

FYN I BEVÆGELSE

Infrastrukturstrategi 2017-35



byregion
fyn



Hvem har bidraget

Styring

Borgmesterforum - politisk styring
Kommunaldirektørforum - administrativ styring
De fynske Plan- og Trafikchefer – faglig styring

Projektstyring

Svendborg Kommune har varetaget den daglige projektledelse og kontakt til Planchefer, kommunaldirektører og Borgmestre

Projektgruppen

Jan Carlsson, Svendborg
Lisbeth Sommerlund, Faaborg-Midtfyn
Carsten Henriksen, Odense
Uffe Høybye, Middelfart
Poul H. Mathiesen, Byregion Fyn
Søren Junker, Fynbus
Erik Kjærgaard, Atkins

Tværkommunale arbejdsgrupper

Veje, godstrafik og færger
Tog, busser og kombinationsrejser
Cykling og gang

De fynske trafikpolitikere

Fyns Fremtid konference 6, nov. 2015
Formandsmøde, feb. 2016
Orintering i kommunerne, maj 2016
Høring i kommunerne, sept. 2016

Byregion Fyn

Projektledelse, Svendborg Kommune
Facilitering af processen, Sekretariat
Byregion Fyn
Layout, kort og figurer, Sekretariat
Byregion Fyn

Ekstern rådgivning

Atkins Danmark A/S, Rådgiver
Danmark Tekniske Universitet, trafik-analyser

Interessentinddragelse – sparring

Banedanmark
Cykelbranchen på Fyn
Dansk Industri - transport
De samvirkende Vognmænd
Destination Fyn
Fyns Erhverv
Region Syddanmark
SDU
Transportministeriet
Vejdirektoratet

**Til endelig vedtagelse i i de fynske
Byråd efter beslutning i Borgmes-
terforum Fyn, december 2016**

Udgiver: Byregion Fyn

De fynske borgmestres bestilling

De 10 fynske borgmestre besluttede i foråret 2015 at i gangsatte arbejdet med en fælles fynsk infrastrukturstrategi.

Baggrunden for udarbejdelsen af strategien er de oplevede udfordringer med at komme hurtigt, billigt og effektivt til og fra Fyn, og rundt på Fyn og øerne. Kommunerne efterspørger et strategisk grundlag for fynsk enighed og prioriteringer på infrastrukturområdet.

Formålet med infrastrukturstrategien er at fremme vækst i arbejdspladser, øge bosætningen og bidrage til trivsel og udvikling i alle egne på Fyn og øerne.

Strategien skal bidrage til at prioritere og fremme de mest relevante og nødvendige infrastrukturinvesteringer på Fyn, der skal realiseres i partnerskaber og i samarbejde med andre offentlige og private aktører.

Strategien fastholder, at den fælles interessevaretagelse i udgangspunktet skal koncentrere sig om de fra Strategi Fyn 2014-17 fire aftalte fælles overordnede prioriteter: Udvidelse af E 20 fra Odense til Nørre Åby, Timemodellens udbygning, Ny 3. parallelle Lillebæltsforbindelse og Letbane Odense.

Vi glæder os til at komme i gang med opgaverne.

Lars Erik Hornemann, Svendborg Kommune

Jørgen Otto Jørgensen, Ærø Kommune

Hans Luunbjerg, Kerteminde Kommune

Kenneth Muus, Nyborg Kommune

Anker Boye, Odense Kommune

Morten Andersen, Norddys Kommune

Christian Thygesen, Faaborg-Midtfyn Kommune

Søren Steen Andersen, Assens Kommune

Steen Dahlstrøm, Middelfart Kommune

Bjarne Nielsen, Langeland Kommune

December 2016



Velkommen om bord

Jeg er glad for at kunne fremlægge første udgave af en fælles fynsk infrastrukturstrategi.

De 10 fynske kommuner har i fælleskab udarbejdet et grundlag for vores arbejde frem mod 2035. Vi er blevet enige om de lange sigtelinjer og, har dermed skabt en vigtig forudsætning for at arbejde sammen og lykkes med vores mål.

Samarbejde er bydende nødvendigt for at skabe øget mobilitet på Fyn og øerne. Vi går efter størst mulig nytte af den infrastrukturen til og fra Fyn, men ikke mindst rundt på Fyn på tværs af kommunerne.

Det bliver spændende at invitere statslige myndigheder og private partnere med ombord i det videre arbejde. Vi bevæger os mod en fremtid, som er fyldt med store udfordringer, og muligheder for at udvikle et endnu bedre "sammenhængende Danmark og Fyn". Målet er øget vækst, sammenhæng og kvalitet i hverdagslivet.

Velkommen om bord.

På de fynske kommuners vegne, dec. 2016

Lars Erik Hornemann

Borgmester i Svendborg Kommune

FYN I BEVÆGELSE

Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35

Formål

Den fælles fynske infrastrukturstrategi skal sammen-tænke de nationale og internationale forbindelser, og prio-ritere den overordnede infrastruktur på tværs af de fynske kommunegrænser. Hele trafiksystemet skal opleves som **en sammenhængende rejse**, fra man går ud af hoved-døren, til man er ved sit mål.

Den strategiske infrastrukturstrategi skal skabe optimal sammenhæng mellem byer, egne og øsamfund. Det betyder at busser, færger, havne, tog, letbaner, veje og stier skal fungere som en helhed på tværs af kommune-grænserne.

Strategien skal medvirke til, at der kan skabes optimal bevægelighed og mobilitet til, fra og på Fyn, og dermed gøre Fyn til et attraktivt og sammenhængende som arbejdsmarkeds- og bosætningsopland.

Strategien skal

- Gøre Fyn synlig og proaktiv i den danske infrastruktur-udvikling.
- Skabe et grundlag og retning for samarbejde om øget mobilitet og fælles infrastrukturudvikling på Fyn, der går på tværs af kommunegrænser.
- Opbygge et nyt politisk og administrativt kommune-samarbejde om udvikling af mobilitet og infrastruktur på hele Fyn
- Skabe resultater i form af fælles indsatser og investeringer i mobilitet og forbedrede rammevilkår for vækst i arbejdspladser og bosætning i alle egne på Fyn

Fælles fynsk strategi



Infrastrukturstrategien tager afsæt i "STRATEGI FYN 2014-17". I den første fælles fynske strategi påpeges behovet for et fælles fynsk samarbejde om infrastruktur, der ser ud over de kommunale grænser.



Den fælles fynske infrastrukturstrategi skal bidrage til en fokuseret indsats frem mod 2035, for at udvikle den fynske mobilitet og udbygge infrastrukturen, så den hænger endnu bedre sammen.

Styrket fælles fynsk interessevaretagelse

Fyn har i fællesskab besluttet tydelige prioriteringer i forhold til de overordnede statslige og regionale infrastrukturinvesteringer.

De fire overordnede og fælles fynske prioriteringer er:

- Tredje spor på E20
- Timemodellen
- Tredje og parallel forbindelse over Lillebælt
- Letbanen i Odense

Interessevaretagelse over for de fire overordnede infrastruktur-projekter skal styrkes.

På tværs af kommunegrænser

Fyn skal kobles mere effektivt sammen og udnytte nye muligheder i de byregionale korridorer til at binde person- og godstransporten, regionaltog, letbane samt fynske bus- og færgeforbindelser endnu stærkere sammen.

Det nye Fynskort

Infrastrukturstrategien fastlægger de fynske byregionale korridorer og knudepunkter/terminaler. Det fynske mobilitetskort 2017-35 skal være nyt grundlag for at prioritere og igangsætte de vigtigste byregionale indsatser, samt sikre at hver kommune kender sine egne og nabokommunernes opgaver.

Ønskede effekter frem mod 2035

Fyn taler med én stemme

- Udbredt fynsk samarbejde om mobilitet og infrastrukturudvikling.

Prioriteringer bygger på fakta

- Grundlag for politisk prioritering af større fremtidige infrastrukturinvesteringer på Fyn

3. spor på E20 over hele Fyn til gavn for Danmark

- Mindre kø og færre uheld på E20.
- Ny parallel Lillebæltsforbindelse er besluttet

1 time med tog til København og Aarhus

- Udnytte de fordele, som Fyn får i forbindelse med etableringen af Timemodellen.

Hurtigt/billigt til og fra Fyn

- Reducerede pris-barrierer på transportsiden - brotakster og færgeoverfarter.

Nye kombinationsrejser på Fyn

- Forbedre samspillet mellem transportformerne.

S-tog og hurtigbusser binder Fyn sammen

- Hyppige afgang og kortere rejsetider regionaltog, hurtigbusser og letbaner.

Attraktive stationsmiljøer på Fyn

- Skitsere byernes potentialer for at udvikle sig i samspil med forbedret kollektiv transport.

Nemt ind til Odense

- Kortere rejsetider på Fyn, og forbedret adgang til resten af landet.

Elcyklen vinder oftere over bil nr. 2

- Styrke cyklen som et element i den daglige pendling.

Godstrafik til alle egne

- Maksimal tilgængelighed for godstransport til de fynske virksomheder.

INDHOLD

1-6 FORORD

7-15 BAGGRUND

Sammenhæng på Fyn - Vision 2035
Viden om de fynske rejsemønstre
Trends strategien bygger på

16-25 DET LANGE BLIK 2035

Fyn, Danmark og Europa
Det fynske mobilitetskort - korridorer og knudepunkter
Hver egn har sine opgaver

23-30 TRAFIKARTERNE SKAL SPILLE SAMMEN

Biler, godstransport og færger
Kollektiv trafik
Cykling og gang

31-38 FYN RYKKER SAMMEN I 2017-21

Indsatser i 2017-21
Organisering, partnerskaber
Økonomi og finansiering

39-48 SÆRLIGE UDFORDRINGER

Opgaver i de fynske egne
Fremkommelighed i Odense
Odense Banegård Center

49- BILAG

- Selvstændigt notat

Læsevejledning

Infrastrukturstrategien er delt op i fem kapitler, der kan læses uafhængigt af hinanden. Der er dog en indbyrdes arbejdsdeling og indre sammenhæng, som det fremgår af følgende:

Baggrund

I kapitlet beskrives Vision 2035 for Fyn på mobilitets- og infrastrukturuområdet. Der redegøres for de indsamlede data og viden om de fynske rejsemønstre og de samfundsmæssige trends som strategien læner sig op af, bl.a. Smart Fyn.

Det lange blik – 2035

I kapitlet redegøres der for hvordan Fyn kan udnytte sin gode placering midt i Danmark og på en af Europas vigtige korridorer gennem Danmark. Infrastrukturstrategien peger på nødvendige indsatser i den overordnede infrastruktur (3. spor på E20, indførelse af Timemodellen).

Her fastlægges 'Det nye fynske mobilitetskort' med de prioriterede byregionale korridorer og knudepunkter. Fyn skal med infrastrukturstrategiens implementering hænge endnu bedre sammen.

Trafikarterne spiller sammen

Infrastrukturstrategien tænker trafikarterne (bil, lastbil, tog, letbane, færge, bus og cykling) sammen for at skabe attraktive kombinationsrejser til, fra og rundt på hele Fyn.

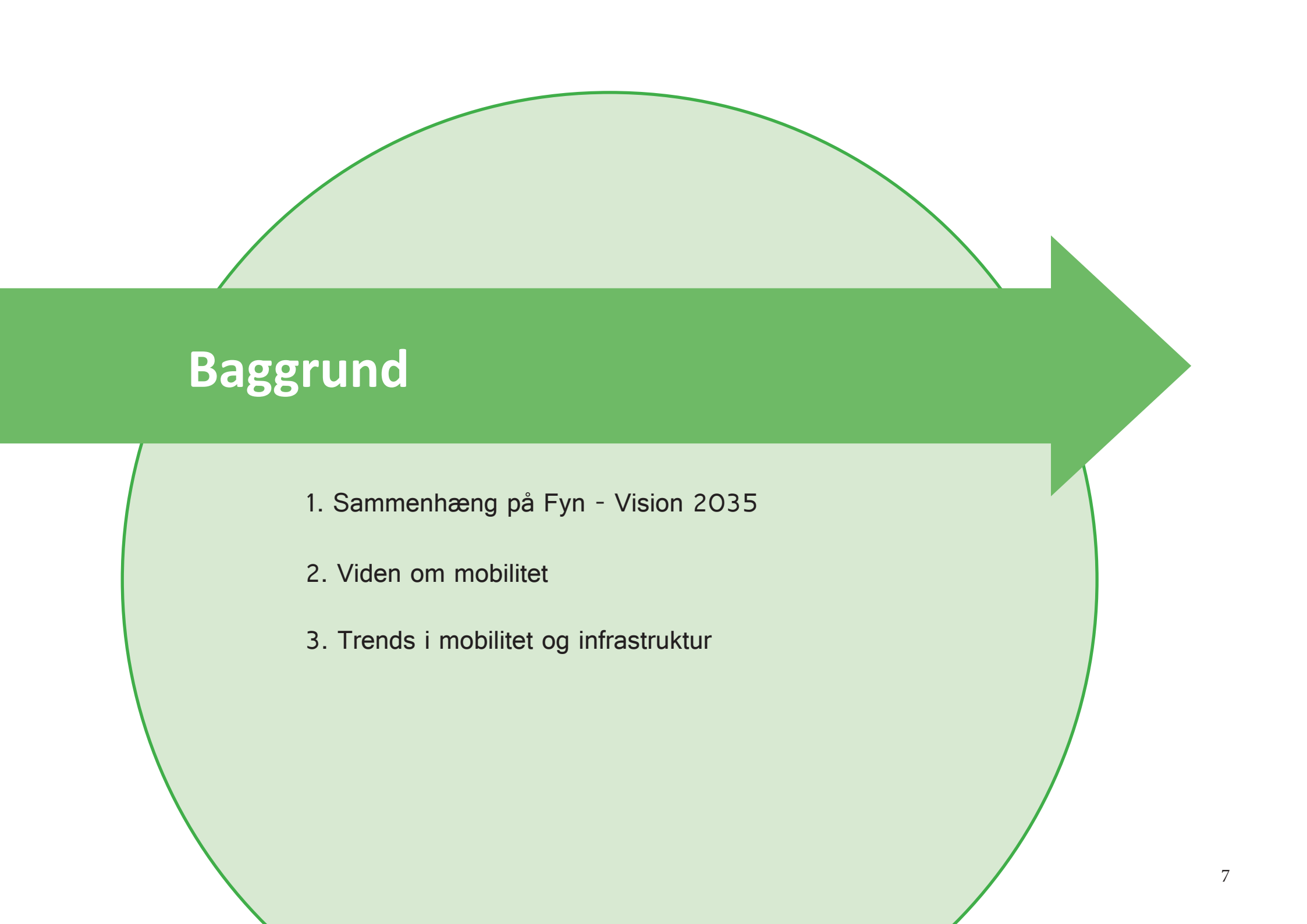
Fyn rykker sammen 2017-21

Forslag til de første nødvendige indsatser for en forbedret mobilitet på Fyn. Holdbare løsninger på infrastrukturuområdet skal udvikles i stærke partnerskaber. Infrastrukturstrategien anviser metoder og initiativer til samskabelse på mobilitetsområdet.

Særlige udfordringer på Fyn

Her adresseres de presserende udfordringer i den fynske mobilitet og hvad der skal til for at takle dem. Især er det vigtigt at hver egn på Fyn kender sine (koordinerede) opgaver. Herunder at udvikle attraktive miljøer omkring stationer/trafikale knudepunkter.





Baggrund

1. Sammenhæng på Fyn - Vision 2035
2. Viden om mobilitet
3. Trends i mobilitet og infrastruktur

Vision 2035 - Sammenhæng på Fyn

Vision 2035

- et blik ind i fremtiden

Du skal nu forestille dig, at du er i 2035 og kigger tilbage på det som er blevet igangsat og gennemført på baggrund af den fælles infrastrukturstrategi.

Hvilke forandringer har strategien ført til, og hvordan er Fyn kommet til at hænge endnu bedre sammen?

I 2035 er mange ting forandret. Fyn er blevet større befolkningsmæssigt, og har fastslået sin betydning som en vigtig dansk byregion med betydelig vækst og fremgang. Robot- og velfærds-teknologisektoren har skabt mange nye virksomheder sammen med Syddansk Universitet og forskerparkerne. Videnstung produktion er vendt tilbage til Fyn. Der har indfundet sig en ny optimisme på mange områder.



Flere pendler til og fra Fyn

De fleste både bor og arbejder på Fyn og øerne, men en større andel end tidligere arbejder i netværk og virksomheder, der ligger uden for Fyn. Det kan godt hænge sammen at pendle flere gange ugentligt over længere afstande end tidligere. Det er blevet lettere at bo på Fyn og arbejde i København, Aarhus, Trekantsområdet, Vestsjælland, Lolland eller Als. En ny trafik er også kommet til, fra de stadigt flere jyder og sjællændere, der pendler ind til fynske virksomheder og uddannelsesinstitutioner. De forkortede rejsetider har i samspil med den øgede komfort i de kollektive systemer accelereret denne udvikling på Fyn.



Hele Fyn vokser

Der er befolkningsfremgang i alle egne på Fyn, også på de mindre øer. De unge vender efter endt uddannelse tilbage til Fyn i langt større grad end tidligere, da der er mange nye attraktive jobs, gode bymiljøer at starte egen virksomhed i og udfordrende landskaber at nyde i fritiden. At væksten ikke kun er kommet Odense til gode (som det så ud i 2010'erne) skyldes i høj grad de nye indsatser for at udvikle og investere i ny mobilitet og moderne infrastruktur. Det er nu en generel opfattelse at "Fyn hænger sammen", så det opleves som let og overkommeligt at bevæge sig overalt på Fyn. Det er især blevet lettere at komme ind til Odense, hvor der kan opnås videre forbindelse til resten af landet med både Timemodellens 'Superlyntog', og den 6-sporede motorvej over Fyn.





De fynske S-tog, Letbaner og hurtigbusser

Fynboerne kører mere "på skinner" end de gjorde tidligere. Hyppige afgang og god rejseservice har fået mange til at vælge tog og letbane til, som en del af deres daglige rejser. Med det nye S-togsystem kan man køre fra Slagelse til Vejle med stop ved mange attraktive stationer på Fyn. Der er nu højklasede forbindelser fra Kerteminde, Sønderød og Glamsbjerg til Odense med særlig fremkommelige og veludstyrede/konfortable "busser" på hjul eller skinner. Hvad skinner i øvrigt ikke kan samle op, klares af De Fynske Hurtigbusser, som har forskørselsret på trafikbelastede strækninger og tidspunkter.

Fynboerne deler mere

En stigende andel af rejser i personbiler foregår ikke i egen bil. Delebilordninger er udbredte i alle egne på Fyn, samkørsel er smidigt organiseret på smartphonen, og fleksible taxaordninger er blevet populære. Bil nr. 2 er en sjældenhed da alternativerne er blevet mere attraktive.

Transportformer kombineres

I morgen- og eftermiddagstimerne bringer biler og cykler de rejsende ind til de fynske knudepunkter. Fra knudepunkterne sikrer Superlyntog, IC-tog, hurtigbusser, Letbane, GoMore-Fyn samt Det Fynske S-tog, at de mange rejsende bringes effektivt og sikkert fra dør til dør. Kombinationsrejsen planlægges uden besvær via rejseplanen, der altid sikrer den smarteste, hurtigste eller smukkeste rejse mellem start- og slutpunkt.



Stationer med nyt liv

I Odense, købstæderne ved vandet og i de øvrige større fynske byer, er der kommet aktivitet omkring tog- og buspendlerstationerne. Nye boliger, butikker samt offentlig og privat servicevirksomheder har skabt grundlag for et nyt byliv omkring stationerne. Stationerne er blevet til offentlige samlingspunkter med gode byrum og spændende samlingssteder, der ud over byliv formidler den nyeste trafikinfo og rejseservice.



Bilen er stadig dominerende, men oftere en del af en samlet rejsepakke

Den mest markante nyskabelse er "de selv-kørende biler". Det fynske vejnet er indrettet, så disse nye biler hurtigt finder deres "intelligente korridor" og smidigt kan målrette sig mod et "knudepunkt", hvor der kan skiftes til Letbane, Hurtigbus eller Det Fynske S-tog, når resten af rejsen er af længere karakter. Det er blevet lettere at skifte fra bil til kollektiv transport ind til Odense.

Der cykles som aldrig før

Fyn er også blevet til "cykelland". Cyklen kan snart fejre 150 års fødselsdag, og har fortsat stor betydning. Hovedparten af alle børn cykler eller går i skole og til fritidsaktiviteter. Cyklingen er også den foretrukne rejseform i byerne til arbejde og uddannelse. Alle familier har moderne (el)cykler og bruger dem flittigt til skole/ arbejde og i fritiden. Satsningerne på at forkæle cyklisterne er lykkedes, og der er stærk fremgang i og god indtjening på cykelturisme. El-cykler har ligeledes betydet at cyklen også anvendes på længere ture.



