

Porten til Europa

Infrastrukturudvikling i
Jyllandskorridoren

Mål og ønsker ud fra et sønderjysk perspektiv

JANUAR 2019

Forord	3
Vision for infrastrukturudvikling i Jyllandskorridoren	4
Mål og ønsker i et sønderjysk perspektiv	5
Porten til Europa, gods	6
Porten til Europa, personer.....	8
Parallelt overordnet højklasset vejsystem	10
Fast forbindelse Als-Fyn med tilhørende højklasset vejnet	11
Dobbeltsporet højklasset elektrificeret jernbane	12
Dansk-tysk jernbanestation/et standsningssted for højklassede persontog i grænseregionen	13
Styrkelse af Sønderjyllands betydende rolle som et knudepunkt for international logistik og transport	14
Fremtidens transportsystemer	16
Dansk-Tysk samarbejde om udvikling af Jyllandskorridoren	17
Infrastrukturudvikling og planer i Nordtyskland	18
UdviklingsRåd Sønderjylland (URS)	19

KOLOFON:

Tekst: UdviklingsRåd Sønderjylland (URS) og TransEC02

Opsætning og kort: Danske Transport Medier ApS

Tryk: Mohrdieck Tryk A/S

PDF: Download på www.soenderjylland.dk

Jyllandskorridoren mellem Syddanmark og Nordtyskland er Danmarks vigtigste adgangsvej for gods og personer til og fra Europa samt resten af verden via de nordtyske havne.

Trafikken i Danmark og EU vokser lige nu mere end nogensinde før på det overordnede vejnet. Udviklingen i tallene bekræfter, at Jyllandskorridoren også fremover vil være den vigtigste forbindelseslinje mellem Danmark og Europa.

Udviklingsråd Sønderjylland (URS) har derfor en langsigtet vision for korridorens udvikling, der er skabt med baggrund i et Europa i fortsat vækst, hvor infrastruktur og samhandel er nøgleord. Jyllandskorridoren skal udvikles og konsolideres med et højklasset og effektivt transportsystem for gods og personer med udnyttelse af nye digitale teknologier, hvor transportformerne på vej, bane, sø og i luften indgår i en multimodal sammenhæng.

