarbejde om Øhop-billetten indikerer en vis efterspørgsel på at kunne komme på kryds og tværs af vores mange øer.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Det er et konkret forslag, som kan medtages til behandling i den videre indsats.</p> <p>Endvidere er der forskel på hvilke rutestrækninger, der foretrækkes som fritidsudøver/turist og som pendler. Førstnævnte har fokus på oplevelser undervejs og let tilgængelighed, mens sidstnævntes primære fokus er at flytte sig fra A til B hurtigst muligt. Infrastrukturstrategien, vurderer Destination Fyn Klyngen, styrkes ved en hensynstagen til disse forskelle, f.eks. er Destination Fyn Klyngens vurdering at kommende supercykelstier ikke vil matche den rekreativbaserede transport. Der kan være sammenfald servicefacilitetsbehov, elcykler m.m.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Det er en problemstilling, som må bearbejdes i det videre arbejde.</p>	<p>Indstilling 28 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens kortbilag side 32, således at signatur-cykelruten "FYEN RUNDT" indtegnes.</p> <p>Indstilling 29 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at der under "Hvem gør hvad" – "Kommunerne sammen (Byregion Fyn)" medtages: "Udvikle tværkommunale samarbejder om færgefart for bl.a. at give bedre muligheder for periodiske transportløsninger, så som øhop / sommercykelforbindelser"</p> <p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

Bemærkninger til

Fyn rykker sammen – indsatser 2017-21, organisering og partnerskaber og økonomi og finansiering – side 36-41

INDSATSER	
Høringspart/-svar – Byregion Fyns bemærkninger til høringssvaret	Indstilling om evt. ændring i infrastrukturstrategien
Middelfart Kommune	
Assens Kommune Assens kommune anser det for afgørende for infrastrukturstrategiens succes og muligheder for at sætte spor, at der i forbindelse med den endelige vedtagelse også træffes beslutninger om de første nødvendige skridt, som kommunerne skal tage i fællesskab: <ul style="list-style-type: none">• Hvilke handlinger, der bør fremmes nu og her• Hvilken organisering, der er nødvendig for at realiser de fælles initiativer• Hvilken økonomi, der eventuelt skal tilvejebringes, for at realisere handlingerne Projektgruppens bemærkninger I afsnittet i infrastrukturstrategien "Fyn rykker sammen" (Indsatser 2017-21, organisering og økonomi) tages der i overordnede vendinger hul på, hvordan strategien kan omsættes i handlinger, fælles prioriteringer og finansiering af indsatser. I forbindelse med den endelige godkendelse af infrastrukturstrategien i kommunerne i januar-februar 2017 vil der blive udarbejdet et særligt notat, der omhandler problematikken om hvordan implementeringen af strategien kan igangsættes, organiseres og de første skridt finansieres.	Indstilling 30 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at der udarbejdes særskilt forslag til igangsættelse at arbejdet med at implementere strategien i fællesskab mellem de fynske kommuner. Forslaget anbefales vedlagt behandling af den endelige strategi og bør vedtages i forlængelse heraf i alle 10 kommuner.

<p>Svendborg Kommune I den kommende prioritering bør Svendborgbanen vægtes højt.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Svendborgbanen bør i forbindelse med aftalte signalforbedringer 2019-21 være genstand for yderligere nødvendige forbedringer.</p>	<p>Indstilling 31 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at der under-HVEM GØR HVAD indsættes: <i>"Arbejde for etablering af det fynske S-tog, herunder hurtig indsats for Svendborgbanen"</i></p>
<p>FynBus (side 2) FynBus har derfor ikke yderligere bemærkninger til selve planen, men ser frem til arbejdets næste faser, hvor planer og visioner skal udmøntes i konkrete analyser, handleplaner og investeringer. I dette arbejde bidrager FynBus gerne aktivt, også i koordineringsrollen for ejerkredsen.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet der kvitteres for ønsket deltagelse.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Region Syddanmark (side 5) <i>"Hvem gør hvad" s. 37: "Erhverve Landstrafikmodellen til brug for analyser og prioriteringer."</i></p> <p>Kommentar: For god ordens skyld bemærkes, at Landstrafikmodellen ikke kan erhverves. Landstrafikmodellen ligger på DTU. Gennem en særlig uddannelse kan man opnå de fornødne kompetencer til at kunne godkendes til at betjene Landstrafikmodellen.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Det præciseres, at der sikres rettigheder til anvendelse af Landstrafikmodellen.</p>	<p>Indstilling 32 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at det præciseres, at der sikres rettigheder til anvendelse af Landstrafikmodellen: <i>"Der sikres rettigheder til anvendelse af Landstrafikmodellen til brug for analyser og prioriteringer."</i></p>
<p>Region Syddanmark (side 5) <i>"Hvem gør hvad" s. 37: "Skabe optimale betingelser for fremkommelighed af R- og X-busser."</i></p> <p>Kommentar: "Bedre" betingelser end de nuværende vil være kærkomment. "Optimale" betingelser vil være så omfattende, at det ikke forekommer realistisk.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændring i strategiens tekst.</p>