Der sejles hurtigt til og fra Fyn

Færgerne til og fra Fyn er blevet til elfærger med højere sejlhastighed. Forbindelserne til Als (bro) og Lolland er fuldt integrerede højklasede forbindelser. Færgerne til Ærø sejler timesejlads, og forbindelserne til de mindste øer er suppleret med Øhavs-Taxi 'er.



Gods nat og dag

Godstransporten er blevet til en "natteaktivitet" på de byregionale veje, der smidigt kan håndtere de store modulvogntog. "De blå landeveje" til Lindøterminalen og til Nyborg Havn fragter stigende mængder gods. Der kan smidigt lastes om til mindre biler ("dag-lastbiler") på de nye omladningsstationer.



Fyn er ved at sætte sig nye mål

Infrastrukturstrategien fra 2017 er ved at være ført ud i livet. Men der er nye idéer og indsatser i støbeskeen inden for mobilitet og infrastruktur. "Fyn er i fortsat bevægelse..."



Fra vision til strategi

Hvad skal Fyn med Vision 2035 - Sammenhæng på Fyn

Med en fælles fynsk vision opnås en afklaret retning for den ønskede udvikling af den fynske infrastruktur og mobilitet i de næste 20 år. Visionen danner baggrund for de foreslåede indsatser i infrastrukturstrategien.

Strategien handler om, hvad der skal gøres i de enkelte kommuner, i kommunesamarbejder og sammen med andre. Målet er at sikre attraktive transportmuligheder i hele det fynske netværk døgnet rundt, hele året.

Fyn rykker nærmere på Danmark, Europa og verden

FYN I BEVÆGELSE 2017-35 peger på indsatser, som kan styrke fremkommelighed internt på Fyn og samtidig udnytte og styrke Fyns opkobling til det øvrige Danmark, Europa og resten af verden. Denne opkobling er afgørende for, at Fyn kan udnytte sit potentiale og sikre vækst i bosætning og arbejdsplader.

Med hurtige og fleksible transportmuligheder til de trafikale knudepunkter strategien udpeger, kan Fyn koble sig på motorvejs- og jernbanenettet. Her sikres gode forbindelser til resten af Danmark, til Københavns Lufthavn, Billund Lufthavn og til Hamborg mv.

Smidigt fra dør til dør på Fyn

Fyn og øerne er som skabt til sammenhæng og overskuelighed. Med Odense liggende i midten og med en "radius" på 30-40 km, har Fyn en god størrelse og gode muligheder for

at tilbyde max ½ times transport til Odense fra de landfaste købstæder - hvad enten det er individuelle eller kollektive transportløsninger.

Kommuneoverskridende infrastruktur og mobilitet

FYN I BEVÆGELSE 2017-35 skal skabe grundlag for vækst ved at udvikle og sikre en god infrastruktur, der giver alle trafikanter gode og overskuelige muligheder for i alle situationer at kunne komme nemt og hurtigt rundt på, til og fra Fyn.

Dette nødvendiggør, at alle fynske kommuner arbejder og tænker sammen.

Opgaven med infrastruktur kan ikke alene løses indenfor kommunale rammer, men kræver større, vedvarende og langsigtet tænkning og handling, der ser udover de kommunale grænser.

Alle de fynske kommuner har bidraget

Det største bidrag til strategien er kommet fra de tre kommunale arbejdsgrupper, som har bestået af medarbejdere fra alle ti kommuner. De tre arbejdsgrupper har haft fokus på hvert sit område: Veje og færger, Kollektiv trafik og Cykling og gang.

Ud fra disse forskellige udgangspunkter er det - i samtænkning med bl.a. vare- og gods-transportens muligheder og betingelser - forsøgt at skabe en sammenhængende strategi. Fyn har først og fremmest brug for sammenhæng og sammenhængskraft som basis for at skabe vækst.

Helhed og sammenhæng

Der er med infrastrukturstrategien skabt et "spillebrædt" for den sammenhængende fynske infrastrukturudvikling i de næste 20 år, som ti fynske kommuner har valgt at stå bag.

Der udvikles i strategien et bredt billede om den ønskede helhed og sammenhæng mellem transportformerne, mangeartede mobilitetsinitiativer og et hierarki af korridorer og knudepunkter på Fyn.

Fokus og prioritering

Prioritering af de mange og forskelligartede foreslåede handlinger og indsatser skal foregå efterfølgende i det fælles kommunale samarbejde.

Der skal foretages taktiske valg af indsatser og tidsmæssige prioriteringer af udvikling af korridorer og knudepunkter på Fyn.

Endvidere skal mobilitetsinitiativer inden for transportformerne bil, lastbil, tog, færge, bus, cykling og gang udvælges og igangsættes, når det er mest hensigtsmæssigt i forhold til samarbejdspartnere, de økonomiske muligheder og samfundsudviklingen generelt.

Arbejdet ligger forude

Nogle tanker er tænkt mere eller mindre færdige som løsninger eller idéoplæg, og analyser er foretaget under udarbejdelsen af strategien. Men mange andre tanker, analyser og idéer skal bearbejdes i den videre løbende og rullende proces.

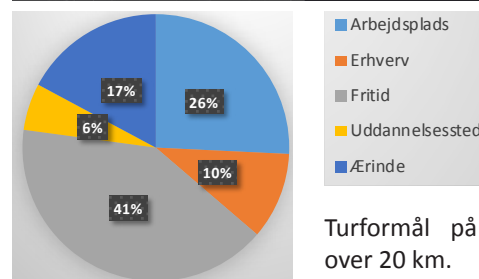
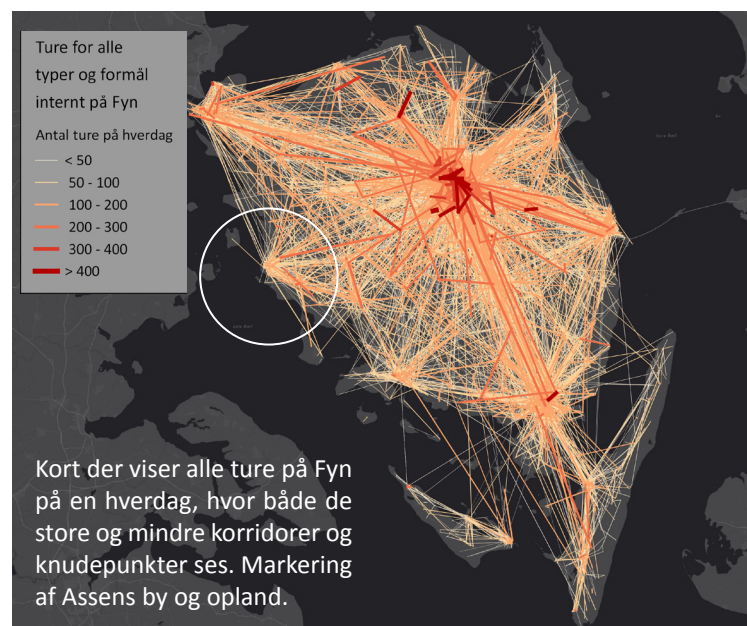
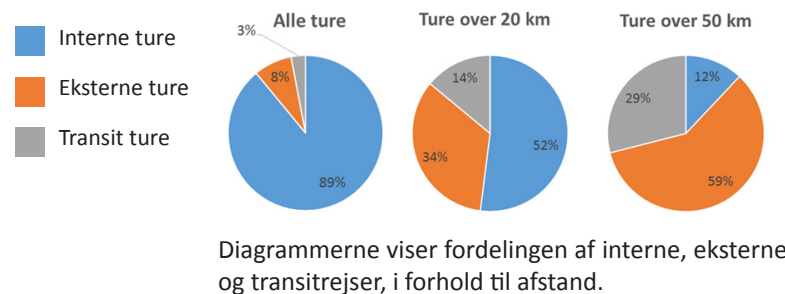
Viden om mobilitet

Hvad vil Fyn?

- Skaffe værktøjer til at implementere og ajourføre strategien.
- Udbygge det fynske datagrundlag ved hjælp af Landstrafikmodellen (LTM).
- Lave prognoser og beregne dynamiske effekter af infrastrukturtiltag og -investeringer.
- Udvikle dokumentation overfor statslige myndigheder, andre offentlige og private aktører og samarbejdspartnere.

Udfordringer!

- Data og viden på Fyn findes spredt og ukoordineret. Der er ikke opsamlet fælles viden i 10 år.
- Det kræver stor viden og ressourcer at udnytte Transportvane-undersøgelsen (TU) 2015.
- Data, metoder og indsamling udvikler sig hurtigt og skal løbende vedligeholdes.

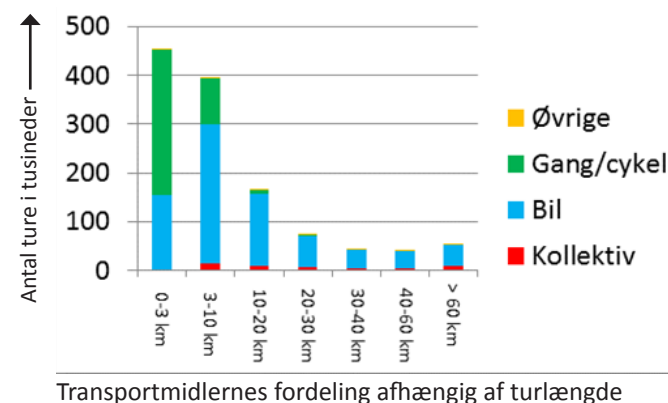


Viden om fynsk mobilitet

- 3,14 ture pr. person pr. dag – rundt regnet foretages der 1,25 mio. ture hver eneste dag på Fyn og Øerne.
- 89% af alle ture foregår lokalt på Fyn og øerne.
- Stærke oplandsrelationer - mange korte ture (0-10 km) mellem by og opland. (eks. Assens by og Assens opland.)

Den byregionale rejse > 10 km

- Fritidsture (41%) og arbejdsture (24%) udgør hovedparten af ture over 20 km.
- Bilen er det mest dominerende transportmiddel – 65% af alle rejser.
- Odense er et tyngdepunkt på Fyn, uafhængigt af turformål.



Viden om mobilitet

Viden projektet bygger på

FYN I BEVÆGELSE bygger på data og viden fra Transportvaneundersøgelsen (TU) 2006-14. Undersøgelsen giver et detaljeret billede af, hvordan enkeltpersoner bevæger sig på Fyn, og består af data, som er samlet ind over en 8-årig periode. Atkins har, som projektets rådgiver sammen med Danmarks Tekniske Universitet, gennemført udtræk og analyser, som kortlægger fynboernes rejsevaner og mønstre. Projektets vidensgrundlag består af kortlægninger og tabeller, der samlet set giver indblik i det fynske transportbillede.

Hvad fortæller TU-undersøgelsen om de fynske rejser

Hver eneste dag foretages der 1,25 mio. ture på Fyn. Hver fynbo har i gennemsnit 3,1 ture pr. dag målt over et helt år. Gennemsnittet gælder for alle befolkningsgrupper fra 10-84 år, og tæller alle turformål - lige fra pendling over fritidture og ærinder som indkøb mv. Af det samlede turbillede viser sig overraskende nok at kun ca. 1/3 af turene er arbejds-, uddannelses- og erhvervsture, hvilket betyder at 2/3 af turene er ærinde- eller fritidsture. Fritidssamfundet er over os og stadig flere rejserne sker i fritiden. Dette gælder for de korte såvel som de længere ture. En tredjedel af alle ture er mellem 0-3 km, hvor transportmidlerne gang og cykling anvendes hyppigst. De korte rejser og håndtering af disse er primært et lokalt og kommunalt anliggende. TU-udtrækkene viser store lokale forskelle, og trafikmønstrene veksler alt afhængigt af, hvor på Fyn man befinder

sig. Cykel og gang samt kollektiv transport udgør højere andele i Odense og købstæderne ved vandet, mens bilen dominerer i forstæder og i de tyndt befolkede lokalområder. I bilagsmaterialet er der henvist til tabeller, som giver indblik i de lokale variationer for bl.a. transportmiddelfordeling.

De byregionale ture

Fyn i bevægelse har som en byregional strategi primært fokus på de længere ture (>10 km.), som oftest sker på tværs af kommunegrænser. Disse betegnes i strategien som byregionale ture. De byregionale ture udgør 29 pct. af samtlige ture. Andelen af ture til og fra Fyn (eksterne ture) vokser i betydning, jo længere turene bliver. F.eks. sker 35 pct. af alle turene over 20 km. i udveksling med områderne uden for Fyn.

24 pct. af de byregionale ture over 20 km. er ture, som er relateret til arbejde. Særligt bemærkelsesværdigt er dog, at fritidsturene udgør hele 41 pct. af de byregionale ture over 20 km. Kommunegrænserne krydses således ikke alene for at komme på arbejde. De 41 pct. som fritidsrejserne udgør af de byregionale ture, vidner om at fynboer og øboer selv i fritiden rejser langt og meget for at benytte kulturtilbud, komme på familiebesøg eller dyrke natur- og fritidsinteresser. En udvikling som forventes at fortsætte, og som vil betyde flere byregionale ture. Varetagelsen af de byregionale ture og rejser, som går på tværs af kommunegrænserne, er strategiens fokus og omdrejningspunkt, og vil senere blive udfoldet indenfor rejser med tog, fær-

ger, person- og lastbiler, busser samt cykler.

TU-data understøtter udpegning

TU-undersøgelsen har først og fremmest været brugt som grundlag for udpegning af de vigtigste trafikale korridorer og knudepunkter (Se afsnittet Det fynske mobilitetskort, korridorer og knudepunkter s. 20-23). 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. Ud over at kvalificere udpegningen, kan TU-data fremadrettet benyttes til at måle effekterne af de indsatser, som igangsættes på baggrund af strategien. Data kan ligeledes anvendes i kommunernes egen trafikplanlægning, hvor der bl.a. kan sættes mål for en ønsket fremtidig transportmiddelfordeling, særligt i relation til de korte ture.

Dataværktøjer til prognoser og prioritering

TU-dataen giver ikke mulighed for at beregne samfundsøkonomiske effekter og gevinster for de enkelte indsatser. Til gengæld kan LTM (landstrafikmodellen) benyttes til at lave prognoser og beregne dynamiske effekter af forskellige infrastruktur- og transportindsatser. Derfor vil det være oplagt at bruge LTM i den videre proces med udfoldelse af infrastrukturstrategien, samt kvalificere med yderligere samfundsøkonomiske analyser i forhold til prioritering af investeringer og indsatser

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Udarbejde beslutningsgrundlag for fremtidigt data- og analysegrundlag (f.eks. kvadratsnetdata, TU-data, Landstrafikmodellen samt "Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet").

Sammen med andre

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

Kommunerne hver for sig

- Anvende TU-data i den kommunale trafikplanlægning.

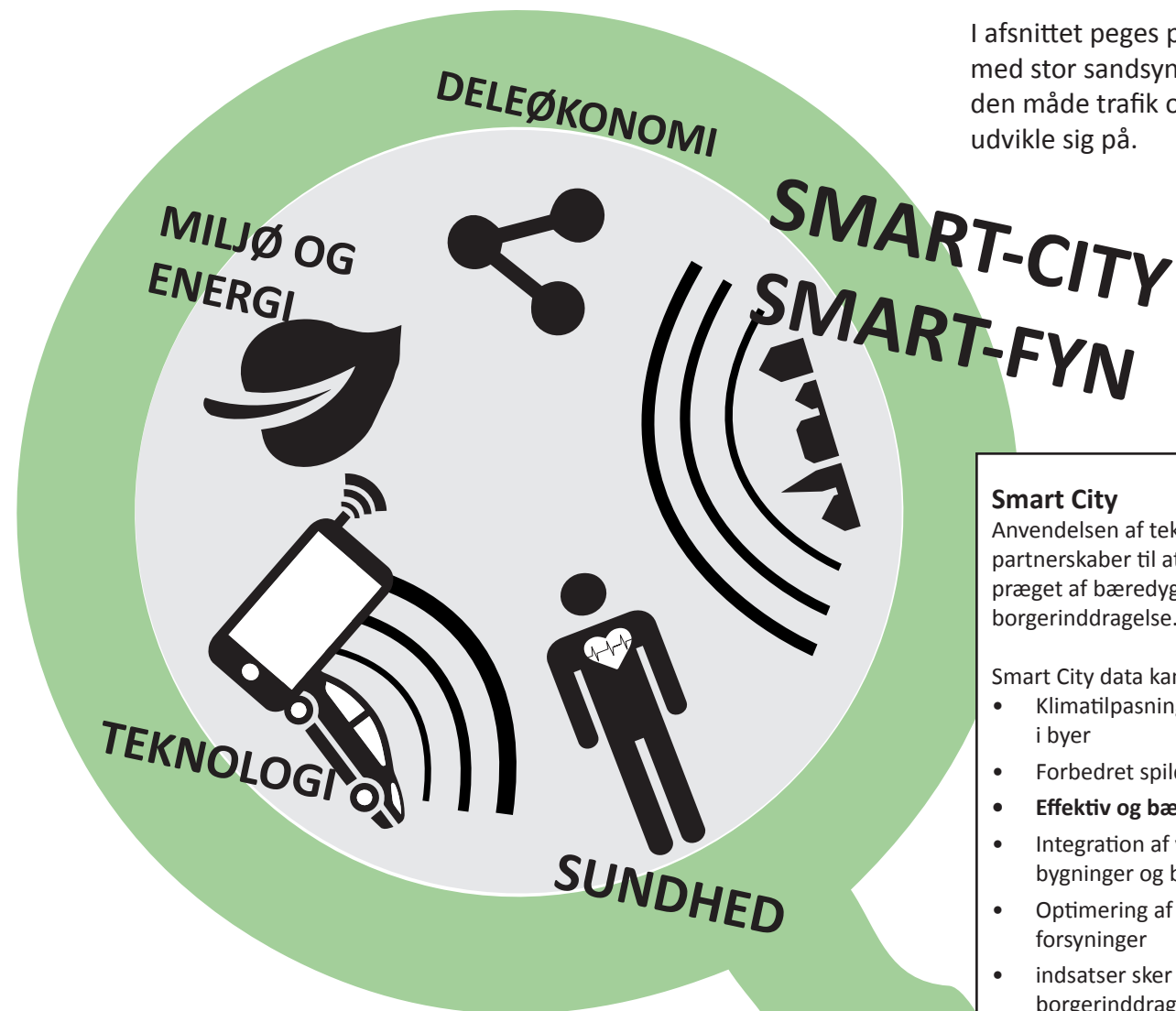
Trends

Hvad vil Fyn?

- Opbygge en viden om de trends, som har fælles interesse på Fyn.
- Involvere interessenter uden for kommunerne i vidensopbygning og løsninger vedrørende trends.
- Udveksle og koordinere Smart-City begreberne mellem kommunerne på Fyn.
- Bygge videre på de Smart-løsnings-initiativer, der allerede er igangsat.
- Tilpasse strategien løbende med udviklingen i trends og teknologier.

Udfordringer!

- Trends opstår løbende i takt med samfundsudviklingen og kan ikke på forhånd afgrænses frem til 2035.
- Nye begreber og trends er længe om at blive tolket i en fælles forståelsesramme.



I afsnittet peges på de trends, som med stor sandsynlighed vil præge den måde trafik og mobilitet vil udvikle sig på.

Smart City

Anvendelsen af teknologi, data og partnerskaber til at skabe en byudvikling præget af bæredygtighed, innovation og borgerinddragelse.

Smart City data kan anvendes til:

- Klimatilpasning og energieffektivitet i byer
- Forbedret spildevandsstyring
- **Effektiv og bæredygtig transport**
- Integration af vedvarende energi i bygninger og bymiljøet
- Optimering af fjernvarme- og vandforsyninger
- indsatser sker med en stor grad af borgerinddragelse.

Trends i mobilitet & infrastruktur

Infrastruktur er både fysisk, digital og psykologisk

Infrastruktur og mobilitet har både en fysisk, en digital og en psykologisk dimension, og der skal sættes på alle tre dimensioner for at skabe synergi og værdi. Fyn skal tænke og handle Smart, og lægger sig derfor op af Smart-tænkningen. Grundlæggende handler Smart-tænkning om at benytte de store mængder af data, som bliver indsamlet, til at skabe løsninger på en lang række forskellige områder.

Smart City - begrebet som Fyn vil lægge sig op af

"Smart-City" kan betragtes som et paraplybegreb for mange smarte løsninger under ét. På Fyn er Smart-City ikke noget nyt begreb. Flere af kommunerne arbejder allerede på løsninger, som via smart-tænkning skal løse forskellige udfordringer.