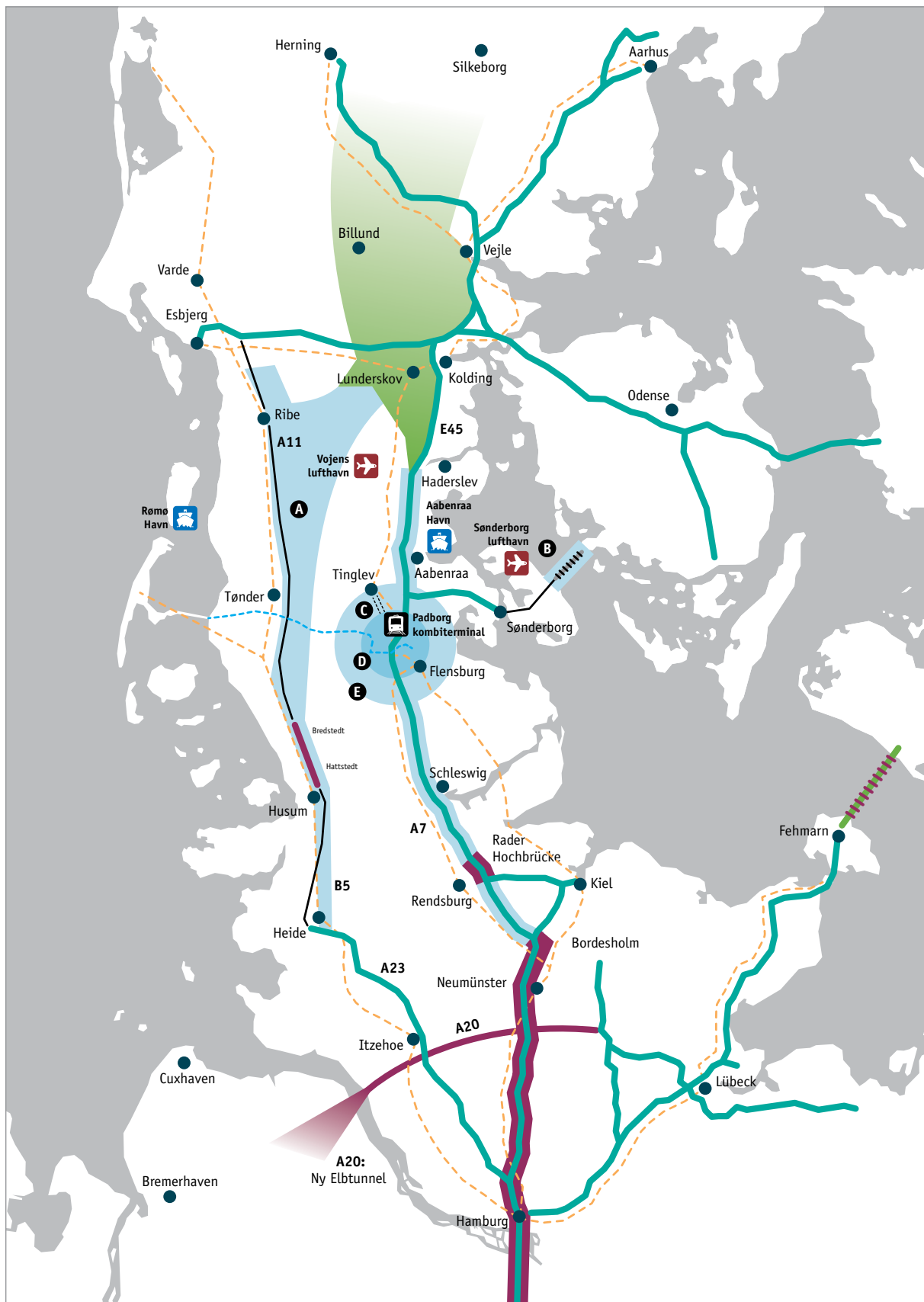
Vi er af den opfattelse, at det er vigtigt med et langt sigte, fordi:

- der skal tages hensyn til fremkommelighed, tilstrækkelig kapacitet, samt fortsat udvikling af person- og godstrafikken, der kan understøtte den fremtidige danske samhandel med omverdenen, samt turisme og pendling.
- udviklingen af infrastrukturen skal ses i sammenhæng med den øvrige regional- og byudvikling, så der sikres optimal sammenhæng mellem de enkelte infrastrukturelementer, der bidrager til et Danmark i balance.
- en langsigtet vision og udbygningsplan skal sikre optimal udnyttelse af de samfundsmæssige investeringer. Denne udfordring er ikke mindst vigtig i grænseregionen, hvor dansk og tysk infrastrukturudvikling skal ses i sammenhæng.
- aktuelle vejprojekter viser, hvor store gener selv små udvidelser af den eksisterende infrastruktur skaber for den daglige trafik.
- udviklingen af bæredygtig gods- og persontransport kan øge værdiskabelsen og attraktiviteten af korridoren.



Foto: TransEC02

Vision for infrastrukturudvikling i Jyllandskorridoren



Grafik: Tom Nielsen

— — — — — Jernbane
 ————— Motorvej

————— Vej
 ————— Tyske vejprojekter

————— Danske vejprojekter
 (VVM Midtjysk Motorvej)
 ————— URS vision

Placeringer på
kortet side 4

Mål og ønsker ud fra et sønderjysk perspektiv:

- Parallelt overordnet højklasset vejsystem hvor ny Midtjysk motorvej ender i Haderslev Nord.
- Fast forbindelse Als-Fyn med tilhørende højklasset vejnet
- Dobbeltsporet højklasset elektrificeret jernbane
- Dansk-tysk jernbanestation/et standsningssted for højklasede person- og godstog i grænseregionen.
- Styrkelse af Sønderjyllands betydende rolle som et knudepunkt for international logistik og transport
- Fremtidens transportsystemer
- Dansk-Tysk samarbejde om udvikling af Jyllandskorridoren

A

B

C

D

E

Med denne udviklingsvision vil vi inspirere til og bidrage med et samlet indspil til de kommende års infrastrukturdebat i Danmark og Nordeuropa.