<p>Fynsk Erhverv (side 2) Fynsk Erhverv anbefaler endnu et centralt infrastrukturprojekt medtaget i den strategiske infrastrukturplan, nemlig udvidelse af sejlrenden til Lindø Industripark/Lindø port of Odense A/S. Dette er en forudsætning for at kunne tiltrække større ordrer og dermed sikre vækst og beskæftigelse i den maritime klynge på Fyn. Investeringen er af en sådan størrelse, at der forudsættes statslige støtte, hvorfor også dette projekt vil styrkes af en fælles fynsk prioritering.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet det skal bemærkes, at dette forventeligt vil blive positioneret i forbindelse med den yderligere analyse, som foreslået på side 37 "Indsatser 2017-21": "Udarbejde detaljeret analyse af erhvervstransporten, herunder fokusere på havnene og det "blå" gods". Af hensyn til forslaget karakter vil det synes hensigtsmæssigt at fremhæve forslaget som et konkret eksempel.</p> <p>I relation til at understøtte erhvervsudvikling på sigt ser Fynsk Erhverv positivt på etableringen af en Faaborg-Als-forbindelse.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet udtalelsen "understøtte erhvervsudvikling på sigt" passer i tråd med hensigten om at få skabt "et fælles spillebrædt" træder før den videre prioriteringsindsats, og med borgmestrenes udtalelse på deres møde den 29. juni 2016 om, at andre forslag til vigtige fælles prioriteringer først blive bragt i spil og vurderet, når en eller flere af de fire overordnede prioriteringer (E20, Timemodel, Letbanen i Odense og Parallel Lillebæltsforbindelse) er bragt sikkert til udførelse.</p>	<p>Indstilling 33 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst, således at teksten på side 37 "Indsatser 2017-21" under "Hvem gør hvad" - "Kommunerne sammen (Byregion Fyn)": <i>"Udarbejde detaljeret analyse af erhvervstransporten, herunder fokusere på havnene og det "blå" gods" udvides til "Udarbejde detaljeret analyse af erhvervstransporten, herunder fokusere på havnene og det "blå" gods, f.eks. behovet for udvidelse af sejlrenden til Lindø Industripark".</i></p> <p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>LO Fyn (side 1) Højhastighedsbane Vestfyn og 3. spor på E20 samles i et projekt mellem Elmelund og Nørre Åby, så synergieffekterne omkring brobygning, kloakering, mv. kan effektueres.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning. De ordførende borgmestre har allerede i eftersommeren 2016 markeret denne holdning i pressen</p>	<p>Indstilling 34 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens tekst: <i>Indsættes side 41, Økonomi og finansiering under "Hvem gør hvad" – "Kommunerne sammen (Byregion Fyn)" tilføjes: "Arbejde for at højhastighedsbanen Vestfyn og 3. spor på E20 samles i et projekt mellem Elmelund og Nørre Åby, så synergieffekterne</i></p>

	<i>omkring brobygning, kloakering, mv. kan effektueres.”</i>
ORGANISERING	
Høringspart/-svar – Byregion Fyns bemærkninger til høringssvaret	Indstilling om evt. ændring i infrastrukturstrategien
Middelfart Kommune	
<p>Region Syddanmark (side 1) 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.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Det er sekretariatets vurdering, at oprettelsen af et Fynsk Mobilitets Forum og et dertil knyttet Mobilitetspanel fint vil kunne fungere side om side med et Syddansk Mobilitetsråd og et Kollektivt Trafik Forum. Fynsk Mobilitets Forum er en konkret model for organisering med henblik på specifik rådgivning af og igangsætning af fælles projekter mellem de fynske kommuner. Det tilknyttede Mobilitetspanel er arrangeret som en moderne og omfangsrig digital opkobling og løbende kontakt til samtlige interessenter.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændring i strategiens tekst.</p>
<p>Region Syddanmark (side 5) <i>”Hvem gør hvad” s. 39: ” Undersøge mulighederne for at danne et fælles fynsk trafikselskab, der varetager flere transportformer.”</i></p> <p>Kommentar: Se tidligere kommentar til side 29: Region Syddanmark ønsker FynBus og Sydtrafik sammenlagt til ét trafikselskab. Det kan dog kun ske, hvis såvel begge trafikselskabers bestyrelser, begge repræsentantskaber samt</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændring i strategiens tekst.</p>