I ByregionFyn-regi, vil smart-løsningerne kunne fungere for hele Fyn – Smart-Fyn. I forhold til transport og mobilitet kan der fremadrettet arbejdes for fælles løsninger, og Smart-tænkningen bør være et middel til, at den enkelte rejsende kan komme lettere og hurtigere frem.

Smart-Fyn handler om, at der skabes enighed om, hvad der registreres, og hvordan registreringen bliver omsat til løsninger til gavn for brugerne: borgere, besøgende og virksomheder.

Trafiktjenester i folks lommer

De muligheder der tilbydes via smartpho-

nes og smart-watches, vil have en afgørende betydning for mobiliteten. Hovedparten af borgerne har med de mobile enheder alle faciliteter lige ved hånden. Rejseinfo og rejseservice kan indbygges i apps, mens rejsefæller let kan findes og dermed øge incitamentet for samkørsel.

Bæredygtige løsninger i den fynske mobilitet

Danmark har politisk forpligtet sig til at arbejde for en bæredygtig udvikling grundlagt på vedvarende og fornybare energikilder. Transportområdet er et stort og vigtigt område, hvor bæredygtige løsninger også skal finde sin plads. F.eks. ved udbredelse af el-ladestationer og gastankanlæg.

El-produktion fra vindmøller, solceller og vand- og bølgekraft mv. kan indgå i elbiler, eltog/letbaner og elcykler.

Kollektive transportsystemer er generelt energikønsomme. Samkørsel og delebiler er ligeledes udtryk for bæredygtig tænkning og holdbare løsninger.

Accelererende teknologi giver nye muligheder

Automatisering og digitalisering gennemsyner alt, og tegner bl.a. store perspektiver for selvkørende biler, busser, lastbiler og tog inden 2035. Selvkørende tog og busser vil på sigt kunne køre med højere frekvens, kortere ventetider, bedre regularitet mv. Intelligente veje samt vej-, fortovs- og stibælægnings med f.eks. indbygget lys og fleksibel visning indsamle information samt give mulighed for

dynamisk opladning af biler, cykler og busser.

Deleøkonomi vil vokse

Deleøkonomi vil få stor betydning for den menneskelige adfærd og bylivet på mange forskellige måder. Særligt inden for transport, hvor nye former for delebilordninger som f.eks. Go-more vil florere. En udvikling som ligeledes kan tænkes at brede sig til andre trafikarter som eksempelvis cykler.

Sundhed endnu mere i fokus

Sundhed vil komme endnu mere i fokus i takt med en øget erkendelse af, hvor vigtigt det er for det moderne travle menneske at få motion og frisk luft. Mange flere vil se fordelene ved at indbygge gåture og cykelture som en

Udfordringer med selvkørende biler i Danmark

Biler uden menneskehænder på rattet kan køre i Danmark inden for de nærmeste 10 år vurderes det af Trafikstyrelsen. Systemer som active lane keeping (vejbanekontrol), active cruise control (automatpilot) og generelle it-systemer til at understøtte kørslen, vil vinde indpas i flere og flere biler over de kommende år.

I FYN I BEVÆGELSE anbefales det, at overvåge udviklingen i de kommende år. På den måde kan de nye muligheder integreres i strategien, når der er mere konkrete bud på, hvad kommunernes vej- og planmyndigheder får af opgaver.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Deltage i møder og konferencer om udviklingen i de relevante og aktuelle trends, for at kunne justere strategi og indsatser efter behov.
- Påpege behov for nødvendige lovgivningsinitiativer over for de statslige myndigheder/politikere, når det er påkrævet at kunne forfølge nye og vigtige trends.
- Dele relevant viden og erfaringer om trends, som har fælles interesse.
- Enkeltprojekter, der er med til at implementere strategien, skal dokumentere, hvordan klimabelastningen kan nedbringes.

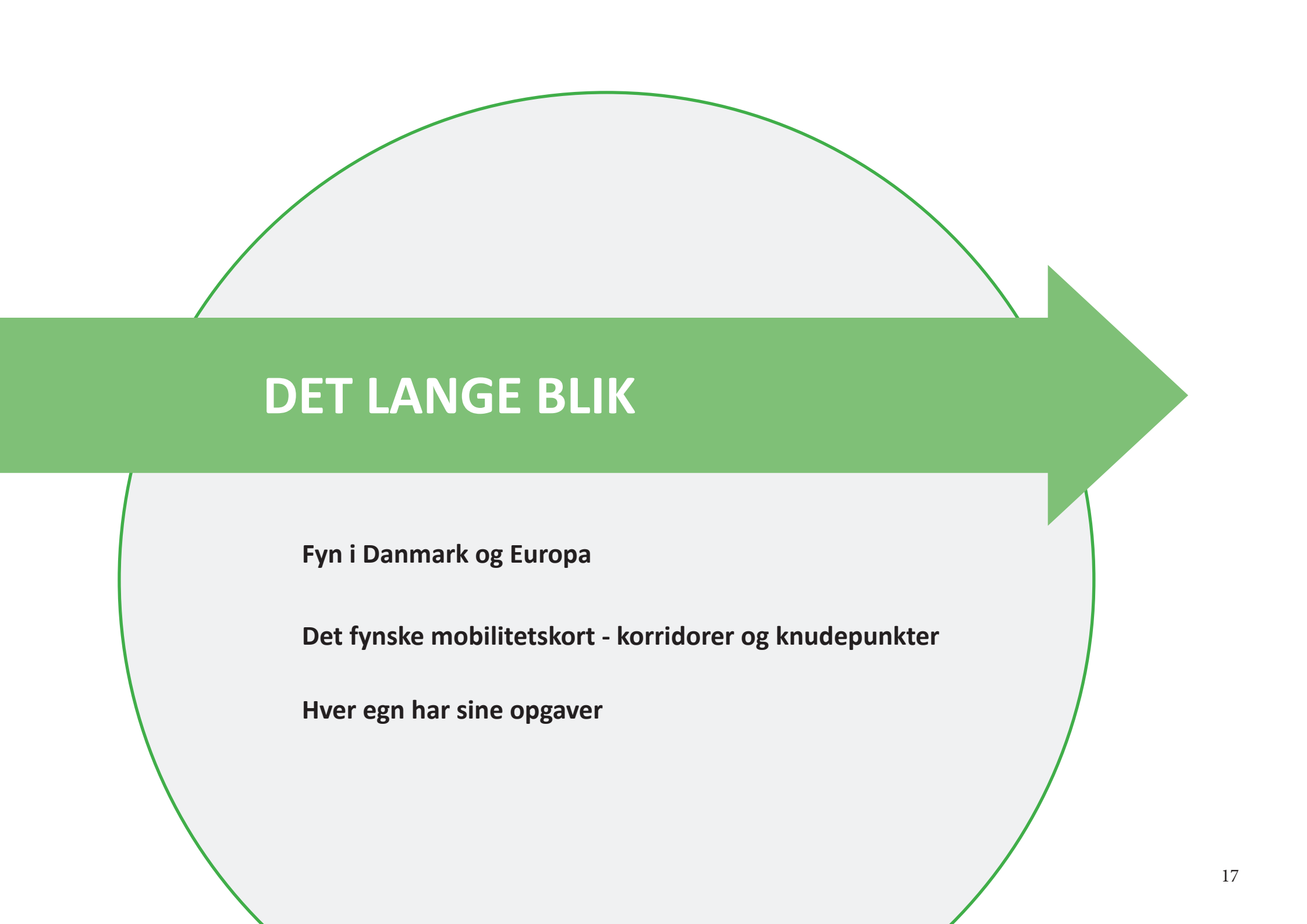
Sammen med andre

- Invitere relevante videnspersoner til at bidrage med indsigt i fremkomsten af nye trends.
- Sikre den nødvendige mobil og bredbåndsdækning på Fyn, for at kunne udnytte potentialerne i smart-løsninger som eksempelvis selvkørende biler, samkørsel og avanceret rejseinfo.

Kommunerne hver for sig

- Være opmærksomme på lokale udviklinger og deres eventuelle sammenhæng eller modspil med overordnede trends. Dele erfaringer med de øvrige kommuner.





DET LANGE BLIK

Fyn i Danmark og Europa

Det fynske mobilitetskort - korridorer og knudepunkter

Hver egn har sine opgaver

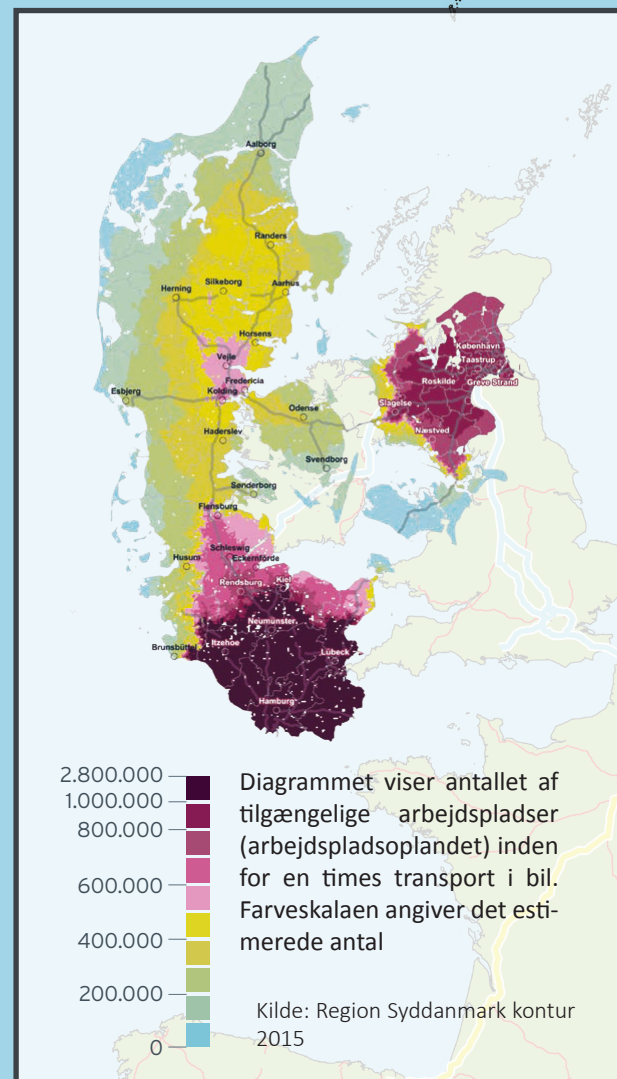
Fyn i Danmark og Europa

Hvad vil Fyn?

- Udnytte sin placering mellem de stærke vækstområder i Danmark.
- Sikre E20 kapacitet til at udgøre en attraktiv dansk og europæisk motorvej.
- Støtte op om Timemodellen som den hurtigste og sikreste vej til en opkobling på Europa.
- Udnytte de fordele som følger af at have en prioriteret europæisk strækning liggende på Fyn.
- Støtte op om forbindelser der sikrer hurtigere og enklere opkobling til det nordtyske marked.

Udfordringer!

- Utilstrækkelig opkobling på de store trafikkorridorer
- Uafklaret finansiering af de store projekter i Landskorridoren (Time-model og 6 spor på E20)
- Væksten i individuelle transportmidler udfordrer vejnettet (biler og lastbiler).



Fyn i Danmark og Europa

Et større perspektiv

På Fyn er der stærke ønsker om at tilvejebringe flere store projekter, som vil have afgørende betydning for den fynske mobilitet (Timemodellen, udvidelsen af E20, parallel Lillebæltsforbindelse og Letbanen i Odense). Infrastrukturen på Fyn har ikke alene værdi og betydning for trafikken på Fyn, men har nationale såvel som europæiske perspektiver. Byregion Fyn står ikke alene i kampen for gennemførelse af de store projekter.

Fyn står ikke alene – det skal udnyttes

Korridoren som løber over Fyn, "the Scandinavian Mediterranean Corridor", er en af de ni korridorer, som tilsammen udgør hovedstrukturen i det europæisk prioriterede Ten-T netværk. Ten-T netværket er et produkt af ambitioner om, at nærme sig fælles retninger for europæisk transportpolitik. Netværket blev første gang behandlet af europaparlamentet og-kommisionen i 1996, og er blevet revideret flere gange siden. Korridornetværket består af motorvejs- og jernbanenettet, og har til formål at sikre optimal bevægelighed og udveksling mellem de europæiske lande, hvad angår varer og arbejdskraft. Tilstedeværelsen af denne korridor betyder, at der kan søges støtte til projekter, som har til formål at afhjælper trængsel, innoverer transporten eller sikre mere bæredygtig trafik i hovednetværket. Fra 2014-20 er der afsat ca. 193 mia. via CEF-programmet (Connecting Europe Facility).

Det store H skal styrkes

I national sammenhæng har korridoren, som løber over Fyn, ligeledes afgørende betyd-

ning, som en del af "Det store H".

H'et tegner sig omkring den fynske korridor, der fungerer som H'ets krop. Det østlige ben udgøres af Sjælland/Lollandskorridoren, mens det vestlige udgøres af Jyllandskorridoren. Korridoren over Fyn har således en afgørende betydning for sammenhængskraften mellem Øst- og Vestdanmark. Det er derfor ikke bare en fynsk korridor, det er en Landskorridor med betydning for den nationale såvel som europæiske sammenhængskraft og udveksling. I forlængelse heraf er det af stor vigtighed at få nedbrudt den barriere, som det høje takstniveau på Storebæltsforbindelsen udgør.

Fra Fyn til verden - til lands, til vands og i luften - og omvendt

Til lands vil Timemodellen sikre fynboerne hurtige forbindelser til danske og europæiske vækstcentre som Hamburg, København, Aarhus, Stockholm, Oslo og Berlin. Til vands vil optimering af færgerne i det sydfynske sikre en attraktiv forbindelse til Lolland og til Als (evt. via bro) og dermed det store nordtyske marked/Hamburg/Berlin. Med Kastrup og Billund inden for rækkevidde tilbydes et bredt udbud af internationale forbindelser i luftrummet, mens der er perspektiver for at HCA Airport inden for få år kan tilbyde forbindelser direkte til internationale destinationer. Samlet set vil det betyde bedre kobling til Danmark, Europa og Verden.

Fyn udvider sit arbejdskraftopland

Arbejdspladsoplandet har stor betydning for at gøre det attraktivt at bosætte sig på Fyn. Her er Fyn i en unik position, som skal ud-

nyttes. Fyn er omgivet af stærke naboer med mange arbejdspladser. Timemodellen alene vil betyde adgang til mere end 400.000 arbejdspladser i Danmark. En styrket opkobling til Fyns stærke naboer gennem individuel og kollektive tiltag, vil betyde at flere arbejdspladser bliver tilgængelige inden for kortere tid. Det bør tilstræbes at skabe en større udveksling mellem Fyn og det øvrige Danmark og Nordtyskland, da det vil have positive effekter for både tiltrækning af borgere og virksomheder. Virksomhederne på Fyn vil have lettere ved at anskaffe højkvalificeret arbejdskraft, mens det store udbud af bl.a. arbejdspladser kan betyde, at flere bliver boende eller bosætter sig på Fyn. 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.

Et Skandinavisk smørhul

I takt med øget automatisering rykker dele af produktionsvirksomhederne tilbage til Danmark. Flere virksomheder er derfor optaget af Fyns centrale beliggenhed, i en dansk og skandinavisk kontekst. Placering af logistikcentre for varetransport er en oplagt mulighed. Herfra kan der distribueres varer til hele det skandinaviske og nordtyske marked. Fyn bør arbejde for at blive en stærkere integreret del af en dansk, skandinavisk og europæisk vækstkorridor.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen med andre

- Samarbejde med Region Syddanmark, Fynsk Erhverv samt øvrige partnere om fælles interessevaretagelse for de store projekter med betydning for Fyn (E20, Timemodell, Letbanen i Odense og parallel Lillebæltsforbindelse).
- Gå i dialog med Region Syddanmark, Trekantsområdet, erhvervsorganisationer m.fl. for at sikre en styrket kobling til Jyllandskorridoren.
- Samarbejde med Trekantsområdet og Region Syddanmark om at koordinere en strategi for anlæg, herunder finansiering af en parallel Lillebæltsforbindelse.
- Deltage i samarbejde med erhvervslivet o.a. om reduktion af Storebæltstaksterne.
- Igangsætte dialog med Sjælland og Hovedstaden om Fyns muligheder for at opkobling til den østdanske korridor fremmes.

Timemodellen på Fyn

Timemodellen og Togfonden sætter retning for fremtidens transport på jernbanenettet. Det består af udvidelse af kapacitet, elektrificering, nye sporanlæg, nyt og forbedret signalprogram samt forudsætter nyt materiel. Timemodellen har konkrete mål om at opnå en times forbindelse mellem de seks største byer i Danmark med de nye Superlyntog, men indeholder ligeledes en stor forbedring af intercitytogforbindelserne med flere afgang og kortere rejsetider fra Middelfart, Langeskov og Nyborg stationer.

Det fynske mobilitetskort

Hvad vil Fyn?

- Skabe en samlet fortælling om den fynske infrastruktur (netværk af trafikkorridorer og knudepunkter).
- Skabe et fælles grundkort der kan danne baggrund for udviklingen af infrastrukturen på Fyn.
- Understøtte sammenhæng, udveksling og kombination mellem de forskellige korridorer og terminaler.
- Etablere et tydeligt hierarki i korridorer og knudepunkter samt mellem byregionale og kommunale opgaver.

Udfordringer!

- Der mangler et fælles kortgrundlag for prioriteringer af trafikale korridorer og knudepunkter.
- De fynske byer har forskellige forudsætninger for opkoblingen til E20 og Odense.
- Der mangler en samlet fortælling for infrastrukturen på Fyn.
- Der er behov for en klarere prioritering og arbejdsfordeling af fælles og individuelle indsatser på trafikområdet, mellem de fynske kommuner.

Korridorer - hierarki

- Landskorridoren
- Sydfynskorridoren
- Byregionale korridorer
- Kommunale korridorer

Knudepunkter - hierarki

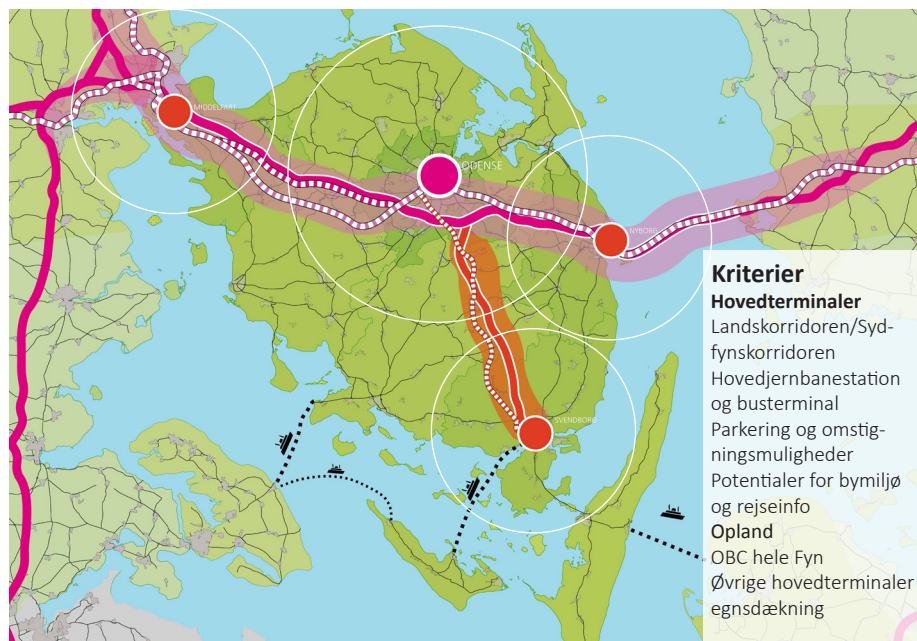
- Odense (OBC)
- Hovedterminaler
- Udviklings-terminaler
- Byregionale terminaler
- HCA-Airport
- Kommunale terminaler



Det fynske mobilitetskort 2017-35

Det fynske mobilitetskort udpeger de vigtigste korridorer og knudepunkter og samler dem i et hierarki. Hierarkiet er etableret ud fra en vurdering af hvilke terminaler og korridorer der har størst betydning for den fynske mobilitet. De konkrete kriterier for udpegningen er angivet på de følgende kort. Det foreslåede fynske netværk af korridorer og knudepunkter vil udgøre grundlaget for prioriteringer og indsatser. Kortet viser et samlet billede af de strækninger og terminaler, der skal prioriteres og udbygges i de næste 20 år.