Sønderjylland, januar 2019



Direktør Leif Friis Jørgensen

Naturmælk

Formand for UdviklingsRåd Sønderjylland



Borgmester Thomas Andresen

Aabenraa Kommune

Næstformand for UdviklingsRåd Sønderjylland




Borgmester Erik Lauritzen

Sønderborg Kommune



Adm. direktør Søren Stier

ECCO Holding A/S



Borgmester H.P. Geil

Haderslev Kommune



Direktør Mogens Therkelsen

HP Therkelsen A/S



Borgmester Henrik Frandsen

Tønder Kommune

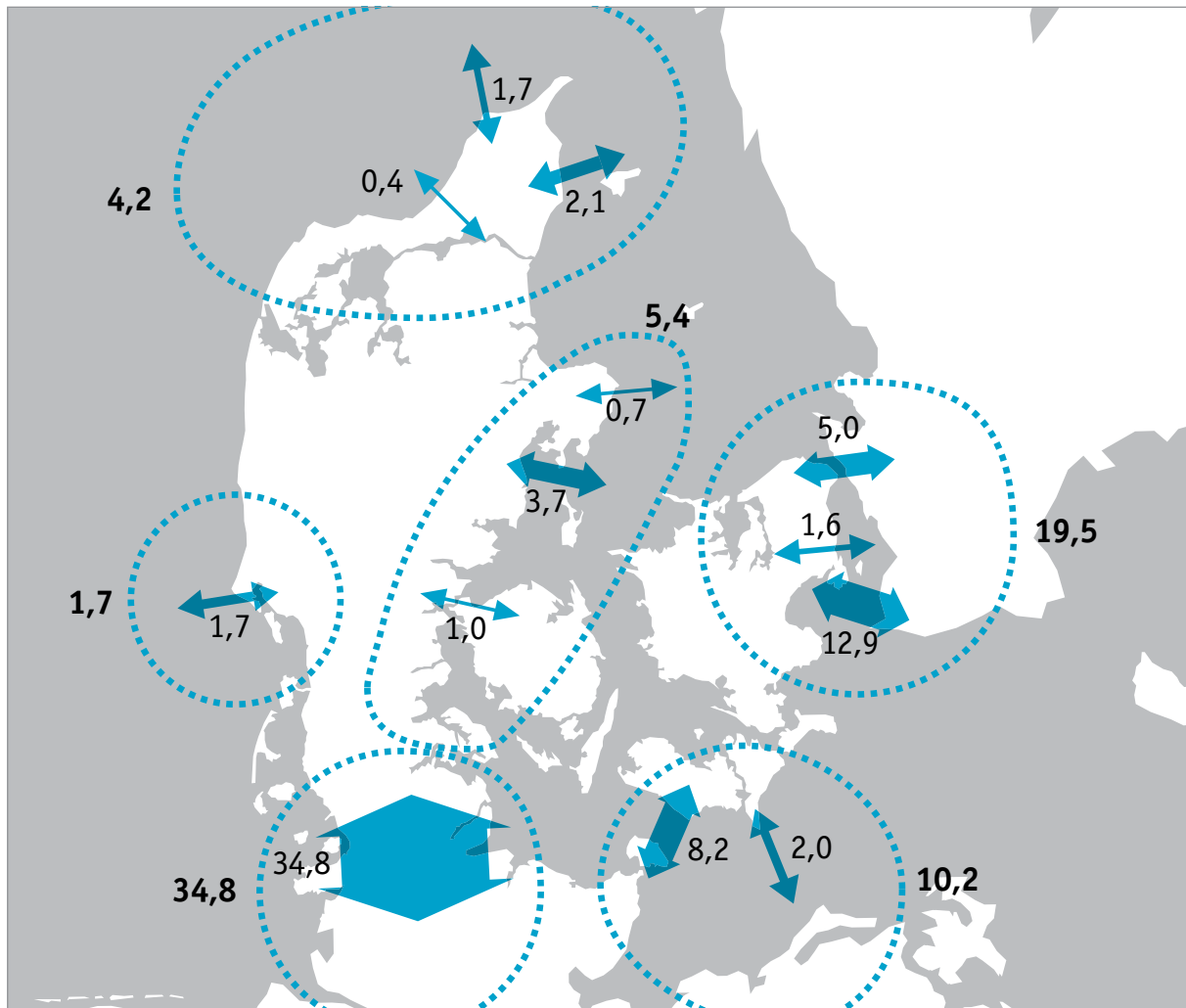


Direktør Henning Nielsen

Abtek International

Formand for Tønder Erhvervsråd

Kort 1. Godstransport 2017. Mio. tons med lastbil, trailere og containere, til og fra Danmark.



Kilde: TransECO2

Tabel 1. Industribeskæftigelsen ultimo nov 2015.

	Hele Danmark	Andel i Vestdanmark	
	antal	antal	andel
CA Føde-, drikke- og tobaksvareindustri	53.099	39.937	75%
CB Tekstil- og læderindustri	5.517	4.447	81%
CC Træ- og papirindustri, trykkerier	20.621	16.246	79%
CD Olieraffinaderier mv.	868	240	28%
CE Kemisk industri	11.047	4.235	38%
CF Medicinalindustri	18.883	415	2%
CG Plast-, glas- og betonindustri	25.293	17.841	71%
CH Metalindustri	37.235	29.468	79%
CI Elektronikindustri	15.569	7.403	48%
CJ Fremst. af elektrisk udstyr	10.009	7.111	71%
CK Maskinindustri	52.350	41.800	80%
CL Transportmiddelindustri	6.211	5.492	88%
CM Møbel og anden industri mv.	30.646	21.983	72%
Hele industrien	287.348	196.618	68%

Kilde: Danmarks Statistik