<p>regionen hver især bakker op om en sammenlægning. Jf. Lov om Trafikkselskaber §2, stk. 4 skal FynBus' (et trafikkselskabs) vedtægt godkendes af bl.a. Regionsrådet. Regionen vil som udgangspunkt modsætte sig, at FynBus' opgaver udvides, hvis det indebærer, at muligheden for sammenlægning svækkes.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning.</p>	
<p>Destination Fyn Klyngen Destination Fyn Klyngen bifalder en sammentænkning af cykelturisme med cykling generelt, og ser gode perspektiver i et fælles fokus som CYKELFYN. Hvortil Destination Fyn Klyngen har en række forslag, såsom en organisering som når udover et fynsk netværk og som samler offentlige og private aktører i forpligtende samarbejder med et fokus som kan fremme indtjenings- og investeringsmulighederne for Fyn og Øerne.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>ØKONOMI</p>	
<p>Høringspart/-svar – Byregion Fyns bemærkninger til høringssvaret</p>	<p>Indstilling om evt. ændring i infrastrukturstrategien</p>
<p>Trafik- og Byggestyrelsen Styrelsen noterer sig (dog) følgende om forudsætningerne: At der forudsættes statslige investeringer, som der ikke er truffet endelig beslutning om fra statslig side.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Det er der enighed om.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændring i strategiens tekst.</p>
<p>Region Syddanmark (side 5) "Hvem gør hvad" s. 41: "Få det fynske Erhvervsliv, Region Syddanmark, Udvikling Fyn (og Destination Fyn) og uddannelsesstederne på Fyn til at indgå</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændring i strategiens tekst.</p>

<p><i>i mobilitetsinitiativer og fælles fynske infrastrukturprojekter.”</i></p> <p>Kommentar: Det er Region Syddanmark som udgangspunkt særdeles positiv overfor.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Til efterretning.</p>	

Hver egn har sine opgaver – side 44-51

Høringspart/-svar – Byregion Fyns bemærkninger til høringssvaret	Indstilling om evt. ændring i infrastrukturstrategien
<p>Middelfart Kommune</p>	
<p>Assens Kommune Arbejdet for IC-stop i Middelfart bør være en fælles fynsk opgave og ikke en bilateral opgave mellem Middelfart og Assens kommuner (jf. s. 45)</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet afgørelsen af de fremtidige IC-stop på de fynske stationer må ske efter dén fælles fynsk dialog med DSB og Banedanmark. Således fastholdes strategiens formuleringer med fokus på Timemodellens samlede gennemførelse, bl.a. side 29.</p> <p>”Hver Kommune har sine opgaver” (s. 44-47) ønskes mere udførligt beskrevet, for at tydeliggøre, hvad det er kommunerne forpligter sig til at arbejde for</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Afsnittet ”Hver Kommune har sine opgaver” er tænkt som en tværgående opsamling, der skal skabe et hurtigt overblik over, hvilke opgaver, der berører de enkelte kommuner, og dermed hvilket fokus kommunerne bør have i de kommende år. Indsatsbeskrivelserne i de enkelte egne peger ikke på, at det er kommunerne, der selv skal løfte det hele. Det er al indsats, der er beskrevet. Den mere detaljerede opgavebeskrivelse skal udvikles senere og i fællesskab med nabokommuner og/eller alle de fynske kommuner. Det anbefales at formuleringerne i afsnittet ”Hver Kommune har sine opgaver” fastholdes på det oversigtlige niveau.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændring i strategiens tekst.</p> <p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændring i strategiens tekst.</p>
<p>Odense Kommune Odense Kommune kan ikke bakke op om videre undersøgelse af alternativ</p>	<p>Indstilling 35 Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændring i</p>

placering af Timemodellens stop ved motorvejen og foreslår at dette udgår af strategien, da det er i modstrid med strategiens mobilitetskort og mål om bæredygtig mobilitet ved en station uden for byen.