Det fynske mobilitetskort - korridorer og knudepunkter



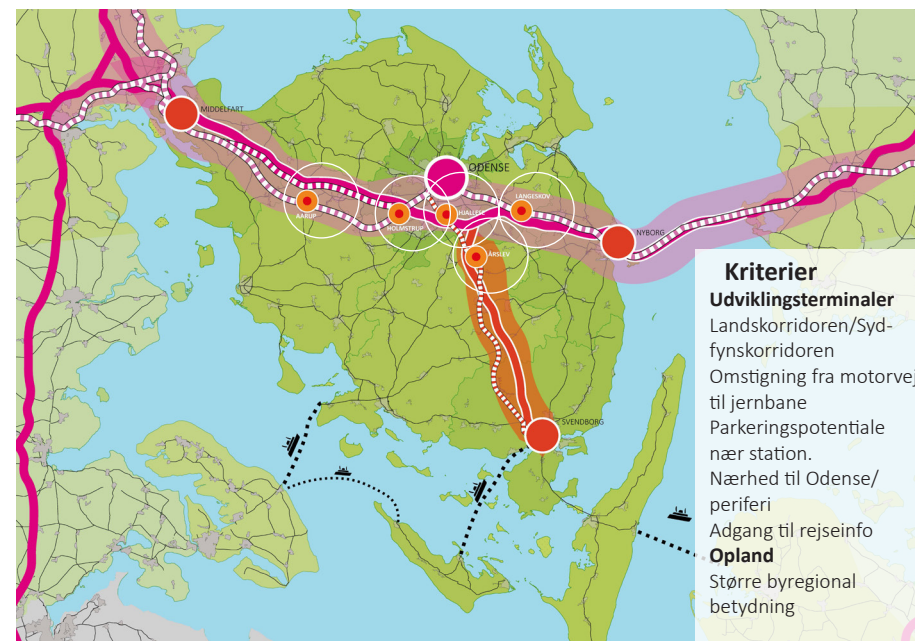
Det fynske T - de overordnede korridorer

De trafikale strømme, som løber i korridorerne mellem de fire største byer på Fyn tegner et T.

T'ets hoved udgøres af Landskorridoren, som løber på tværs af Fyn, og sikrer koblingen mellem Øst- og Vestdanmark, Norden og det øvrige Europa. T'ets krop udgøres af Sydfynskorridoren, som kobler Øhavet og det sydlige Fyn på Landskorridoren. En krop, der kan strække sig helt til Lolland/Femern.

Det fynske T er sammen med Odense Banegård Center (OBC) og de tre øvrige fynske hovedterminaler (Middelfart, Nyborg og Svendborg) det grundlag, som

den fynske infrastrukturstrategi bygger op omkring og skal understøtte. De fynske hovedterminaler skal tilbyde attraktive omstignings- og ventefaciliteter, mens der i Landskorridoren og Sydfynskorridoren (motorveje og togstrækninger) skal prioriteres tiltag, som sikrer øget fremkommelighed, øget frekvens og mindsket transporttid. Tiltag som kan gøre det mere enkelt og attraktivt at kombinere transportmidler på de længere ture.

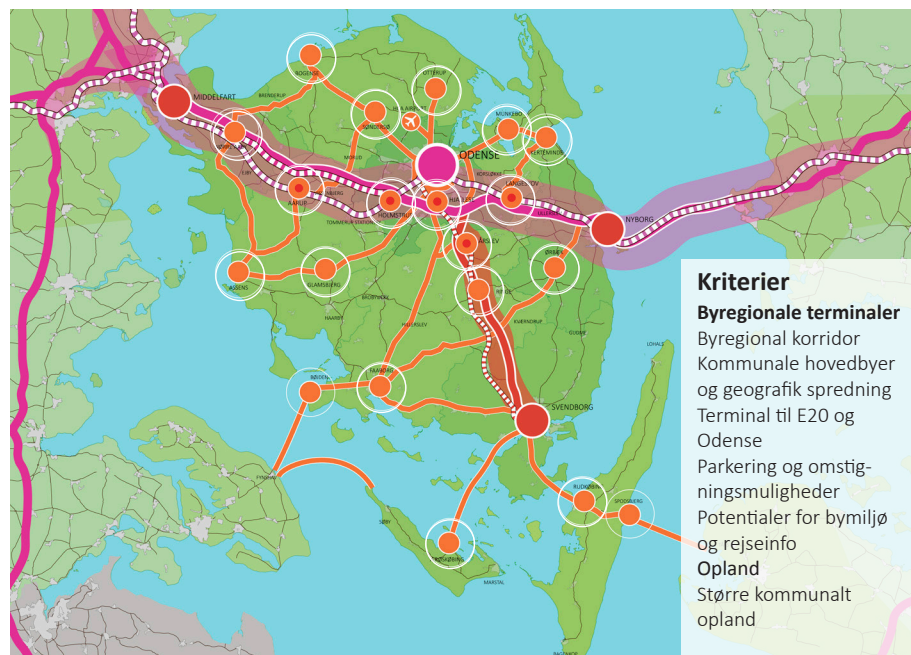


Udviklingsterminaler - terminaler med særlig betydning

Udviklingsterminalerne er terminaler, som i kraft af deres placering, besidder et særlig potentiale for at samle og videre dirigere trafikstrømmene fra det sydlige, østlige og vestlige Fyn til/fra Landskorridoren (Motorvej og jernbane), Odense og OBC. Udviklingsterminalerne skal etableres som attraktive og tilgængelige omstigningspladser, der giver optimale muligheder for skift mellem de forskellige transportformer. Strategien peger på: Aarup, Hjallesø, Langeskov, Årslev og Holmstrup. Som følge af udviklingsterminalernes vigtige betydning, prioriteres de korridorer som sikrer den mest direkte

adgang fra de byregionale terminaler til udviklingsterminalerne, som byregionale korridorer.

Det fynske mobilitetskort - korridorer og knudepunkter



Byregionale terminaler og korridorer

Det næste lag af korridorer sikrer opkobling af de byer, som har særlig fokus i kommunernes planlægning. Disse betegnes i strategien som Byregionale terminaler. Den betydning, som de byregionale terminaler har, afspejler sig i en stærk rejserelation til det nære opland. Samtidig er de kendetegnet ved en stærk relation til de fynske hovedterminaler, og i særdeleshed Odense og OBC.

Strategien peger på at etablere en række byregionale terminaler, som kan tilbyde et attraktivt omstigningsmiljø for lokale såvel som byregionale rejser. Fra disse byregionale terminaler udgår de by-

regionale korridorer, som sikrer opkobling til Odense, OBC, de fynske hovedterminaler og til det fynske T (motorvej og jernbane). Fremkommeligheden i de byregionale korridorer skal sikres gennem en række initiativer så som opgraderinger af delstrækninger (f.eks. som motorvejstrafikveje) og styrkelse af busdriften bl.a. gennem øget frekvens, udvidet kapacitet og selvstændige busbaner. De byregionale korridorer omfatter ligeledes tre sejlruiter, der skal sikres flere afgang og hurtigere overfart - til Als eventuelt over en ny bro.



Kommunale terminaler og korridorer

I laget under terminaler og korridorer med byregional betydning, er de kommunale terminaler og korridorer. De kommunale terminaler er byer, som via deres nærhed til det fynske T og de byregionale korridorer besidder et særligt potentiale som terminal for et mindre opland. De kommunale terminaler har stor betydning i det kommunale bymønster, hvor forbindelsen til byregionale korridorer samler store lokalområder.

De kommunale korridorer udlægges således, at de i et vist omfang skaber koblinger mellem de kommunale terminaler og de byregionale terminaler. Derved

etableres et understøttende net af ringveje. De kommunale korridorer og terminaler kan med tiden vokse i betydning og opgraderes efter behov.



Eksempel på en flade, der strækker sig mellem Svendborg, Kværndrup, Ørbæk og Gudme

Fladerne

I områderne mellem de prioriterede korridorer tegner sig en række områder af forskellig størrelse og karakter, som strategien betegner som "flader". I "fladerne" findes et vidtforbundet netværk af veje, som forbinder byer, lokalbyer, landsbyer og spredte bebyggelser i den enkelte "flade". I fladerne bør der arbejdes med fladedækningsinitiativer, der sikrer en stærk opkobling fra fladerne og til det fynske trafiknetværk af korridorer og knudepunkter.

Arbejdet med prioriteringer og fladedækningsinitiativer i den enkelte flade håndteres bedst af de enkelte kommuner, da

der forekommer store lokale variationer. På det byregionale niveau bør der dog arbejdes for mere ensartede løsninger på tværs af kommunerne, på baggrund af de erfaringer, der allerede er indsamlet. Fladedækningsinitiativerne skal i stort omfang udvikles sammen med FynBus og vil bl.a. bestå i koordineringen mellem samkørselstjenester, telebus/taxa-tjenester samt undersøge potentialerne i selv-kørende biler/busser.

Kombinationsrejser - i det regionale netværk

Målet med etablering af et fælles prioriteret netværk af korridorer og knudepunkter, er bl.a. at gøre det enklere at kombinere transportmidler på de byregionale rejser.

Det fynske Mobilitetskort bør fremadrettet anvendes, til at målrette og koordinere indsætterne i terminaler og korridorer. Der peges på punkter og strækninger, som anbefales at indtage en særlig rolle i den kommunale planlægning.

I terminalerne vil den rejsende opleve enkel adgang til en bred palette af transportformer. Herfra tilbydes der attraktive forbindelser videre til de større terminaler og destinationer. I korridorerne prioriteres indsætterne, som kan føre til bedre fremkommelighed for den kollektive såvel som de individuelle transport.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Sikre at den fynske infrastrukturstrategi bliver kendt på Fyn og i omverdenen.
- Udvikle samarbejde med partnere, der kan fremme realiseringen af korridorer og knudepunkter.
- Sikre koordinering i indsætterne for udvikling af korridorer og knudepunkter. Forankret i en organisering, der løbende skal forventningsafstemme og evaluere fremdriften.
- Sikre løbende dialog med staten (MF'ere) om den nødvendige udvikling af infrastrukturen på Fyn.

Kommunerne hver for sig

- Implementere korridorer og knudepunkter i trafik- og kommuneplanlægningen
- Opgradere og investere i de udpegede korridorer og knudepunkter
- Udvikle og koordinere fladedækningsinitiativer.

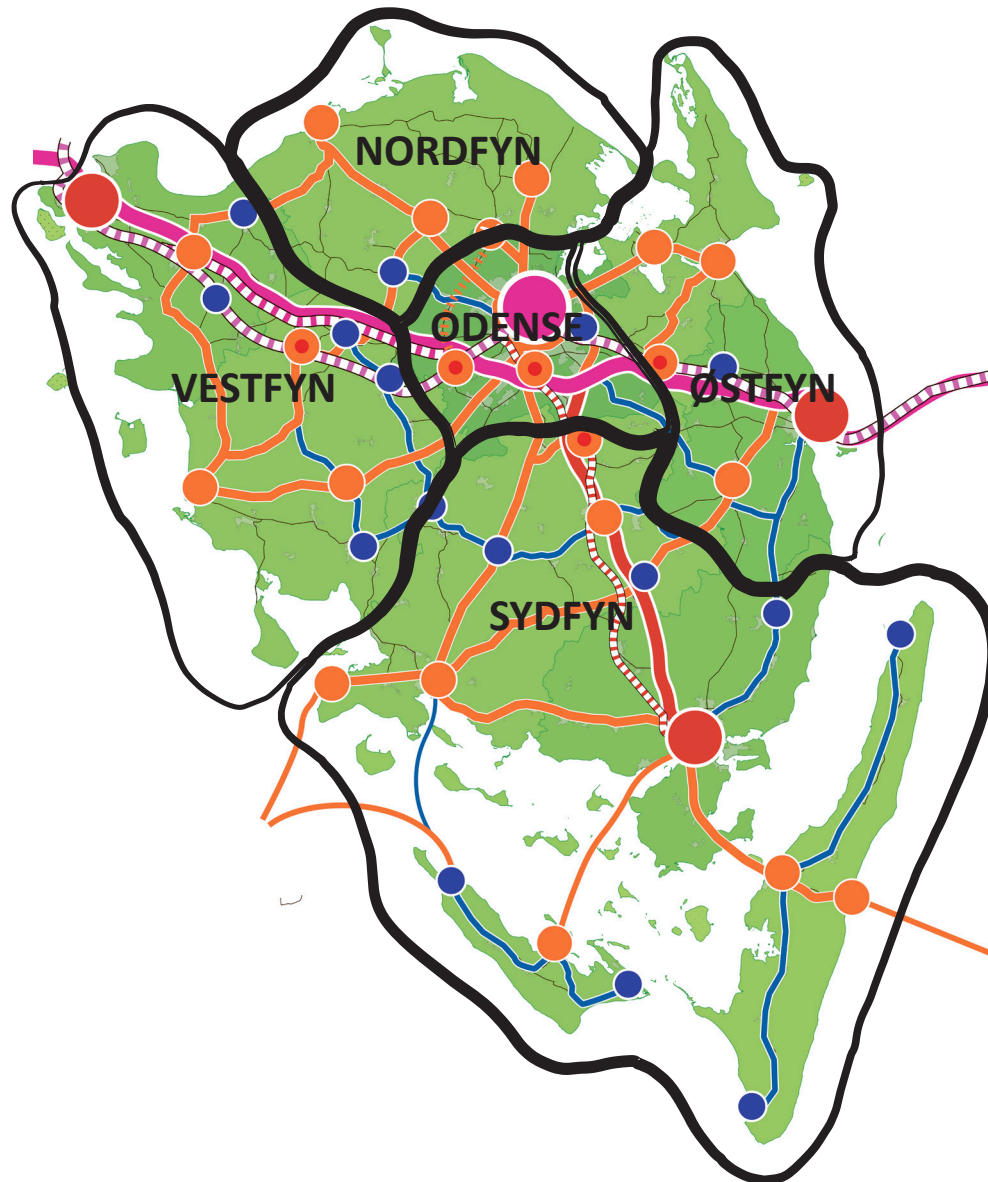
Hver egn har sine opgaver

Hvad vil Fyn?

- Få den fynske trafik til at hænge sammen på tværs af kommunegrænserne, og opnå at de kommunale vejmyndigheder arbejder i samme retning.
- Undgå fejlinvesteringer i "forkerte" indsatser ved at følge fælles fynsk strategi med klarhed over de kommunale opgaver.
- Opnå et stærkt grundlag for inddragelse af borgere og interessenter i detaljeringen af infrastrukturstrategien og gennemførelse af indsatserne.
- Opnå nye muligheder for investeringer i de prioriterede terminalbyer og udpegede byregionale korridorer.
- Give muligheder for vækst og tilgang af virksomheder langs trafikkorridorer og i terminalbyer.

Udfordringer!

- Fyn har ikke i de sidste 10 år haft fælles planlægning for det fynske vejnet og den overordnede infrastruktur.
- De fynske kommuner arbejder ikke i samme retning med mobilitet og infrastruktur, og planerne rækker sjældent ud over kommunegrænsen.
- Ofte kender kommunerne ikke nabo-kommunernes planer og indsatser, og udnytter ikke hinandens viden og kompetencer.
- Understøtter de fynske byer behovet for øget mobilitet, og kan trafikterminaler og omskiftningssteder bidrage til gode bymiljøer.



Hver egn har sine opgaver

Mobiliteten skal gavne alle egne på Fyn

Fyns samlede attraktivitet skal styrkes ved at udnytte de forskellige egnes unikke udviklingsmuligheder og potentialer indenfor erhverv og bosætning.

Den fælles fynske infrastrukturstrategi frem mod 2035 tager udgangspunkt i, at alle egne og byer skal bidrage til den samlede fælles vækst, og derfor skal der fokuseres på et løft til den samlede fynske mobilitet og sammenhængskraft.

Hver egn på Fyn har sine opgaver

Hver egn på Fyn og øerne er tiltænkt en vigtig rolle i de kommende års arbejde med at skabe en sammenhængende mobilitet på Fyn. Kommunerne har hver sine udfordringer og opgaver i en samlet fynsk infrastrukturstrategi.

Den mobilitet og infrastruktur, der går på tværs af kommunegrænser, giver hver kommune opgaver med at udvikle én eller flere korridorer og et eller flere knudepunkter i den fælles fynske infrastruktur-strategi.

Samspil mellem infrastruktur og byudvikling

Den fynske byudvikling kan i højere grad spille sammen med udviklingen af den fynske infrastruktur.

Derfor anbefales det i den fynske infrastrukturstrategi, at den fynske kommuneplanlægning fremover afspejler og understøtter strategiens udpegning af korridorer og knudepunkter/terminalbyer.

Stationsnær byudvikling kan være et vigtigt princip i kommuneplanlægningen, men skal suppleres af lokale overvejelser om et samlet og afbalanceret billede.

Virksomheder i de byregionale korridorer

Kommunerne kan med fordel udlægge nye erhvervsarealer og fortætte eksisterende erhvervsarealer i de fynske byer, der ligger godt op til eller i de byregionale korridorer.

De overordnede byregionale korridorer skal efter strategien opgraderes, så de kan afvikle den tunge godstransport (modulvogntog) og forsynes med de rette og velbeliggende gods-omladningsstationer.

Privat og offentlig service i de fynske terminalbyer

Den private og offentlige service er ude for en stærk centralisering af enhederne i færre og større byer, og oplever ligeledes hård konkurrence fra digitale løsninger, internet-handel mv.

I kommuneplanlægningen kan kommunerne vælge at understøtte serviceopbygningen i de fynske terminalbyer, som kan være med til at give en god og langtidsholdbar service-dækning af byen og dens opland.

Boligudbygning i byerne

Kommunerne kan ligeledes i deres kommune- og lokalplanlægning sikre gode muligheder for en boligudvikling i de udpegede terminalbyer.

Øget bosætning i byerne i de byregionale korridorer giver muligheder for en god trafik-

service til borgerne, og øger rentabilitet af de nye infrastrukturinvesteringer.

Fremkommelighed til bymidter

I de større byers bymidter skal der findes en god balance i hensynet til den bløde og hårde trafik. Fodgængere og cyklende skal tilbydes gode og trygge forhold. Samtidig skal der være øje for en god tilgængelighed for biler, der tager højde for parkeringsforhold og varetilbringning til butikkerne.

Fælles manual for opbygning af fynske terminaler

Det er afgørende for den fynske mobilitet, at der etableres attraktive omgivelser og gode omskiftningsmuligheder i de fynske byer, som er udpeget som trafikale knudepunkter og terminaler.

For at gøre arbejdet med udviklingen af terminalerne enklere for kommunerne, lægger strategien op til at der udarbejdes en fælles manual for opbygning, udvikling og vedligeholdelse af de byregionale terminaler. I manualen skal der tages højde for skala (efter byens størrelse) og behovet for trafikale løsninger. Manualen skal således skabe fælles fynske løsninger på trafikservice, omstigningsfaciliteter, trafikinfo mv., som vil styrke genkendeligheden og sammenhængen i de fynske mobilitetstilbud.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Udarbejde fælles manual for opbygning af de fynske trafikterminaler med styrkelse af bymiljøerne.
- Byregionen skal undersøge mulighederne for at opnå fondsstøtte og puljemidler til at gennemføre udviklingsarbejde og eksempelprojekter på "de nye fynske trafik-terminaler".
- Der kan udvikles forsøgsprojekter i forskellige bystørrelser og med forskellig kompleksitet i trafikopgaverne. Lige fra serviceorienteret bus- og cykelstoppested til nye arkitektoniske bud på mobilitetsrum og pladser ved stationer, bus- og færgeterminaler.

Sammen med andre

- Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet opfordres til at medvirke til nye terminalløsninger i byerne og samkørselspladser og omlastestationer på det statslige landevejsnet
- Kommunerne kan lokalt skabe en byudvikling i samarbejde med erhvervsliv og lokale By- og Landskabsforeninger, der styrker den fynske mobilitet og fremmer gode by- og landskabsrum.

Kommunerne hver for sig

- Infrastrukturstrategien skal indarbejdes i kommuneplanlægningen for den overordnede infrastrukturudvikling og byudvikling, der understøtter opbygning af fynske terminaler og korridorer.





TRAFIKARTERNE SKAL SPILLE SAMMEN

Kollektiv trafik

Veje og færger

Cykling og gang

Kollektiv trafik

Hvad vil Fyn?

- Sikre fynboer og øboer adgang til et større arbejds-, uddannelses- og bopælningsopland
- Tilbyde kortere rejsetider og høj dækningsgrad i den kollektive trafik på Fyn og øerne
- Skabe en stærkere sammenhæng mellem Byregion Fyn, Trekantsområdet samt og Greater Copenhagen.
- Sikre adgang til knudepunkter, som indgår i et nationalt og internationalt trafikalt netværk.
- Forøge passagerantallet i den kollektive trafik gennem nye mobilitetstilbud og kombinationsrejser.

Udfordringer!

- Adgang til Timemodellen fra alle fynske egne.
- Adgangen til Odense og Odense Bane-gård Center.
- Der mangler partnerskaber til at gennemføre strategiens visioner.
- Finansiering af den kollektive trafik.
- De lokale, byregionale, regionale samt nationale og internationale rejsemål er ikke på samme system.