Jyllandskorridoren består af Danmarks vigtigste adgangsveje til det internationale marked. Regionen spiller dermed en vigtig rolle for den samlede danske økonomi.

Det er den direkte vej fra Danmarks største eksportører af fx fødevarer og industriprodukter til de vigtigste udskibningshavne for dansk erhvervsliv. Og retur med importvarer til direkte forbrug eller som delkomponenter og forarbejdede varer, der indgår i danske produkter.

- 46 % af den samlede godstransport **med enhedslastbærere (lastbil, containere, tog og ro-ro)** sker via grænsen i Sønderjylland (Se kort 1). **Siden 2006 er antallet af lastbiler vokset med 18 %.**
- 51 % af den samlede godstransport **med lastbil** til og fra Danmark kører over grænsen i Sønderjylland.

Betydningen af Jyllandskorridoren skal også ses i lyset af, at betydelige dele af den danske industri- og landbrugsproduktion foregår i Vestdanmark, og at Tyskland og Centraleuropa er de vigtigste handelspartnere. Korridoren giver også adgang til to af Europas vigtigste containerhavne, Hamborg Havn og Bremerhaven.

Dette illustreres f.eks. af, at:

- 68 % af den samlede industribeskæftigelse finder sted i Vestdanmark.
- bruttoværditilvæksten i Vestdanmark udgør 78 % af landbrug, skovbrug og fiskeri, samt 56 % af bruttoværditilvæksten i industri, herunder energi og byggeri.

Tablet 2. Bruttotilvækst i Vestdanmark 2015, fordelt på sektorer, samt andel af den samlede danske bruttoværditilvækst. 2015 prisniveau.