Det bør i stedet undersøges, hvorvidt det er en mulighed at aflaste Odense Banegårdcenter med en Vest-løsning ved Bolbro

Projektgruppens bemærkninger

Ønsket på hele Fyn er at Odense er en attraktiv og tilgængelig by for alle Fynboer. For at Fyn skal få mest mulig gavn af Timemodellen (med Superlyntogs-stop i Odense) er det naturligt at stille spørgsmålet, hvordan Timemodellens hovedstation på Fyn bliver tilgængelig for flest mulige Fynboer. Et Timemodells-stop i det sydlige Odense synes på mange måder at være ideelt for mange fynboer. God integration med bilbetjening fra E20, tilgængelig fra Svendborgbanen/Det fynske S-tog, forbundet med Odense

Letbane Etape 1, muligheder for etablering af P-pladser og med en placering, som kan betjenes med supercykelstier.

Samtidig er et Timemodells-stop midt i Odense (OBC) attraktivt for livet i bymidten og de virksomheder, organisationer, kulturinstitutioner og boliger, der ligger stationsnært. Hvorimod stationen fastholdt i bymidten vil være vanskelig at personbil betjene (trængsel og p-problemer).

Parkeringsstrategi og prisniveau i Odense afklares af Odense Kommune. Der henvises til gratis parkering uden for bymidten.

Projektgruppens bemærkninger

Der skal i infrastrukturstrategien være respekt for den enkelte kommunes ret til at føre egen trafik- og parkeringspolitik. I infrastrukturstrategien side 51 midtfor fremgår det: " bør det overvejes om kommunerne i fællesskab og i samarbejde med DSB kunne tilbydefordelagtige, evt. **gratis** parkeringsbilletter i kombination med brug af kollektiv trafik" (parkering som integreret del af f.eks. togbilletprisen). Dette er blot nævnt som et eksempel på en mulig nytænkning og ikke et "påbud" til Odense Kommune, *men som oplæg til fælles indsats blandt alle kommuner.*

strategiens tekst, således at der side 51 (Odense Banegård Center) under "HVEM GØR HVAD / Kommunerne sammen" i stedet for at skrive "*træffe beslutning om evt. proces for udflytning af banegården i Odense*" ændres til "*etablere en løbende dialog om mulige nye indsatser for fremkommelighed og tilgængelighed fra det øvrige Fyn til Odense bymidte, og dermed også OBC og Timemodellen.*"

Indstilling 36

Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændring i strategiens tekst og indsættes som opgave 51