Korridorer

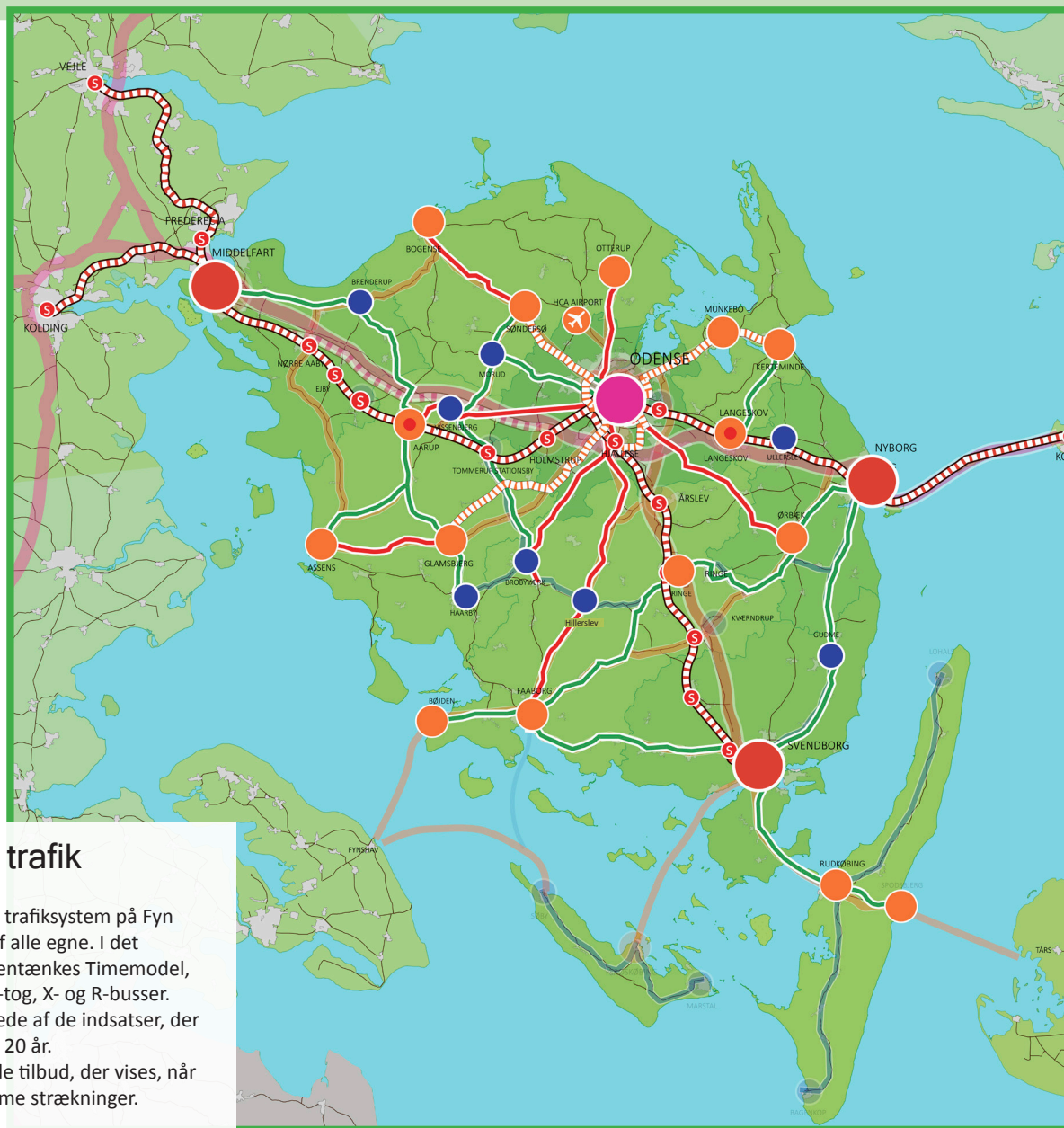
-  Ny vestfynbane (timemodell)
-  Det Fynske S-tog
-  Udviklingsstrækninger (BRT/letbane)
-  X-bus
-  R-busnettet

Knudepunkter

-  Odense (OBC)
-  Hovedterminaler
-  Byregionale terminaler
-  Kommunale terminaler
-  Basis S-togsstationer

Den kollektive trafik

Kortet viser det kollektive trafikssystem på Fyn som kan sikre betjening af alle egne. I det kollektive netværk sammentænkes Timemodell, regionaltoget, Det Fynske S-tog, X- og R-busser. Kortet viser et samlet billede af de indsatser, der bør prioriteres i de næste 20 år. Det er de mest højklasede tilbud, der vises, når der er flere tilbud på samme strækninger.



Kollektiv trafik

Hierarki i det kollektive system

Øverst i det kollektive hierarki er Timemodellens superlyntog. Superlyntogene bliver den hurtigste, direkte forbindelse på de lange afstande til nationale rejsemål, med blot en time til København, Aarhus og Esbjerg. Timeforbindelsen til København vil være en realitet i 2019, mens timeforbindelsen til Aarhus og Esbjerg tidligst vil være en realitet i 2025, når en nye Vestfynbane er etableret fra Blommenslyst til Kauslunde langs E20.

Odense Banegård Center er udpeget som Fyns stop på Timemodellen, og bliver et vigtigt center for den kollektive trafik. Planerne for Timemodellen og højhastighedstogdrift på Fyn, angår ikke alene hurtigere forbindelse fra Odense. Med elektrificering, nye spor og signalprogram skabes generelle forbedringer bredt på togsiden. Der vil blive flere afgang og en større fleksibilitet på jernbanelinjet. IC-tog vil derfor i større udstrækning kunne anvendes som direkte tog fra Middelfart, Langeskov og Nyborg mod Aarhus og København.

Det Fynske S-tog og forbedret regional togdrift

For at sikre en bedre intern sammenhæng på Fyn samt skabe en stærkere udveksling mellem Trekantsområdet og Fyn, foreslås der etableret et fynsk/østjysk S-tog med høj frekvens. Timemodellens nye strækning på Vestfyn vil betyde ledig kapacitet. Denne kapacitet anbefales udnyttet til etablering af Det Fynske S-tog på den eksisterende Vestfynsbane.

I første omgang vil S-toget således bestå af den eksisterende Vestfynsbane og Svendborgbanen. I den lange planhorisont 2035, kan S-tognet udvides til også at omfatte Østfynsbanen. Allerede nu bør der udarbejdes en samlet plan for de pågældende strækninger. Her med særlig fokus på analyser af stationsmønsteret, samt perspektiver for en overtagelse af togdriften.

De Fynske Hurtigbusser og letbane

I de fynske områder uden jernbane, skal mobiliteten sikres med buslinjer. Her introduceres (BRT-løsninger) Bus Rapid Transit, der ser bussen som en letbane på gummihjul. Strækningerne fra hhv. Kerteminde, Sønderød og Glamsbjerg til Odense, er udpeget som udviklingsretninger med særlige perspektiver. Disse bør i første omgang sikres effektiv busbetjening og kan på sigt tænkes som egentlige letbanelinjer. For at betjene det øvrige Fyn forslår strategien, i tråd med Fynbus' planer, at der etableres et regionalt busnet på Fyn - R-busnettet. R-busnettet sikrer kobling mellem de byregionale terminaler, centrale S-togsstationer og OBC. Med R-busnettet tilbydes: Høj frekvens, fast minuttal, fast stopmønster, fremkommelighed og gode stoppesteder. Timemodellen skal komme hele Fyn til gode. Derfor bør R-busnettet suppleres med X-busser. X-busserne skal med færre stop og dermed høj rejsehastighed sikre de byregionale terminaler direkte adgang til Timemodellen. R-busnettet, lokale busruter og bestillingstrafik kan benyttes som tilbringer til X-busnettets stoppesteder.

Fladedækning

De tyndt befolkede områder, og fladerne uden for de store korridorer, kan ikke tilbydes de samme kollektive tilbud som i den tætte by. Nye teknologier, initiativer, deleordninger og smartløsninger kan imidlertid ændre omstændighederne for fladedækning. Her kan delebølgen og i særdeleshed selvkørende biler på sigt betyde et radikalt skift. Som fladedækningsinitiativ kan de selvkørende biler supplere, og måske på sigt, erstatte busser og telekørsel, som tilbringer til S-tog, letbane og timemodel.

Kollektive rejser og kombinationsrejser

I ambitionen om at gøre kollektive rejser og kombinationsrejser mere attraktive, er der særligt to forhold, som er betydende. Det første forhold handler om, at det bliver enkelt og overskueligt at benytte sig af de kollektive tilbud, lige fra evt. delebiler og -cykler til busser, letbane, S-tog og Timemodel. En løsning kan være at de mange aktørers tilbud ift. pris, rejseinformation mv. samles ét sted (eks. rejseplanen.dk). Et andet forhold handler om at tilbyde den rejsende en bedre rejseoplevelse. Her spiller omdannelse og lokalisering af hverdagsfunktioner i knudepunkterne en central rolle. Eksisterende busholdepladser, togperroner, bilparkering mv. bør omdannes til terminaler, som kan tilbyde komfortable adgangs- og opholdsforhold, der kan medvirke til at skiftet mellem transportmidler sker let, hurtigt og i kombination med korte opholdstider.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Igangsætte en proces for udvikling af de fynske terminaler med udgangspunkt i strategiens terminalkatalog (bilag).
- Igangsætte en proces, hvor der vurderes hvilken mobilitetsmæssig rolle de enkelte udviklingsterminaler skal varetage.
- Etablere en fælles interessevaretagelse for Timemodellen i samarbejde med Region Syddanmark.

Sammen med andre

- 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 samarbejde med Region Syddanmark med henblik på anbefaling til den videre proces mod skabelsen af "Det Fynske S-tog".
- 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.
- Skabe fremkommelighed i byregionale korridorer til/fra Odense med bus og prioritere de vigtigste korridorer.
- Undersøge om Fynbus kan tildeles opgaven med at samarbejde og skabe synergi med offentlige og private aktører samt andre trafikalselskaber.
- Nyvurdere stationsmønsteret på Vestfynsbanen og Svendborgbanen med hensyn til driftsforhold, strækningsoptimeringer og rejsehastighed, nu og ved et kommende fynsk/jysk S-tog.
- Udvikle fladedæknings- og bestillings-trafikkens eksisterende tilbud yderligere under indtryk af de nye teknologier og strømninger: Telependlerordning, flextrafik, deleordninger mv.

Veje og færger

Hvad vil Fyn?

- Sikre fynboer og øboer hurtigere adgang til et større arbejds-, uddannelsesopland.
- Etablere et samlet overblik over udviklingen på hele det Fynske vejnet.
- Skabe nye muligheder for kombination af biltrafik og kollektiv trafik.
- Sikre bedre sammenhæng mellem Øerne og Fyn.
- Øge fremkommelighed for modulvogntog på det fynske vejnet.

Udfordringer!

- Trængsel på E20, flaskehals over Lillebælt og høje storebæltstakster.
- Dårlig fremkommelighed på de fynske landeveje (hovedbykorridorerne) til Odense og E20.
- Manglende overblik over barriererne for trafikafviklingen på de fynske landeveje.
- Varetransport med stadig antal tunge modulvogntog på de fynske landeveje (de byregionale korridorer).
- Få afgang og lange sejltider på færgeruterne til og fra Fyn og i Det Syd-fynske Øhav.

Korridorer

	Landskorridoren
	Sydfynskorridoren
	Byregionale korridorer
	Byregionale færgeruter
	Statsveje
	Kommunale veje

Knudepunkter

	Omstigning bil/kollektiv trafik
---	---------------------------------

Veje og færger

Kortet viser det nationale og prioriterede byregionale vejnet til personbiler og lastbiler, samt de byregionale færgeforbindelser til Ærø, Lolland og Als (evt. bro). I infrastrukturstrategien udpeges strækninger med behov for opgraderinger og udbygning frem mod 2035. På kortet angives ligeledes udbygningsbehovet for parkering for persontrafikken og behovet for nye omladningsstationer for godstrafikken.



Adgang for modulvogntog

	Veje adgang i dag
	Veje med adgang fra 2017 (Statsvejnettet)
	Kommunale veje adgang senest 2020

Veje og færger

De store projekter i landskorridoren

På vejsiden udgør de store projekter i Landskorridoren en særlig udfordring. Særligt angår det udvidelse af motorvejen mellem Nørre Aaby og Odense til seks spor og forberedelserne til en ny parallel Lillebæltsforbindelse. Storebælts-taksterne udgør en barriere for både personbiler og gods, og forhindre en stærkere kobling mellem Fyn og Østdanmark.

Øvrige eksterne forbindelser til og fra Fyn

Svendborg-Tårs-Femern (20-20-20 modellen) og Fynshav-Bøjden er begge projekter, der kan skabe en stærkere tilknytning og udveksling med de øvrige dele af det danske og nordtyske marked, og dermed skabe et større opland for den fynske byregion. Forbindelserne bør i første omgang styrkes gennem forbedrede vej- og færgeforbindelser (hyppigere afgang og kortere sejltider) og evt. en ny bro til Als. I luftrummet kan HCA-Airport blive en trafikal dynamo for adgang til og fra Fyn. Lufthavnen kan være på vej ind i en ny rivende udvikling, hvor nye ruter er under planlægning til flere storbyer i Europa. Adgangsvejene til og fra lufthavnen bør tilpasses den øgede belastning.

Opgradering af det fynske vejnet

Vejnettet på Fyn omfatter statsveje såvel som kommunale veje. Kortlægningen og prioriteringen af korridorer og knudepunkter kan fremadrettet give et bedre overblik samt skabe bedre betingelser for koordinerede indsatser på vejområdet mellem Byregion Fyn, kommunerne og staten. Det opdaterede

vidensgrundlag og analyserne kan desuden danne baggrund for udarbejdelse af stræknings- og saneringsplaner og derved være medvirkende til statslige, byregionale og kommunale prioriteringer af anlægsinvesteringer i perioden frem mod 2035.

Bilen er den mest benyttede trafikart

Ca 65 pct. af alle ture på Fyn foregår i en personbil. FYN I BEVÆGELSE lægger vægt på, at personbilen frem mod 2035 forsat vil have en stor betydning i det samlede trafikbillede. Derfor prioriteres fremkommelighed for bilerne på E20 og i de byregionale korridorer (fra de byregionale terminaler til Landskorridoren og Odense). For at bilen i højere grad kan benyttes i kombination med andre transportmidler, bør der sikres bedre tilgængelighed til de fynske terminaler. Det betyder, at der bør etableres parkeringsfaciliteter nær de fynske terminaler, særligt i forbindelse med Odense Banegård Center og bymidte. Dette for at gøre omstigning hurtigere og enklere.

Nye teknologier - ændrede omstændigheder

Teknologier, deleordninger og smartløsninger, kan fremover gøre det enklere at benytte bilen i kombination med andre transportmidler eller til samkørsel. For at understøtte udviklingen bør de statslige og kommunale samkørselspladser registreres, koordineres og opgraderes. Teknologierne for de selvkørende biler er i en forsat udvikling, som kan betyde, at selvkørende biler og busser på sigt kan fungere som en integreret del af det kollektive systems tele- og flex-trafik. Den udvik-

ling som finder sted inden for de selvkørende biler bør koordineres og følges tæt.

Erhvervstrafik og godstransport

Distribution af varer er helt centralt for virksomhederne, hvor modulvogntog benyttes i stadigt stigende omfang. De 32 meter lange modulvogntog har dog kun adgang til en begrænset del af det fynske vejnet. Med baggrund i den fælles strategi og kortlægning, kan Fyn opstille fælles mål om at sikre modulvogntog adgang til alle byregionale korridorer inden udgang af 2020 (statsvejene 2016). Samtidig bør der laves fælles retningslinjer for etablering af kommunale omladningsstationer. Disse initiativer kan betyde: bedre fremkommelighed, reduceret udledning, færre forsinkelser af varetransporten og billigere fragt. Samlet set kan det medføre bedre vilkår for de fynske virksomheder og understøtte udviklingen lokalt, kommunalt og byregionalt.

Færgerne på Fyn

Færgetransporten mellem Fyn og Øhavet har afgørende betydning for udvikling og bevarelse af et levende helårssamfund på øerne. Derfor skal der forsat arbejdes for at sikre lavere færgetakster (efter landevejsprincippet) samt kortere sejltider og hyppigere afgang. Der er spændende perspektiver i udvikling og indsættelse af elfærger samt i sejlads med "fodgængerfærger" mellem øerne i det sydfynske område.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen med andre

- Etablere en fælles interessevaretagelse for de store projekter med betydning for Fyn (E20 og en ny parallel Lillebæltsforbindelse) i samarbejde med Region Syddanmark og Fynsk Erhverv.
- Overvåge trafikafviklingen løbende på de byregionale korridorer og indsamle data i samarbejde med Vejdirektoratet.
- Opbygge dialog med Vejdirektoratet med henblik på at etablere strækningsplaner for statsvejenes udvikling baseret på data om vejenes tekniske tilstand og trafikbelastning.
- Støtte op om dialogen med Transportministeren med henblik på at fremme forbindelsen Svendborg - Femern (20-20-20 modellen), hvor første etape består i etableringen af en fremskudt færgeløse v. Tårs.
- 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.
- Igangs sætte tiltag som styrker transporterhvervets fremkommelighed på Fyn. Eks. via oprettelse af omladningsstationer og adgang for modulvogntog på alle byregionale korridorer senest 2020.
- Udarbejde detaljeret analyse af erhvervstransporten, herunder fokusere på havnene og de "blå" landeveje.

Kommunerne hver for sig

- Kortlægge og etablere kommunale samkørselspladser på de byregionale korridorer.

Cykling og gang

Hvad vil Fyn?

- Udvikle nye supercykelruter fra oplandet og ind til Odense og omkring de større byer på Fyn.
- Arbejde for at flere vil benytte cykling og gang til arbejde og uddannelse, og især for at andelen af cyklende børn og unge vil vokse kraftigt.
- Få gang og cykling til at være den dominerende tilbringer til den kollektive trafik (busser, letbane og tog).
- Understøtte at elcyklen vil blive mere udbredt på Fyn på de længere cykelture (supercykelruterne).
- Få færre til at anskaffe eller beholde bil nr. 2 ved at gøre elcyklen til et reelt og attraktivt alternativ i kombination med mere effektive tog og busser.

Udfordringer!

- Mange steder på Fyn og øerne er forholdene for de cyklende og gående ikke tidssvarende.
- Cykling og gang står stærkt i Odense. Kan dette udbredes til større dele af de fynske byer, forstæder og lokalområder?
- Bilen har en uforholdsmæssig stor andel som kort transportform til uddannelse og arbejde (med under 10 km's rejse)
- Der savnes et netværk af stærke parter til at stå i spidsen for cykelfremme på Fyn
- Faciliteter for daglig cykling og turistcykling hænger i dag ikke sammen på Fyn

Daglig cykling

Korridorer

-  Byregionale supercykelruter
-  Kommunale supercykelruter

Knudepunkter

-   Cykelservice

Rekreativ cykling og gang

-  Østersøruten
-  Den fynske Camino
-  Øhavs stien

Cykling

Kortet viser forslag til Supercykelruter på Fyn og øerne. I strategien skelnes mellem byregionale og kommunale supercykelruter.



Cykling og gang

Fyn – Cyklisternes Ø

Odense er allerede kendt i hele Danmark som en cykelby. Fyn og øerne har gode forudsætninger for at øge brugen af cykel til daglig transport og effektiv pendling mellem hjem og arbejde/uddannelse, og som sundhedsfremmende og oplevelsesrig transportform til ærinder og i fritiden. Cykling og gang/evt. løb til arbejde og uddannelse er en miljøvenlig transportform, der tager hensyn til klima og natur, og som understøtter moderne livsstil. Derfor er målet for de bløde trafikanter i den fynske infrastrukturstrategi, at Fyn og øerne skal øge omfanget af cykling og gang betydeligt. Det gælder også for Odense, men især for alle egne på Fyn og på øerne, hvor der i dag cykles mindre. Kommunerne vil i fælleskab udvikle Fyn som mere cykelvenlig og øge antallet af trafikssikre stier for cykler og fodgængere.

Korridorer og knudepunkter for cykel og gang

Som en central del af infrastrukturstrategien udpeges de vigtigste fynske cykelkorridorer og knudepunkter. De byregionale supercykelruter er udpeget for at fremme indsatsen for de længere cykelture ind til Odense, mens de kommunale supercykelruter skal betjene købstæderne og de øvrige større byer.