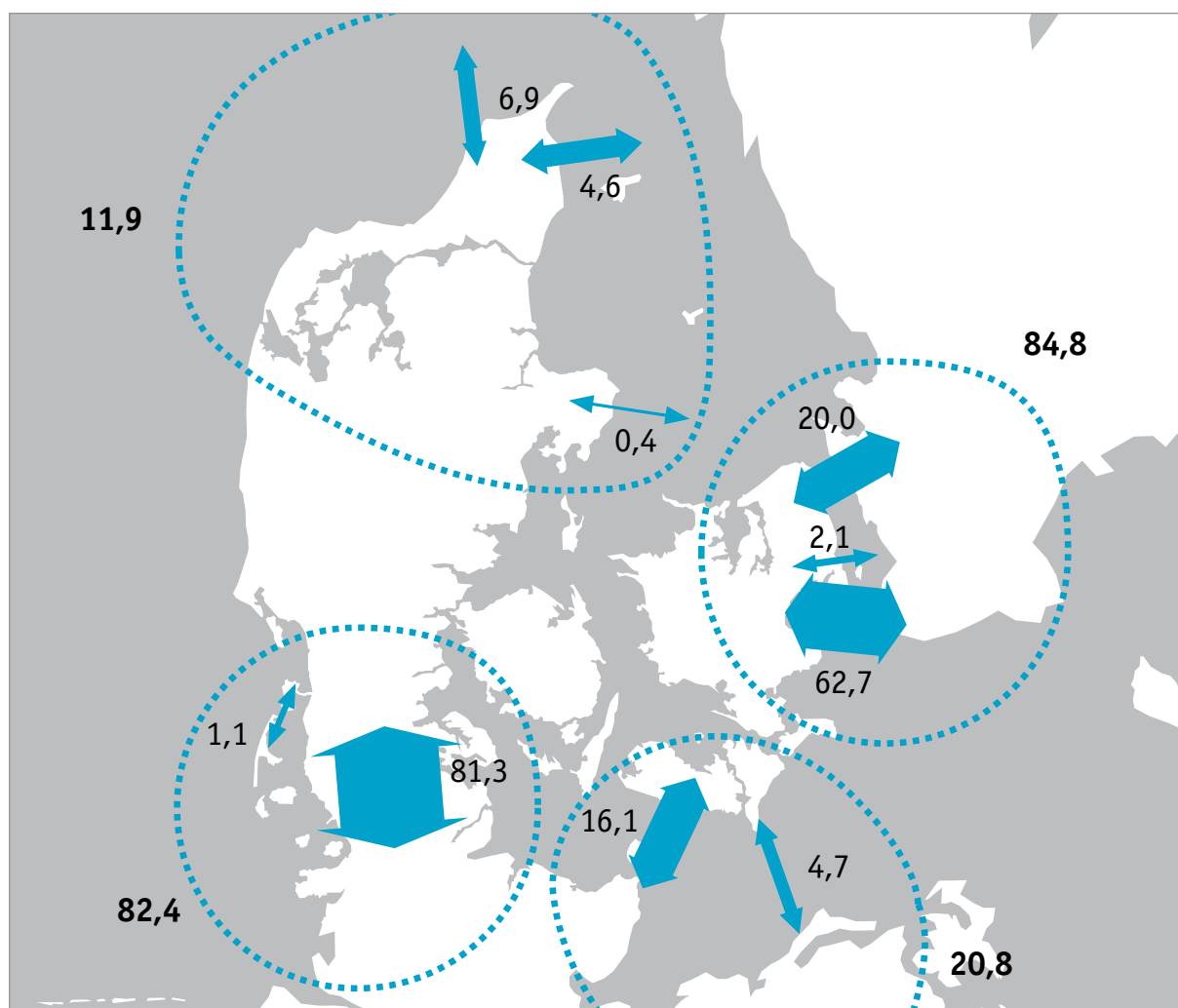
Landbrug mv., skovbrug og fiskeri	Vestdanmark, mio. kr.	16.929
	Andel af hele DK	78 %
Industri, herunder energi og byggeri	Vestdanmark, mio. kr.	211.477
	Andel af hele DK	56 %
Tjenesteydelser	Vestdanmark, mio. kr.	618.421
	Andel af hele DK	46 %

Kilde: Danmarks Statistik



Foto: Aabenraa Havn

Kort 2. Persontransport 2017. 1.000 rejser pr døgn med bil, skib og tog til og fra Danmark.