<p>Odense Kommune Fremkommeligheden langs indfaldsvejene til Odense skal ske under balanceret hensyntagen til lokaltrafikken</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning idet der dog skal findes nye og langsigtede løsninger på fremkommeligheden fra det fynske opland og ind til de centrale del af Odense for personbiler, busser og cyklende, især i myldretiden.</p> <p>Udpeging af terminaler og knudepunkter vil danne udgangspunkt for nærmere analyser for endelig udpeging</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning, idet der nedsættes særlig gruppe, der skal arbejde med de udpegede udviklingsterminaler, så der kan opnås den mest hensigtsmæssige arbejdsdeling mellem de nye udviklingsterminaler.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændring i strategiens tekst.</p> <p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændring i strategiens tekst.</p>
<p>Trafik- og Byggestyrelsen Styrelsen noterer sig (dog) følgende om forudsætningerne: At det forudsættes, at Trafik- og Byggestyrelsen "udfordres til at medvirke til nye terminalløsninger i byerne" (s. 25 – Hvem gør hvad). Trafik- og Byggestyrelsen vil afvente en konkret henvendelse og i øvrigt henvise til, at der igennem styrelsens tilskudspuljer er opbygget erfaringer med indretning af terminaler, som stilles til rådighed på styrelsens hjemmeside.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger Til efterretning og anvendelse i det videre arbejde.</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Region Syddanmark (side 5) <i>"Hvem gør hvad" s. 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."</i></p> <p>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</p>	<p>Indstilling Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>nogen begrundelse for. Det bemærkes, at Timemodellen ikke forudsætter en ny Lillebæltsforbindelse.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Det er tidligere i en Atkins-rapport vist, at der kan argumenteres for en delvis sammenkobling af ny Lillebæltsforbindelse og Timemodellen, hvorfor teksten fastholdes.</p>	
<p>DI Fyn (side 1-2)</p> <p><u>Bedre vilkår for erhvervstransport</u></p> <p>DI Fyn påpeger, at tidsmæssige og vægtemæssige begrænsninger på lastbiltransporten i Odense bymidte reducerer fremkommeligheden og medfører, at der skal flere køretøjer til at løse byens transportbehov til varelevering. Sådanne begrænsninger bør derfor undgås. DI Fyn skal endvidere påpege, at forsøg støttet af Center for Grøn Trafik under Trafikstyrelsen har vist, at der er positive effekter på luftforurening og CO2-udledning ved at give mulighed for at levere uden for myldretiden.</p> <p>Øget e-handel og øget urbanisering øger endvidere behovet for at lave flere parkeringspladser til varelevering i bymæssige områder. Disse bør være tilgængelig så tæt på leveringsstedet som muligt, da chaufføren ellers ikke kan nå så mange leveringssteder, hvilket betyder, at der skal flere lastbiler og varebiler ind i byen end nødvendigt.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Enig i, at det er en problemstilling, der bør ses nærmere på, idet dette også er beskrevet i afsnittet "Fremkommelighed i Odense" under "Hvem gør hvad" – "Kommunerne sammen med andre": "Hele Fyn, herunder Odense, bør igangsætte et projekt omkring omladningsstationer og mere fleksibel varetransport i de tætte byområder sammen med Vognmandsforeningen og fragtmændene". DI Fyn inviteres gerne med i dette samarbejde.</p>	<p>Indstilling</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst, men at erhvervstransporten gøres til genstand for eget projekt i 2017-21.</p>
<p>Fynsk Erhverv (side 2)</p> <p>Endelig bakker Fynsk Erhverv op om forslag om at undersøge potentialet i at etablere en linjeføring langs motorvejen syd om Odense i tilknytning til det planlagte 'Park and Ride-anlæg' for at få muligheden for at etablere et centralt togstop for timemodellen i tilknytning hertil samt at lede tung godstrafik uden</p>	<p>Indstilling</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>

<p>om Odense Banegårdscenter.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Til efterretning, idet der vil være behov for til bunds gående analyser, inden forslaget kan vurderes eventuelt at have gang på jord. Umiddelbart lægges der op til så stor en investering, at et indspark nu i debatten om Timemodellen vil skabe stor risiko for, at denne udskydes i årevis.</p>	
<p>LO Fyn (side 2)</p> <p>Park and Ride anlæg ved Ring 3 etableres, hvor vej og bane krydser hinanden øst for Odense, da der her er en unik mulighed for etablering af en meget stort park and ride anlæg, og en reel mulighed for at lave en aflastning af OBC og biltrafik til bymidten for parkering ved OBC, når borgerne skal med toget. Parkeringer skal være gratis for pendlere for at være attraktiv.</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Det vil kræve anlæg af en helt ny udviklingsterminal, som vil være i konkurrence med den nyanlagte Langeskov Station ift. Intercitybetjening.</p> <p>Se i øvrigt bemærkninger ovenfor under "Fyns Erhverv".</p>	<p>Indstilling</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i strategiens tekst.</p>
<p>Vejdirektoratet (side 2)</p> <p>Kortet, side 48:</p> <p>Kortet er ikke ledsaget af en signaturforklaring. Kortet indeholder dog markeringer/oplysninger som er nye for Vejdirektoratet, bl.a. at Ring 3 Vest ønskes anlagt fra Holmstrup til Otterupvej.</p> <p>Vejdirektoratet kan ikke på det foreliggende grundlag vurdere, hvilken betydning det kan have ved krydsning/tilslutning til motorvejen (E20).</p> <p>Projektgruppens bemærkninger</p> <p>Det er et forslag, der hænger sammen med forslaget om, at udlægge Holmstrup Station som udviklingsterminal med aflastningsparkering og omstigningsmiljø for kombinationsrejser.</p>	<p>Indstilling 37</p> <p>Det anbefales, at bemærkningerne giver anledning til ændringer i strategiens kortbilag side 48 med tilføjelse af signaturforklaring og præcisering af Ring 3 som udlagt i Kommuneplanen for Odense Kommune (én signatur) og den foreslåede vision og langsigtede løsning med linjeføring fra Otterupvej til Holmstrup (anden signatur)</p>