Lokale og byregionale Supercykelruter

Til de daglige cykelture til arbejde og uddannelse etableres en række supercykelruter på Fyn. Der skelnes mellem lokale supercykelruter i egen kommune og byregionale supercykelruter, der går på tværs af kommune-

grænser. Elcyklen vil blive mere udbredt og bidrager til at øge andelen af længere cykelture. På supercykelruterne er trygheden og fremkommeligheden højt prioriteret. Der er god vejvisning og plads til både elcykler og almindelige cykler. Hovedparten af strækninger er på cykelsti langs vej eller i eget tracé, men der kan forekomme kortere strækninger på mindre veje og bag kantbaner.

Styrket kvalitet og tryghed

Der skal udvikles forbedrede forhold for gående og cyklende i de fynske byer til stationer og bymidter. Der kan i den forbindelse udarbejdes fælles servicemål for gang- og cykelfaciliteter, så kvaliteten og trygheden på gang- og cykelstier øges og koordineres på hele Fyn. Dette gælder også for bedre muligheder for parkering af cykler ved stationer og trafikale knudepunkter.

Cykling og gang som tilbringer til kollektiv trafik

En forudsætning for det ønskede løft i den kollektive trafik, er at adgangen til- og servicen for den gående og cyklende forbedres ved stationer og busterminaler/busstoppesteder.

Cyklen kan komme til at spille en afgørende rolle på Fyn, som tilbringer til stoppesteder for regionaltog (det Fynske S-tog), Letbanen, stoppesteder for hurtigbusser og færgehavne og til samkørselspladser for delebilskørsel. Der kan i de fynske kommuner stadig arbejdes for nyanlæg af cykelstier. Som supplement hertil skal de mange små eksisterende veje på Fyn "genanvendes" som gode cykel-

veje. De vil blot skulle sikres vejvisning, hastighedsbegrænsninger, enkelte forbedrede overkørsler, automatisk lys og snerydning. De små veje indeholder ofte de største oplevelser for både hverdagscykelturen og turister

CYKELFYN – netværk til cykelfremme

Der bør forsøges dannet en organisation CYKELFYN som et partnerskab mellem kommunerne, den fynske cykelbranche, turistorganisationer, forsikringsselskaber og fonde.

CYKELFYN skal have til opgave at fremme visionen om Fyn som Cyklisternes Ø. Det kan ske ved at gennemføre konkrete cykelfremme-projekter på Fyn, der vil skabe vækst i cykling og cykelejerskab, og være en del af branding af den fynske sunde livsform.

Rekreativ cykling

Fyn er med på Østersøruten – Den nationale Cykelrute. Syv af de fynske kommuner deltager i Vejdirektoratets initiativ til at gentænke den nationale cykelrute 8 som en 800 km. lang cykelferierute gennem Danmark. Initiativet følges op på hele Fyn med supplerende cykelturistinitiativer i samarbejde med Destination Fyn. F.eks. projektet "Bike Island 2020", der skal fremme den fynske cykelturisme.

Den fynske Camino

Kommunerne på Fyn kan samarbejde om at etablere en sammenhængende kyststi. Der kan bygges videre på de gode erfaringer med Øhavsstien, så der dannes en vandrerute hele vejen rundt om Fyn – Den Fynske Camino.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Sikre at den fælles fynske infrastrukturstrategi for cykling og gang bliver kendt på Fyn og i omverdenen
- Indkalde partnere, der kan fremme projekter og indsatser for cykling og gang.
- Deltage i danske og internationale cykel-netværk, møder og konferencer.
- Udvikle tværkommunale samarbejder om færgefart for bl.a. at give bedre muligheder for periodiske transport-løsninger, så som øhop/sommercykel-forbindelser

Sammen med andre

- Gå i dialog med Vejdirektoratet om cykelstier langs statslandeveje på Fyn.
- Invitere cykelbranchen på Fyn, Dansk Cyklistforbund, Dansk Cykelturisme, Destination Fyn, sportscykelklubber på Fyn SDU, Health som partnere i CYKELFYN.
- Inddrage de fynske skoler og uddannelsessteder i cykelkampagner.
- Sikre løbende dialog med staten (Transportministeriet/Vejdirektoratet) om de fynske synspunkter omkring anvendelsen af de nationale forsøgs- og støtteordninger (tidligere Cykelpuljemidler)

Kommunerne hver for sig

- Skal implementere strategiens cykelkorridorer og knudepunkter i deres trafik- og kommuneplanlægning
- Skal opgradere og investere i de udpegede cykel- og gangkorridorer og knudepunkter.
- Kan udarbejde og følge fælles mål og anbefalinger i fremme af cykling og gang





FYN RYKKER SAMMEN

Indsatser 2017-21

Organisering og partnerskaber

Økonomi og finansiering

Indsatser 2017-21

Hvad vil Fyn?

- Sikre fremdrift ved at arbejde med prioriterede indsatser på tværs af kommunerne.
- Vise resultater, der får borgere og virksomheder til at satse på Fyn.
- Være innovative og igangsætte forsøgsordninger for at finde virkningsfulde og "smarte" løsninger.

Udfordringer!

- Sammentænkning af kommunale og byregionale indsatser for øget mobilitet og infrastrukturudvikling.

Indsatsområder 2017-21

MODERNE INDIVIDUEL TRANSPORT

- Øget fremkommelighed for personbiler på det byregionale vejnet Fyn
- Bedre omstigninger fra bil til kollektiv trafik (kombinationsrejser)
- Forbedret gods- og erhvervstrafik til alle egne
- Udbredt gang og cykling til arbejde/uddannelse og terminaler (Supercykelruter)

SMIDIG KOLLEKTIV TRAFIK

- Forberedelser til Det Fynske S-tog (stationsmønsteret opdateres)
- Hurtige busser med høj service fra byer uden tog
- Styrkede færgeforbindelser
- Odense Letbane som en del af det fynske trafikbillede

DET FYSKE MOBILITETSKORT 2017-35



KORRIDORER OG KNUDEPUNKTER

- Fælles prioriteringer i de overordnede korridorer (E20, Timemodel og Lillebælt)
- Prioriteringer på tværs af kommunegrænser om indsatser i de byregionale korridorer
- Forbedret adgang til E20 og Odense fra alle byregionale terminaler
- Byudvikling omkring stationer (kommuneplanlægning)
- Skabe attraktive terminaler og stationsmiljøer på Fyn (fælles manual)
- HCA-Airport
- Samkørselspladser og omladningsstationer

ORGANISERING & SAMARBEJDE

- Styrket fælles fynsk interessevaretagelse
- Dialog og netværk med Folketingsmedlemmer og ministerier
- Nedsættelse af Fyns Mobilitets Forum (tværkommunalt samarbejde)
- Indgå i stærke partnerskaber (f.eks. CYKELNET-VÆRKFYN)
- Introduktion af infrastrukturstrategien til nye byråd i 2018
- Samle data og faglig dokumentation til prioriteringer af indsatser
- Udbredelse af Smart-løsninger i alle kommuner
- Kommunikation og kampagner for øget mobilitet
- Samarbejde om reduktion af Storebæltstaksten

Indsatser 2017-21

Fælles fynsk interessevaretagelse

Strategiens kort- og langsigtede indsatser skal fremme de fynske interesser på mobilitet og infrastrukturområdet. Det gælder i forhold til de store landsdækkende infrastrukturprojekter, samt fælles Fynsk prioritering af infrastrukturudbygningen på tværs af kommunegrænser. I strategien anvises hvordan samarbejdet kan organiseres og successivt opbygges med politiske og administrative netværk og dannelse af partnerskaber.

Prioritering ud fra Det Fynske Mobilitetskort 2017-35.

Den anden store indsats i infrastrukturstrategiens første periode er at opbygge viden og fælles fynsk afklaring, så der kan prioriteres mellem de mange indsatser i de fynske korridorer og knudepunkter. Der skal tages beslutninger om udbygningsrækkefølgen af trafikale korridorer og etablering af supercykelruter, og de fynske terminaler skal opgraderes til moderne behov ved kombinationsrejser.

Moderne individuel transport

Bilen er den mest udbredte transportform og skal derfor have stor opmærksomhed, når det gælder fremkommelighed på de byregionale veje og tilgængeligheden til gode P-muligheder især i Odense. De opgraderede byregionale korridorer skal give bilen nye tilbud om at kunne indgå i en kombinationsrejse med busser eller tog på de længere strækninger. Cyklen skal opprioriteres som den mest udbredte transportform til arbejde og uddannelse på de kortere ture, og samtidig

kan cyklen gøres til den bedste tilbringer til stationer med busser og tog.

Adgangen fra alle egne til E 20 og Odense inkl. Banegårdscetret

Langt de fleste større byer på Fyn har adgang til E20 og Odense via to eller tre regionale korridorer. Korridorerne skal give muligheder for at kunne komme hurtigt til og fra E20 og Odense (Timemodellen). Der bør foretages en nærmere prioritering af rækkefølgen i nettets opgradering. Det kan ske ved i første omgang at sikre én opgraderet strækning fra hver af de byregionale terminaler (Bogense, Assens, Faaborg og Kerteminde).

Forberedelser til Det fynske S-tog

Med etablering af Timemodellens nye strækning på Vestfyn vil det fynske S-tog kunne etableres fra 2025. Allerede nu bør der dog udarbejdes en samlet plan for effektivisering af de pågældende strækninger til gavn for lokaltrafikken. Herudover bør der arbejdes for en hurtig opgradering af signaler, overhalingsspor og materiel samt elektrificering på den hårdt ramte Svendborgbane.

Busbetjening

Fynbus vil i den kommende mobilitetsplan bl. a. arbejde videre med styrkelse af R-bus og X-busnettet. Det vil inden for få år kunne resultere i at udvalgte byregionale korridorer kan indrettes med særlige baner, som prioriterer bussernes fremkommelighed – også kaldet BRT-løsninger eller +WAY. Derudover bør busbetjeningen i fremtiden i højere grad rettes mod betjeningen af det fynske S-tog.

Erhvervstransport

Der er behov for at opgradere hele det byregionale net til de modulvogntog, der udgør en stadig voksende del af al erhvervskørsel. Samtidig er der brug for at udforme en fælles politik for etablering af kommunale/private omladningsstationer, for at lette tilbringning af varer til byerne og i områder med mindre veje. Endelig bør der snarest ses på muligheder og udfordringer for det "blå" gods i forbindelse med de fynske havne. Herunder fokusere på behovet for udvidelse af sejlrenden til Lindø Industripark

Tyndt befolkede områder

En forbedret fladedækning i områderne mellem de byregionale korridorer vil skulle sikres af de enkelte kommuner. Der bør arbejdes for mere ensartede løsninger på tværs af kommunerne på baggrund af de erfaringer, der allerede er indhøstet. Det vil sandsynligvis snart være muligt at forbedre forholdene ved at indlægge og styre diverse samkørselsordninger, så som tele-bus/flextrafik og Go-More-lignende løsninger via Rejseplanen.

Monitorering og vidensdeling

Kommunerne bør samarbejde om at indsamle nødvendig supplerende viden for at kunne udvikle strategien til konkrete planer. Det drejer sig f.eks. om data om samkørselspladser, modulvogntog, omladningspladser for erhvervskørsel, det "blå" gods m.m. Der vil være behov for løbende at følge udviklingen. Her vil etablering af en fælles byregional vidensbank være afgørende. Kommunerne og øvrige aktører kan levere data, viden og fakta til de fremtidige analyser.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Udarbejde grundlag for at prioritere indsatserne og fysiske opgraderinger af de byregionale korridorer.
- Udarbejde fælles manual for udformning og indhold af attraktive terminaler.
- Sikre rettigheder til anvendelse af Landstrafikmodellen til brug for analyser og prioriteringer for at styrke argumentationen for nationale infrastrukturinvesteringer på Fyn.
- Udarbejde detaljeret analyse af erhvervstransporten, herunder fokusere på havnene og det "blå" gods.
- Udarbejde plan for samkørselspladser på Fyn.

Sammen med andre

- Tilvejebringe data til fælles byregional vidensbank for trafikafvikling af samtlige trafikarter fra kommunerne, vejdirektoratet, DSB, FynBus, færge-selskaber m.v.
- Arbejde for etablering af "Det fynske S-tog", herunder hurtig indsats for Svendborgbanen.
- Udarbejde plan for omladningspladser for varetransport sammen med transporterhvervet og vejdirektoratet.
- Skabe optimale betingelser for fremkommelighed af R- og X-busser.
- Optimere og ensarte tele-/flexordningerne for kommunerne.

Kommunerne hver for sig

- Tilvejebringe opgraderede og attraktive terminaler.
- Prioritere de byregionale korridorer i den kommunale trafikplanlægning
- Anlægge samkørselspladser i forbindelse med kommunale veje.
- Planlægge og udforme byregionale supercykelruter på tværs af kommunerne. I første omgang etablere to forsøgsstrækninger.

Organisering og partnerskaber

Hvad vil Fyn?

- Varetage de fælles fynske interesser mere effektivt overfor staten.
- Styrke det fælleskommunale samarbejde om infrastruktur.
- Etablere stærke partnerskaber om infrastrukturudviklingen.
- Samarbejde om at sikre europæiske, statslige og regionale infrastrukturinvesteringer.
- Vise resultater, der får borgere og virksomheder til at satse på Fyn.

Udfordringer!

- Informere og inddrage partnere og borgere i tilstrækkelig grad.
- Få sammentænkt anlægstidspunkter og -udgifter på tværs af kommunegrænser.
- Fremskaffe tilstrækkelige udviklingsressourcer.

Organisering

Borgmesterforum

Kommunaldirektørforum

Fyns Mobilitets Forum

Ledes og drives i samarbejde mellem de fynske kommuner.

Håndtere fremdrift gennem prioriteringer, interessevaretagelse, igangsættelse af planer og projekter, samt samarbejde med interessenter og partnere.

Mobilitetspanel

En dynamisk virtuel platform for løbende kommunikation med interessenter

Indsatser og projekter

Fælles fynsk interessevaretagelse

Fælles kommunale projekter

Partnerskaber

Egne kommunale projekter

Organisering og partnerskaber

Implementering af strategien

Arbejdet med strategien slutter ikke med vedtagelsen af denne. Tværtimod bliver det startskuddet til en ny fase, hvor der skal prioriteres, udarbejdes planer og igangsættes projekter for at forbedre og udbygge infrastrukturen. Der vil endvidere være behov for, at strategien løbende tages op til overvejelse set i lyset af de erfaringer, der indhentes, og de nye muligheder, som med stor sandsynlighed viser sig med Smart-løsninger og andre teknologispring.

Fyns Mobilitets Forum

Implementering kræver, at der målrettes en fælleskommunal organisation "Fyns Mobilitets Forum" (FMF), der kan håndtere en betydelig fremdrift og et udbygget samarbejde med partnere og interessenter. FMF skal sikre en vedvarende politisk tværgående forståelse og beslutningsvillighed, og at de lokale udfordringer sættes i relation til et landspolitisk perspektiv. FMF skal vedvarende styre en kompetent og omfattende koordinering af fælles fynsk interessevaretagelse overfor staten.

Kampagner og eksterne samarbejder

Infrastrukturstrategien sælger ikke sig selv. Der bør gøres en indsats for at sikre en bred forståelse i befolkningen og hos besluttede myndigheder for investeringer i projekter over kommunegrænserne. Det handler både om at tilføre viden og ejerskab. Det skal kunne gøres klart, at strategiens indsatser vil tilgodese de enkelte lokalsamfunds forbindelser til omverdenen, og dermed styrke

mulighederne for overlevelse. De mange nye muligheder og satsninger på smarte løsninger bør endvidere tydeliggøres for omverdenen og medvirke til oplevelsen af, at Fyn står sammen.

Mobilitetspanel Fyn

En måde at få tilvejebragt valide synspunkter og et bredt ejerskab på, vil være at få etableret partnerskaber og samarbejder med mange forskellige interessenter. Lige fra borgergrupper over erhvervsorganisationer til statslige myndigheder. For at holde en bred kontakt til de mange parter, der allerede har og vil blive involveret i samarbejdet, foreslås det at oprette en platform i form af "Mobilitetspanel Fyn", der skal forstås som en dynamisk virtuel kommunikationsplatform (f.eks. en hjemmeside), hvor der kan udveksles ideer og kommentarer om strategien og dens udfoldelse.

Koordineret interessevaretagelse overfor statslige projekter

De store projekter og politiske beslutninger - 6 spor på E20 fra Odense til Nørre Aaby, landevejsprincippet for færger, Timemodellen og ny Lillebæltsbro - som alle ligger udenfor Byregion Fyns myndighed og økonomi - bør løbende have stor fokus. Der bør for hver sag årligt udarbejdes en redegørelse, som indeholder oplæg om det kommende års indsats. Ligeledes bør projekterne om bedre forbindelser til Femern og Als understøttes i arbejdet med at få gennemført de første etaper (se Hvem gør hvad- Veje og færger)

Udmøntning i den kommunale planlægning

For at fastholde overblikket og muliggøre de mange både fælles og lokale indsatser, er det afgørende, at alle kommunerne får indarbejdet strategiens målsætninger i kommuneplanlægningen samt trafik-/mobilitetsplanlægningen. Særlig vigtigt vil det være at indarbejde korridor- og knudepunktshortet samt påbegynde overvejelser om byudvikling, der kan understøtte korridor- og knudepunktstænkningen, især i forhold til forslagene om S-tog og hurtigbusser, og evt. efterfølgende letbaneudvikling.

Partnerskab om trafikdata

Etablering af en fælles byregional vidensbank for trafikdata vil med fordel kunne etableres i regi af det eksisterende fælles fynske selskab GeoFyn.

Partnerskab om S-tog, lufthavn og færger

Strategien lægger op til øget samarbejde og partnerskabsdannelse omkring den store infrastruktur på Fyn. Det fynske S-tog, HCA Airport og de fynske færger har behov for udvikling, som kan betå i evt. udvidet ejerskab eller nye ejerformer, der kan realisere nye partnerskaber. Det langsigtede mål kunne være et egentligt Fynsk Trafikselskab.

Partnerskaber om cykelfremme

Et første projektsamarbejde foreslås placeret i en ny organisation: CykelFyn. Organisationen vil tælle cykelbranchen, borgergrupper, turistorganisationer, Destination Fyn og kommuner. CykelFyn har til formål at gøre Fyn til Cyklisternes ø.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Etablere fælles byregional vidensbank for trafikafvikling via GeoFyn.
- Oprette Fyns Mobilitets Forum og Mobilitetspanel Fyn.
- Udarbejde årlig redegørelse om de store projekter, herunder oplæg til det kommende års interessevaretagelse.
- Tilrettelægge kampagner løbende for at skabe ejerskab og viden.
- Involvere de nye kommunalbestyrelser: For at holde fokus og sikre fremdrift skal der i 2018 – og videre frem efter hvert valg – gøres et intensivt arbejde med at orientere og drøfte strategien med de nye kommunalbestyrelser.
- Strategien skal i midten af hver ny byrådsperiode vurderes, med henblik på om strategien skal justeres eller nytænkes, alt afhængigt af nye trends, tekniske muligheder eller politiske hensigter. Første revision i 2023-24.
- Der igangsættes en fælles fynsk strategisk indsats for at bevare og evt. udbygge en lufthavn i byregionen, som et tilbud til større virksomheder samt for borgernes adgang til hurtige internationale forbindelser.

Sammen med andre

- Undersøge mulighederne for at danne et fælles fynsk trafikselskab, der varetager flere transportformer.
- Etablere Netværk CykelFyn.

Kommunerne hver for sig

- Indarbejde infrastrukturstrategien i egen kommune- og mobilitets-/trafikplan.

Økonomi og finansiering

Hvad vil Fyn?

- Skabe optimal sammenhæng i investeringer og drift af den samlede fynske trafik.
- Øge samarbejdet med private partnere om forbedringer i den fynske mobilitet.
- Udforme nye smarte/økonomiske løsninger for en optimal udnyttelse, drift og vedligehold af nye og eksisterende trafik anlæg

Udfordringer!

- Der er ikke tradition for kommunalt samarbejde om finansiering af fælles fynske infrastrukturprojekter.
- Kan kommunerne i byregionen opnå byregional synergi og merværdi på investeringerne ved at blive mere målrettede og fokuserede i de kommunale anlægs- og driftsbudgetter?
- Etablering af partnerskaber med staten og den private sektor om realisering af mobilitetsinitiativer på Fyn.

Eksempler på kommunale investeringsområder

Fælles fynsk interessevaretagelse	
Politikere i styregrupper	
Embedsmænd i projektgrupper	
Mødevirksomhed	
Vidensopbygning/analyser/rådgivere	
Opgradering af byregionale veje	
Saneringsbehovs-analyser	
Monitorering og adfærdsreguleringer	
Fælleskommunale anlægsprojekter	
Forbedret drifts-indsats på byregionale veje	
Supercykelruter på Fyn	
Koordineret cykelplanlægning	
Byregional superruteplan	
Kampagner for cykelfremme	
Cykelterminaler etableres/opgraderes	
Anlæg af nye cykelstier	
Forbedret drifts-indsats på supercykelruter	
Smartere byregionalt bussystem på Fyn	
Udbygning med X og R-busser	
Busterminaler opgraderes	
Smartløsninger apps mv.	
Det Fynske S-tog - udvidet regionaltog-dækning	
Foranalyser og program	
Analyse af stationsmønstre	
Modeller for selskabsdannelse	
Forsøg på delstrækninger med udvidet frekvens	
De fynske terminaler	
Programmer for hovedterminaler	
Programmer for byregionale terminaler	
Programmer for kommunale terminaler	
Nye supplerende anlæg i terminalerne	
Forbedret drifts-indsats	
Smartløsninger for brug af terminalerne	

Eksempler på økonomiske samarbejde om infrastruktur på Fyn

Drifts-samarbejde på Fyn	Anlægs-samarbejde på Fyn
Veje og busser på Fyn	
Vedligeholdelse af veje mv.	Nyanlæg og sanering af veje
Regional Busdrift - Fynbus	Opgradering af terminaler
Vintertjeneste	Supercykelruter
Trafikplanlægning	
Trafikterminaler og smartløsninger	
Vedligeholdelses efterslæb	
Drift af regional tog	
Tog på Fyn	
Kørebaner	
Fortove og Pladser	
Cykelstier og cykleparkering	
Gadebelysning	
Afvanding	
Broer og bygværker	
Afmærkning	
Signalanlæg	
Vejskilte og tavler	
Busterminaler og busstoppesteder	
Busser på Fyn	
Buspark	
Garageanlæg	
Driftskontor mv.	
Busterminaler og busstoppesteder	

Økonomi og finansiering

Fælles kommunal investering i implementering af strategien

De 10 fynske kommuner beslutter med vedtagelse af infrastrukturstrategien i efteråret 2016, hvordan organisering og finansiering af de første indsatser for fælles fynsk infrastrukturudvikling skal varetages. Afsnittene Organisering og Indsatser 2017-21 opridser grundlaget for den fælles opstart af arbejdet med at implementere strategien. Som et tillæg til strategien vedtages en konkret plan for organisering og finansiering af de første projekter og indsatser.

De statslige infrastrukturprojekter – byregional interessevaretagelse

For at fremme de fynske interesser i den statslige infrastrukturplanlægning og prioritering af anlægsprojekter (E20, Time-modellen/Højhastighedsbane på Vestfyn, Ny Lillebæltsforbindelse og Letbanen i Odense) skal der opbygges fagligt grundlag for den fælles fynske interessevaretagelse. Her tænkes f.eks. på undersøgelser og dokumentation for behovet og effekten af nye infrastrukturinvesteringer og de opnåede serviceforbedringer og forrentningen af investeringer i smarte løsninger i både den individuelle og kollektive transport. Dette for at fremskynde realisering af anlægsprojekter og mobilitet, der har vigtig national eller byregional betydning.

Finansieringsmodel for de byregionale investeringer

En stor udfordring for kommunerne er udarbejdelse af en økonomisk model for reali-

sering af fælles fynske mobilitetsindsatser og nyanlæg. Infrastrukturstrategiens indsatsområder skal successivt beskrives og detaljeres, så der kan udarbejdes budgetter og forretningsplaner, der beskriver investeringernes forventede effekt og tilbagebetalingstider for de prioriterede indsatser og anlæg. Der kan således tænkes flere modeller for finansiering af fælles byregionale investeringer afhængigt af det enkelte initiativ eller anlægsprojekts indhold og formål.

Begyndende koordinering af de kommunale drifts- og anlægsbudgetter

Kommunerne bør begynde at samordne de kommunale drifts- og anlægsbudgetter til veje, stier, busser og færger. Nye kommunale investeringer bør koordineres og foretages i overensstemmelse med strategiens hovedsigte.

Første skridt kunne være en kortlægning og status over de fynske kommuners samlede infrastruktur, som grundlag for en vurdering af behovet for evt. genopretning og fremtidigt vedligehold af især de byregionale og kommunale trafikkorridorer og terminaler.

Partnerskaber om infrastrukturudvikling

Der bør til ethvert initiativ til gennemførelse af infrastrukturstrategien overvejes, hvorledes der kan skabes forpligtende partnerskabsaftaler. Partnerskaber på Fyn omkring øget mobilitet og infrastrukturudviklingen skal sikre, at de rette private og offentlige interesser og kompetencer mødes, og at de fælles interesser tilgodeses i finansiering og output af de fælles investeringer.

Opgradering af de fynske korridorer og terminaler

For at sikre en trafikalt sammenhængende byregion bør der i perioden frem mod 2035 investeres i en opgradering af det byregionale vejnet for at øge tilgængeligheden til Odense og motorvejsnettet. Det kan betyde, at kommunerne i denne periode bør prioritere det byregionale vejnet og de byregionale terminaler over andre kommunale drifts- og anlægsopgaver på vejområdet.

Udvidet kommunesamarbejde om anlæg og drift

På mellemlangt sigt kan perspektivet være et øget tværkommunalt samarbejde om f.eks. udbud af anlægs- og driftsopgaver på Vej- og Trafikområdet for at opnå økonomiske og driftsmæssige fordele.

Den fynske infrastrukturfond

Det langsigtede mål bør være opbygning af en fælles fynsk infrastrukturfond. Infrastrukturfonden kan investere i den fynske mobilitet med et bredt sigte og afstemt med den til enhver tid opdaterede fælles infrastrukturstrategi. Det skal undersøges, hvordan fonden kan opbygges, og hvordan EU-midler og øvrige fondsmidler om muligt kan indgå.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen(Byregion Fyn)

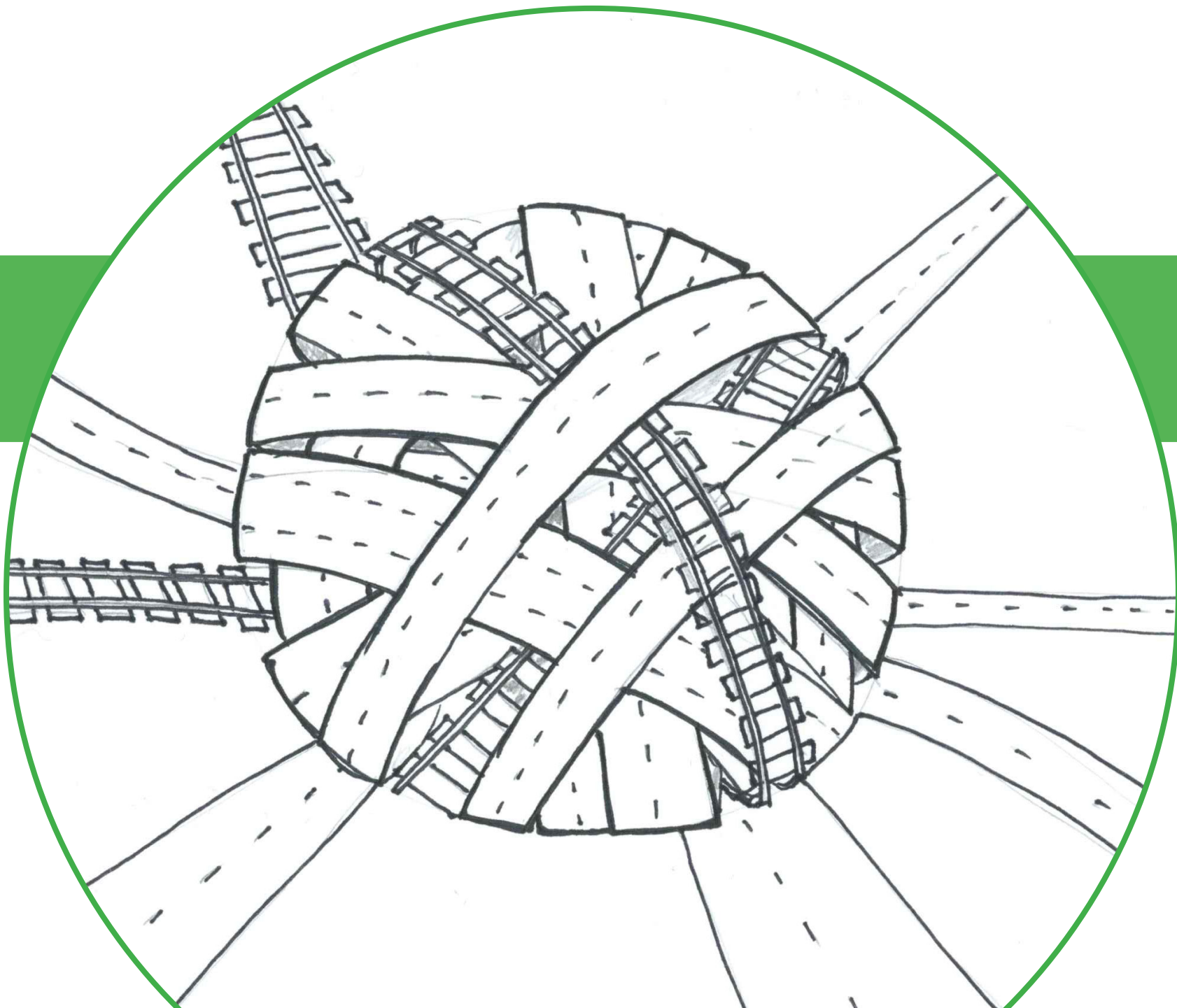
- Samordne og understøtte den byregionale tænkning i kommunernes budgetlægning på infrastrukturuområdet
- Udvikle modeller for finansiering af byregionale trafikinvesteringer
- Forberede fynsk infrastrukturfond

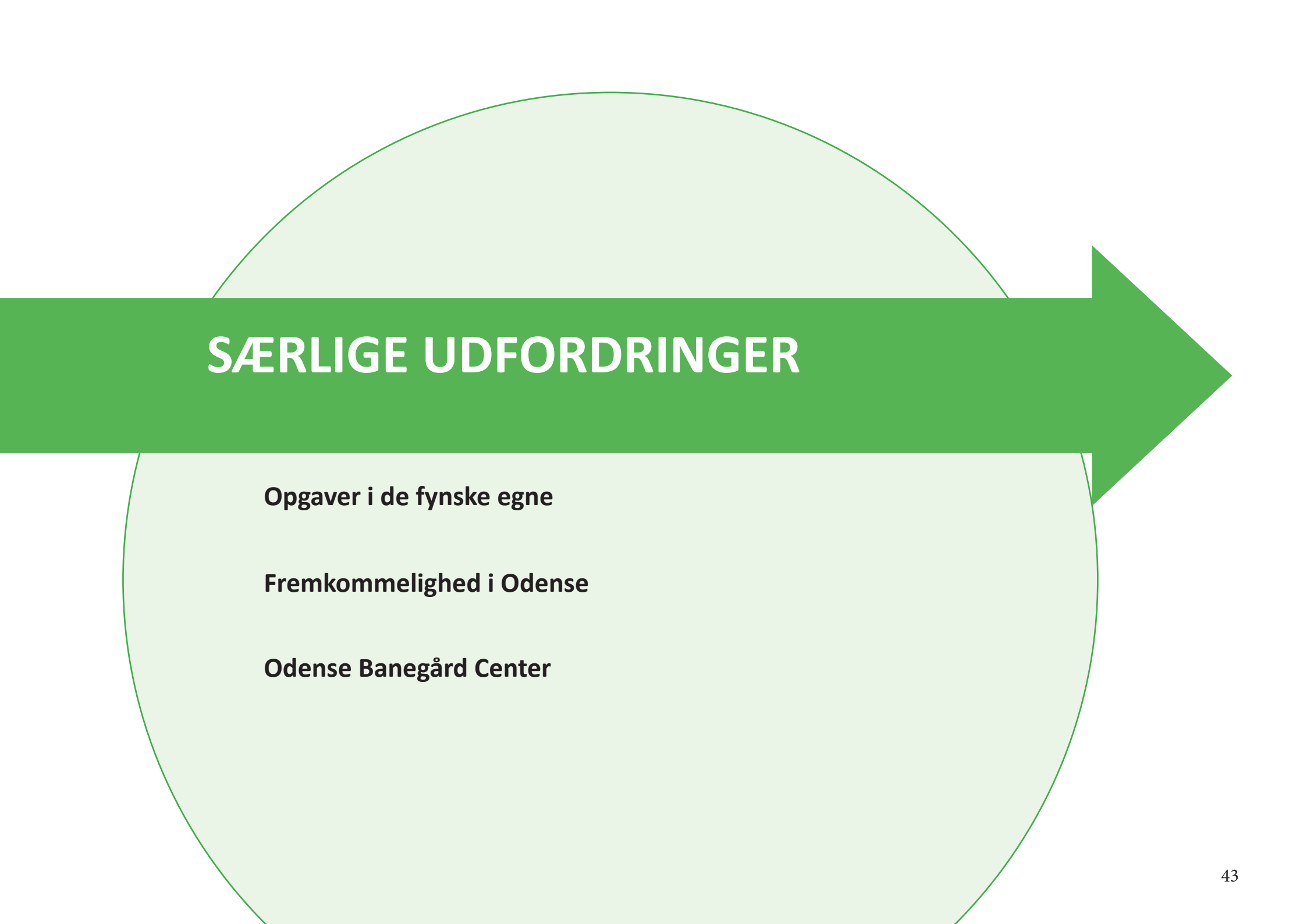
Sammen med andre

- Mødes løbende med medlemmer af Folketingets Transportudvalg og de fynske MF 'ere om udvikling af den fynske infrastruktur for at fremme de prioriterede anlægsinvesteringer på Fyn
- Arbejde for at højhastighedsbanen Vestfyn og 3. spor på E20 samles i et projekt mellem Elmelund og Nørre Aaby, så synergieffekterne omkring brobygning, kloakering, mv. kan effektueres.
- Opbygge fælles ny viden om effekten af infrastrukturinvesteringer på Fyn sammen med DSB/Bane Danmark og Trafikstyrelsen
- Få det fynske Erhvervsliv, Region Syddanmark, Udvikling Fyn (og Destination Fyn) og uddannelsesstederne på Fyn til at indgå i mobilitetsinitiativer og fælles fynske infrastrukturprojekter.

Kommunerne hver for sig

- Investere og vedligeholde de kommunale trafik anlæg i overensstemmelse med den vedtagne fælles fynske infrastrukturstrategi.





SÆRLIGE UDFORDRINGER

Opgaver i de fynske egne

Fremkommelighed i Odense

Odense Banegård Center

Opgaver i de fynske egne

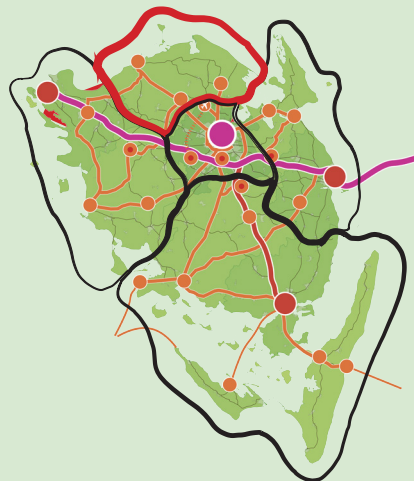
Hver egn har sine opgaver

Her opsummeres de enkelte egne og kommuners opgaver, som følger af FYN I BEVÆGELSE.

Hovedparten af opgaverne skal løses i samarbejde med andre kommuner og over en længere årrække.

Andre opgaver er af mere lokal karakter og skal løses af den enkelte kommune.

NORDFYN



Nordfyns Kommune er med sin orientering mod både Odense og Middelfart/Trekantsområdet udfordret af fremkommeligheden på landevejene mod E20 og Lillebælt samt ind mod Odense.

Med sin beliggenhed ved Kattegat-kysten har området en særlig styrke med store sommerhusområder (mange gæster og besøgende). Dertil kommer gode bosætningsmuligheder tæt på Odense, hvor der kan udvikles forbedrede såvel individuelle som kollektive tilbud for både pendling og fritidsrejser.

For erhvervstrafikken er en udbygget forbindelse til E20 og forberedelse for modulvognstog og nye omladningsstationer den vigtigste opgave.

Særlige indsatser på Nordfyn

- Lufthavn (HCA Airport) opgradering og øget tilgængelighed
- Modulvognstogsroute (Bogense-Odense, Bogense- Middelfart/E20 og Søndersø- E20)
- Omladningsstationer med opkobling til E20.

TERMINALER

Opbygge byregionale terminaler

- Bogense, Otterup, Søndersø

Opbygge kommunale terminaler

- Morud

KORRIDORER

Udvikle byregionale korridorer

- Bogense-Nr. Åby, Bogense –Søndersø- Odense, Otterup-HCA Airport-Odense og Søndersø-Aarup

Udvikle kommunale korridorer

- Morud- Odense (Rugårds Landevej)

Etablere supercykelruter

- Bogense-Brenderup, Bogense- Søndersø-Odense, Otterup-Odense

Understøtte kombinationsrejser på strækningen:

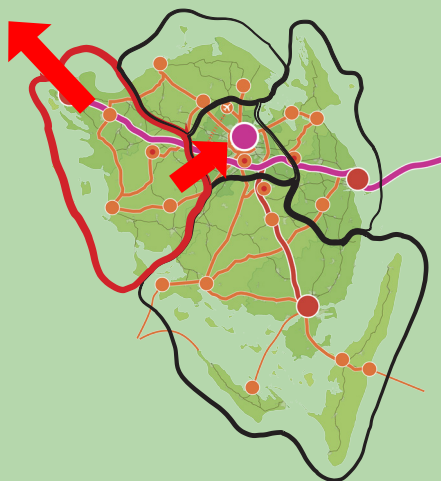
- Bogense-Søndersø-Odense C
- Bogense-Brenderup-Middelfart
- Otterup-Odense C
- Søndersø- E20- Aarup

Indarbejde i Trafik- og Kommuneplanlægningen

- De byregionale og kommunale terminaler
- Supercykelruter
- Principper om at understøtte kombinationsrejser
- Byudvikling, der understøtter den byregionale mobilitet

Opgaver i de fynske egne

VESTFYN



Middelfart og Assens kommuner er med deres beliggenhed ved Lillebælt og med nærheden til Trekantområdet vigtige for den fynske orientering og udveksling mod Jylland.

Vestfyn har attraktiv bosætning med stort pendlingsopland og potentialer for voksende erhvervsudvikling ved E20. Ungdomsuddannelser i området kræver god trafikal betjening.

Opgaver i Landskorridoren

- Udbygget motorvejsnet- det 3. spor på E20
- Timemodel (ny højhastighedsbane på Vestfyn), Intercitytog-stop i Middelfart og forbedret regional-

togsdækning på Vestfyn (del af Det Fynske S-tog)

- Ny og udbygget Lillebæltsforbindelse
- Togdækning på Vestfyn (del af Det Fynske S-tog)
- Fortsat brug af den gamle A1 som aflastningsvej

Særlige indsatser på Vestfyn

- Interessevaretagelse vedr. Landskorridoren og statslandevejen Assens-Middelfart
- Modulvogntogsrute Assens-Odense og Hårby-Aarup
- Omladningsstationer med opkobling til E20

TERMINALER

Udvikle hovedterminal

- Middelfart

Opbygge udviklingsterminal

- Aarup

Udvikle byregionale terminaler

- Assens, Glamsbjerg, Nørre Aaby

Udvikle kommunale terminaler

- Hårby, Ejby, Brenderup, Vissenbjerg, Tommerup St

KORRIDORER

Udvikle byregionale korridorer

- Assens-Middelfart/Nørre Aaby, Assens-Aarup, Assens-Glamsbjerg-Odense, Aarup-Søndersø

Kommunale korridorer

- Hårby-Glamsbjerg-Aarup
- Hårby-Nr. Broby

Etablere supercykelruter

- Middelfart-Fredericia, Middelfart-Brenderup, Assens-Salbrovad, Assens-Glamsbjerg, Hårby-Glamsbjerg, Glamsbjerg-Aarup

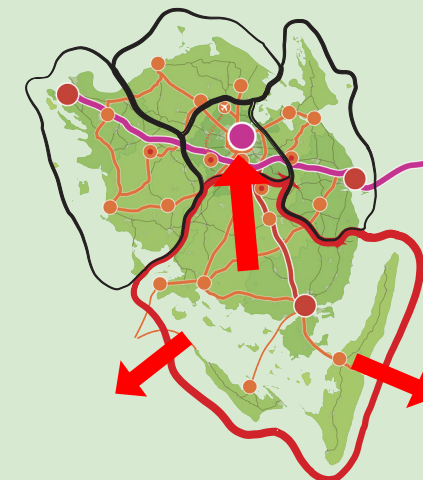
Understøtte kombinationsrejser på strækningen:

- Middelfart-Aarup-Odense C
- Middelfart-Brenderup-Bogense
- Middelfart-Assens
- Assens-Glamsbjerg-Odense C

Indarbejde i Trafik- og Kommuneplanlægningen

- De byregionale og kommunale terminaler
- Landskorridoren, byregionale og lokale korridorer
- Supercykelruter
- Principper om at understøtte kombinationsrejser
- Byudvikling, der understøtter den byregionale mobilitet

SYDFYN



Faaborg, Svendborg, Ærø og Langeland kommuner er ved deres beliggenhed ved det sydfynske Øhav og nærheden til Tyskland vigtige for de fynske færge-/broforbindelser til Als og Lolland, og dermed også til Tyskland.

Sydfyn har attraktive bosætningsområder og store potentialer for aktiv turisme. De større byer og lokalområderne har udviklingspotentialer for moderne erhvervsvækst og iværksættervirksomhed.

Korridoropgaver

Sydfynskorridoren
Svendborgmotorvejen
Svendborgbanen
Den gamle A9
Forbindelserne til Als og Lolland

Opgaver i de fynske egne

Særlige indsatser på Sydfyn:

- Opgradering af Svendborg-banen (forberedelse til Det Fynske S-tog)
- Udvikling af Als-forbindelse og Femern-forbindelse
- Forbedret færgefart i Det Sydfynske Øhav (især til Ærø)
- Forbedret forbindelse til Odense fra Faaborg
- Interessevaretagelse vedr. Sydfynskorridoren og statslandevejene Nyborg-Bøjden, Faaborg-Odense, Faaborg-Svendborg og Svendborg-Rudkøbing-Spødsbjerg

TERMINALER

Udvikle hovedterminal

- Svendborg

Opbygge udviklingsterminal

- Årslev

Udvikle byregionale terminaler

- Faaborg, Bøjden, Ringe, Ærøskøbing, Rudkøbing og Spødsbjerg

Udvikle kommunale terminaler

- Søby, Martstal, Bagenkop, Gudme-Hesselager, Nr. Broby, Hillerslev og Kværndrup

KORRIDORER

Udvikle byregionale korridorer

- Faaborg-Odense, Faaborg-Nyborg, Faaborg-Svendborg, Faaborg-Bøjden, Svendborg-Rudkøbing-Spødsbjerg

Udvikle kommunale korridorer

- Marstal-Ærøskøbing-Søby, Bagen-

kop-Rudkøbing-Lohals, Nr. Broby-Hillerslev- Ringe-Gislev

Etablere supercykelruter

- Faaborg-Bøjden, Faaborg-Hillerslev, Faaborg-Korinth, Ringe-Gislev, Nr. Lyndelse-Odense, Ringe-Årslev-Odense, Svendborg-Vester Skerninge, Svendborg-Stenstrup, Svendborg-Gudme, Svendborg-Landet, Søby-Ærøskøbing, Ærøskøbing-Marstal, Bagenkop-Rudkøbing, Rudkøbing-Spødsbjerg og Rudkøbing-Tranekær

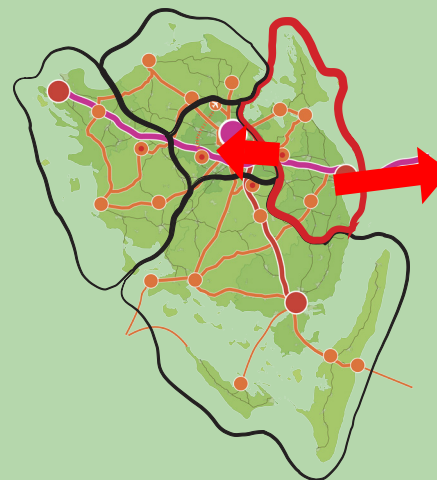
Understøtte kombinationsrejser

- Nyborg-Bøjden, Faaborg-Odense, Ringe Odense, Faaborg-Svendborg, Svendborg-Nakskov, Svendborg-Nyborg, Svendborg-Odense
- Ind til Timemodellen i OBC
- Indarbejde i Trafik- og Kommuneplanlægningen

Indarbejde i Trafik- og Kommuneplanlægningen

- De byregionale og kommunale terminaler
- Landskorridoren, byregionale og lokale korridorer
- Supercykelruter
- Principper om at understøtte kombinationsrejser
- Byudvikling, der understøtter den byregionale mobilitet

ØSTFYN



Nyborg og Kerteminde kommuner med beliggenheden ved Storebælt og nærheden til Sjælland/København er vigtig for Fyns trafikale relationer til det østlige Danmark.

Nyborg og Kerteminde er gode bosætningsbyer for kort og langdistancependling, og har gode potentialer for øget turisme i form af sommerhusområder og attraktive besøgssteder i købstæderne ved vandet.

Lindø Industrihavn, Langeskov og Nyborg har styrker og potentialer for yderligere industriudvikling.

Særlige indsatser på Østfyn

- Tog- og motorvejsforbindelse til København
- Arbejde for nedsat Storebæltstakst
- Overvåge kapaciteten på E20
- Videreudvikle den stærke rejserelation mellem Kerteminde og Odense.
- Interessevaretagelse vedr. statslandejeen Nyborg-Bøjden
- Sikre godstransport til og fra de industrielle områder
- Opbygge Langeskov og Ørbæk som nye regionale knudepunkter

TERMINALER

Udvikle hovedterminal

- Nyborg

Opbygge udviklingsterminaler

- Langeskov

Udvikle byregionale terminaler

- Kerteminde, Munkebo og Ørbæk

Udvikle kommunale trafikterminaler

- Ullerslev

KORRIDORER

Hovedbykorridorer

- Odense-Kerteminde, Kerteminde-Langeskov, Nyborg-Ørbæk-Kværndrup-Faaborg

Kommunale korridorer

- Frørup-Ørbæk-Odense

Opgaver i de fynske egne

Supercykelruter

- Kerteminde-Munkebo-Odense, Kerteminde-Langeskov, Kerteminde-Dalby, Nyborg-Ullerslev-Langeskov-Odense, Ørbæk-Nyborg, Nyborg-Frørup-Ørbæk

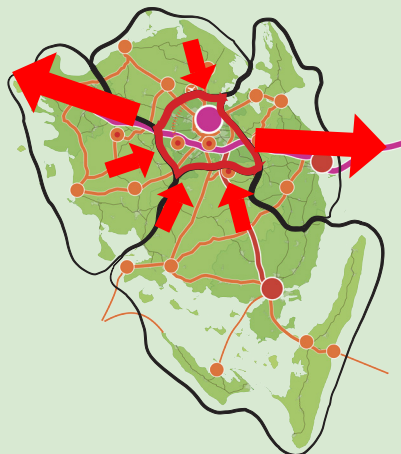
Understøtte kombinationsrejser på strækningen

- Nyborg-Odense, Nyborg-Svendborg, Kerteminde-Odense, Kerteminde-Langeskov
- Ind til Timemodellen i OBC

Indarbejde i Trafik- og Kommuneplanlægningen

- De byregionale og kommunale terminaler
- Landskorridoren, byregionale og lokale korridorer
- Supercykelruter
- Principper om at understøtte kombinationsrejser
- Byudvikling, der understøtter den byregionale mobilitet

ODENSE



Odense Kommune er med sin størrelse og sin centrale placering i Danmark vigtig som trafikalt knudepunkt for hele Fyn.

De mange arbejdspladser og store uddannelsessteder giver en betydelig indpendling fra store dele af Fyn. Dertil kommer Supersygehus, kultur- og sportsbegivenheder, samt attraktive og specialiserede indkøbsmuligheder, der resulterer i mange ærinde- og fritidsrejser ind til Odense fra hele Fyn. Endelig er der rejssende som skal bruge de landsdækkende tog (Intercitytog og Timemodellen), som alle har stop i Odense.

Samlet er den regionale udfordring, hvordan Odense lykkes med at "tage imod og fordele" de mange tilrejsende fra/til hele Fyn.

Særlige indsatser i Odense

- Timemodellen (OBC fungerer som Fyns hovedbanegård)
- Fremkommelighed for fynboerne til bymidten
- Tilgængelighed til Ny OUH og SDU
- Odense Letbane for alle på Fyn

TERMINALER

Udvikle hovedterminal

- Odense Banegård Center

Opbygge udviklingsterminaler

- Hjallesø Station og Holmstrup

KORRIDORER

Udvikle byregionale korridorer

- Fra Ring 2 og ud i alle retninger (Otterup, Bogense, Middelfart, Assens, Faaborg, Svendborg, Nyborg og Kerteminde)

Supercykelruter

- Odense-Otterup, Odense-Søndersø, Odense-Tommerup St-Vissenbjerg, Odense Glamsbjerg, Odense-Nr. Lyndelse, Odense-Årslev, Odense-Ørbæk, Odense-Langeskov, Odense-Munkebo-Kerteminde

Understøtte kombinationsrejser på strækningen

- Bogense-Odense, Middelfart-Odense, Assens Odense, Faaborg-Odense, Svendborg-Odense, Nyborg-Odense, Kerteminde-Odense
- Fyn ind til Timemodellen i OBC

Indarbejde i Trafik- og Kommuneplanlægningen

- De byregionale terminaler, udviklingsterminaler
- Landskorridoren, byregionale og kommunale korridorer
- Supercykelruter
- Principper om at understøtte kombinationsrejser
- Byudvikling, der understøtter den byregionale mobilitet

Fremkommelighed i Odense

Hvad vil Fyn?

- Opleve "at blive taget godt imod" i Odense.
- Opnå smidig og fleksibel trafik, der sikrer fremkommelighed og tidsbesparelser.
- Udvikle konkurrencedygtige valgmuligheder for kombinationsrejser.
- Sikre gratis parkering og omstigning til letbane, S-tog, busser eller cykel i byens periferi.
- Understøtte etablering af omladningspladser for varetransport.
- Udvikle attraktive supercykelruter fra oplandet og ind til Odense.

Udfordringer!

- Morgen- og eftermiddagstrængsel for personbiler, lastbiler og busser.
- Mange udkørsler og sammenblanding af trafikarter i ringvejsnettet.
- Balance mellem tilstrækkelige p-muligheder og et godt bymiljø.
- Varetransport ind i bymidten.



Fremkommelighed i Odense

Velkommen til Odense

Størstedelen af de byregionale rejser (> 10 km) går til/fra Odense eller E20. Odense har derfor en særlig udfordring med at styrke fremkommeligheden for de mange trafikanter fra det øvrige Fyn, der enten har ærinder, job, uddannelse el. lign. et sted i byen, eller som skal skifte til tog eller bus ud af byen. Det samme gælder for den omfattende varetransport, der skal nå de mange virksomheder og butikker i byen. Der er tale om en trængselsproblematik, der er særligt udfordrende i morgen- og eftermiddagstimerne.

Styrket fremkommelighed

Fremkommeligheden til bymidten eller et andet lokalområde vil kunne styrkes ved, at adgangen til ringvejene, deres indbyrdes forbindelse samt kørslen på ringvejene optimeres i forhold til trafikafvikling og trafiksikkerhed. Det kan f.eks. sikres ved, at den lette og tunge trafik adskilles så meget som muligt, at der bibeholdes så få tilkørsler som muligt, ligesom der etableres svingbaner i stor udstrækning.

Der er megen inspiration at hente fra andre storbyers arbejde med fremkommelighed. F.eks. kan der for indfaldsvejene arbejdes med korridorspecialisering, således at nogle veje reserveres til kun at give adgang for busser, at der på andre veje kun tillades kørsel for personbiler og lastvogne, og at der etableres selvstændigt beliggende supercykelruter.

En variation heraf kan være at etablere selvstændige spor på indfaldsvejene for at sikre fremkommeligheden af især hurtigbusser.

Smart teknologi.

Endelig kan fremkommelighed sikres ved hjælp af smart teknologi - at "vende" midterkørebaner afhængigt af tidspunkterne på døgnet, således at køreretningerne afspejler de trafikstrømme, som ønskes prioriteret.

Den videre tilgængelighed ind i et lokalområde kan fremmes ved at udbygge apps med kørselsvejledning, parkeringspladser, aktuel trafikinformation m.v.

Parkering i kanten af byen

Presset på parkering i bymidten vil kunne afhjælpes ved, at der tilbydes gratis og rigelige p-pladser i kanten af byen og ved de valgte omstigningsknudepunkter. Det kan f.eks. ske ved de tidligere nævnte lokale udviklingsterminaler, Hjallesø og Holmdrup, samt Årslev, Aarup og Langeskov uden for Odense. Her kan pendlere med fordel skifte til tog, bus eller cykel.

Letbanen

Den kommende letbane i Odense - med etape 1 i 2020 og etape 2 forventelig i 2025 - vil tilbyde højklasset kollektiv trafik ind til centrum og videre til Tarup, Vollsmose og Zoo. I Hjallesø kan der skiftes fra/til Svendborg-tog til/fra letbanen, og der er sikret en park-and-ride med 1500 gratis p-pladser mellem Hjallesø og OUH/SDU.

I Odense by er der i forbindelse med kommuneplanen allerede udpeget lokale omstigningsknudepunkter, hvoraf en del er tilknyttet letbanen, og som dermed også vil aflaste biltrafikken ind mod bymidten. Odense vil

med etablering af nye stationer ved Bolbro og Korsløkke kunne skabe muligheder for lokale kombinationsrejser mellem letbane og tog - og samtidig aflaste OBC og togtrafikken derind.

Varetransport ind til bymidten

Transporterhvervet oplever store problemer med levering og afhentning af gods i Odense. Det drejer sig om adgangen til bymidten, som er begrænset til bestemte tidspunkter for at tilgodese de handlende samt til bestemte lastbilstørrelser, bl.a. grundet CO₂- og partikeludledning samt støj. Problemet med lastbilstørrelserne hænger tæt sammen med tendensen til at anvende større og større lastvognstog, f.eks. i form af modulvognstog. Det skaber behov for de såkaldte omladningspladser.

Det anses i dag som en privat opgave at tilvejebringe omladningspladser. Det kunne være en opgave kommunerne kunne være med-spiller i at løse, da det i høj grad gælder om at udpege og planlægge de rette lokaliteter. F.eks. er der en stor konkret udfordring med at betjene Odense Havn.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Indsamle og formidle viden om "smart-løsninger" på stærkt befærdede veje ind til og i de større byer, herunder Odense.

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.

Kommunerne hver for sig (Odense)

- Igangsætte køreplan for det videre arbejde med øget fremkommelighed i Odense og tilgængelighed til bymidten.
- På kort sigt udarbejde en plan for sammenhængende tiltag i etaper.
- Igangsætte de første delprojekter inden for en overskuelig periode.

Hvad vil Fyn?

- Udvide adgangen til et større arbejds-, uddannelses- og bosætningsopland via Timemodellen.
- Opleve nem omstigning og rejseservice i attraktive omgivelser.
- Få Odense Banegård Center til at fungere som hele Fyns hovedbanegård.

Udfordringer!

- Opkobling af Fyn på Timemodellen i Odense.
- Tilgængeligheden for biler og busser til OBC.
- Attraktive p-pladser tæt på OBC.



Odense Banegård Center

En central rolle for OBC

Odense Banegård Center (OBC) vil med indførelse af Timemodellen få en funktion som Fyns hovedbanegård. Den vil være den vigtigste fynske station med de fleste tog- og busforbindelser samt letbane. Fra OBC gives der mulighed for at kombinere kollektiv trafik med bil, cykel og gang. Odense Kommune er i gang med planlægningen af en omdannelse af OBC. Når timemodellens første etape (København – Odense) og Odense Letbanes etape 1 begge kommer i drift fra 2020, forventes der en fordobling af kunder.

Det fynske S-tog og OBC

Med strategiens fremsatte perspektiver for et kommende fynsk S-tog vil OBC's betydning kun blive større. I et kommende S-togsnet vil OBC være koblingsled mellem Vestfynsbanen, Østfynsbanen, Svendborgbanen og højklasse-buslinjer/letbanelinjer mod Kerteminde, Sønderød og Glamsbjerg. Fra OBC vil der således være de bedste muligheder for opkobling til de øvrige dele af Fyn. Det stiller store krav til en effektiv trafikafvikling til og fra banegården, og særligt i skiftet mellem de forskellige transportmidler.

Aflastningsstationer for OBC

I strategien lægges der - i tråd med Odenses planstrategi - op til bedre vilkår for et skifte i udkanten af byen vha. de fremskudte udviklingsterminaler Hjallesø og Holmstrup samt Aarup, Årslev og Langeskov uden for Odense. Disse vil kunne komme til at fungere som vigtige "aflastningsstationer" for OBC. Herfra vil

der kunne tilbydes omstigning til S-toget og gratis parkering. Årslev er valgt som supplement for Hjallesø, idet parkering ikke umiddelbart er tænkt udlagt ved Hjallesø, men er henlagt to letbanestop derfra i retning mod universitetet. Når udviklingsterminalernes strategiske placering nær motorvejen tages med i betragtning, vil det tilsammen gøre det meget attraktivt at foretage skift mellem bil og kollektiv trafik, inden man møder byens tætte trafik.

Bilen ind til OBC

Parkering ved Odense Banegård Center indgår som del af det samlede parkeringstilbud i bymidten. Ses der på det samlede tilbud af p-pladser i bymidten, er hver 3. betalingsplads ledig, og frem mod 2020 forventes det, at der vil blive etableret yderligere 2.700 parkeringspladser (VIVA og Thomas B Triges Gade Projektet). Hovedparten af disse p-pladser vil imidlertid være betalingspladser, som sænker attraktionsværdien. Det bør overvejes, om kommunerne i fællesskab og i samarbejde med DSB kunne tilbyde fordelagtige, evt. gratis parkeringsbilletter i kombination med kollektiv trafik.

Hurtigbusser ind til OBC

X-busser foreslås som en forsøgsordning - i tråd med Fynbus' trafikplan 2014-17 - som direkte kollektiv tilbringer fra hovedbyerne (de byregionale terminaler) til/fra Timemodellen og OBC. Strategien lægger op til, at der tages særligt hensyn til X-busserne i udviklingen af OBC. X-bussernes køreplan

vil være tilpasset timemodellen, og der bør sikres det kortest mulige tidsforbrug på skift mellem bus og tog, f.eks. ved at stoppestedet placeres tæt på skinnerne.

OBC som attraktivt knudepunkt

Som et knudepunkt for såvel nationale ruter som den interne trafik på Fyn, stilles der store krav ikke alene til logistikken, men også til stationens funktioner, servicetilbud og fysiske miljø. Station og omgivelser skal opleves som et rart og spændende sted at opholde sig, og med gode omstigningsmuligheder mellem trafikarterne.

Banegårdens fremtidige placering

I drøftelserne af OBC's rolle som hele Fyns hovedbanegård har der i processen med strategiens udarbejdelse været stillet spørgsmål ved den nuværende placering som station for Timemodellen. Der er peget på, at en alternativ placering af Timemodellens stop på Fyn nær motorvejen bedre kunne sikre hurtig omstigning fra bil til tog, og dermed fremme brugen af Timemodellen. Set i et større perspektiv vil en alternativ placering her kræve store investeringer, som bør holdes op mod de allerede aftalte prioriteringer (E20, Timemodellen, ny Lillebæltsforbindelse, Odense Letbane). De fynske kommuner vil i fællesskab etablere en løbende dialog om mulige nye indsatser for fremkommelighed og tilgængelighed fra det øvrige Fyn til Odense bymidte, og dermed også til OBC og Timemodellen

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- 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.
- Afklare behov for gratis/billige p-pladser i området nær OBC.
- Etablere en løbende dialog om mulige nye indsatser for fremkommelighed og tilgængelighed fra det øvrige Fyn til Odense bymidte, og dermed også til OBC og Timemodellen.

Sammen med andre

- Etablere samarbejde mellem DSB og de fynske kommuner om evt. gratis/billige parkeringsbilletter i kombination med brug af kollektiv trafik.
- Inddrage Trafikstyrelsen, Bane Danmark og DSB i en særlig undergruppe af Mobilitetspanel Fyn for stationsudvikling.
- Inddrage Vejdirektoratet, SDU, det fynske erhvervsliv samt organisationer og foreninger som deltager i Mobilitetspanel Fyn, for at understøtte god fremkommelighed til OBC.

Kommunerne hver for sig

- Reservere arealer til X- og R-busser nær stationen.
- Udvikle nærområdet for OBC til et logistisk velfungerende og æstetisk attraktivt knudepunkt.

Supplerende materiale se Byregion Fyn.dk

TU-undersøgelsen 2015

Atkins notat: Strategiske perspektiver for den
fynske infrastruktur

De tre delrapporter

- Veje og færger
- Kollektiv trafik
- Cykling og gang

Liste over interessenter og samarbejdspartnere

Manual for opbygning af fynske terminaler

Kortserien i PDF

Byregion.dk



byregion
fyn