Kilde: TransEC02

Tabel 3. Trafiktal på E45 på udvalgte strækninger, Årsdøgntrafik (ÅDT) og udvikling 2004-2016.

	ÅDT alle biler	ÅDT lastbiler	Udv. 2004-2016 alle biler	Udv. 2004-2016 lastbiler
E45 ved Frøslev grænse	18.564	5.854	+ 41 %	+ 29 %
E45 vest for Haderslev	41.200	8.400	+ 41 %	+ 31 %

Kilde: Vejdirektoratet, ITD



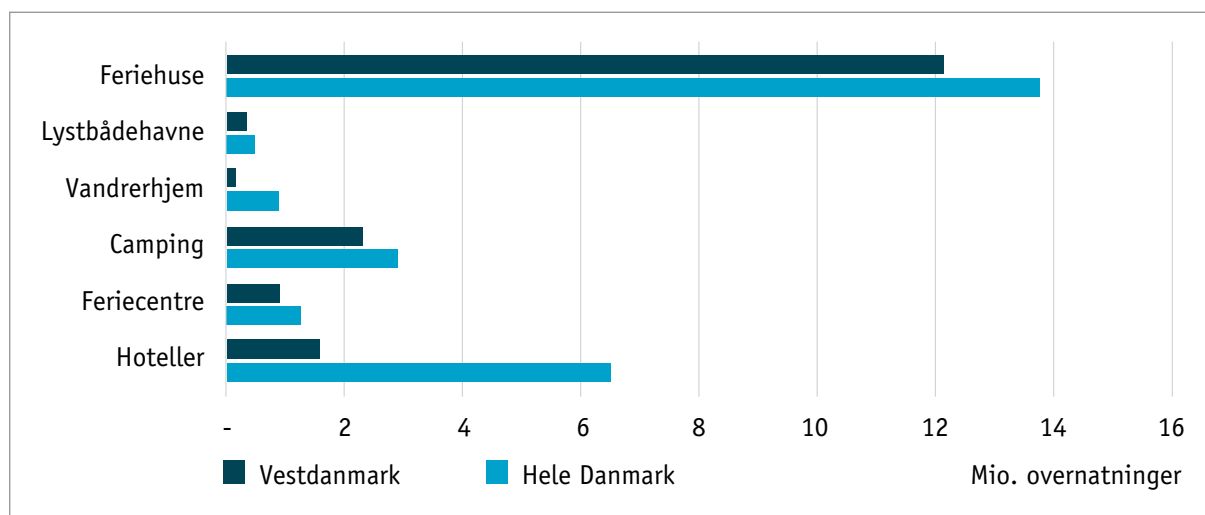
Foto: Claus Fisker

Også når det gælder persontransport spiller grænsen i Sønderjylland en vigtig rolle. I 2016 passerede 40,8 % af den samlede persontrafik med **bil, skib og tog** til og fra Danmark landegrænsen i Sønderjylland. I 2016 tegnede grænsen i Sønderjylland sig for 72 % af **den samlede biltrafik** til og fra Danmark. Ca. 82.300 personer krydsede dagligt grænsen - hovedparten i personbiler. **Siden 2006 er persontrafikken over grænsen i Sønderjylland vokset med 17 %.**

Den største trafik over grænsen var på motorvej E45 ved Frøslev, hvor der hver dag i 2016 i gennemsnit kørte 18.500 biler og lastbiler over i døgnet. Regionens rolle som transportkorridor for persontransport skal også ses i lyset af, at der i Vestdanmark, Slesvig-Holsten og Hamborg er godt 7,7 mio. indbyggere.

Transportkorridoren har også en vigtig rolle for Danmark som turistland og dermed for udvikling af turismeindustrien i Danmark. Figur 1. viser antal overnatninger i Danmark af udenlandske gæster i 2016. I år 2016 var der 26 mio. overnatninger af udenlandske gæster i Danmark, 68 % heraf var i Vestdanmark. Feriehusene stod for godt halvdelen af alle overnatninger.

Figur 1. Mio. overnatninger i Danmark 2016 af udenlandske gæster.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

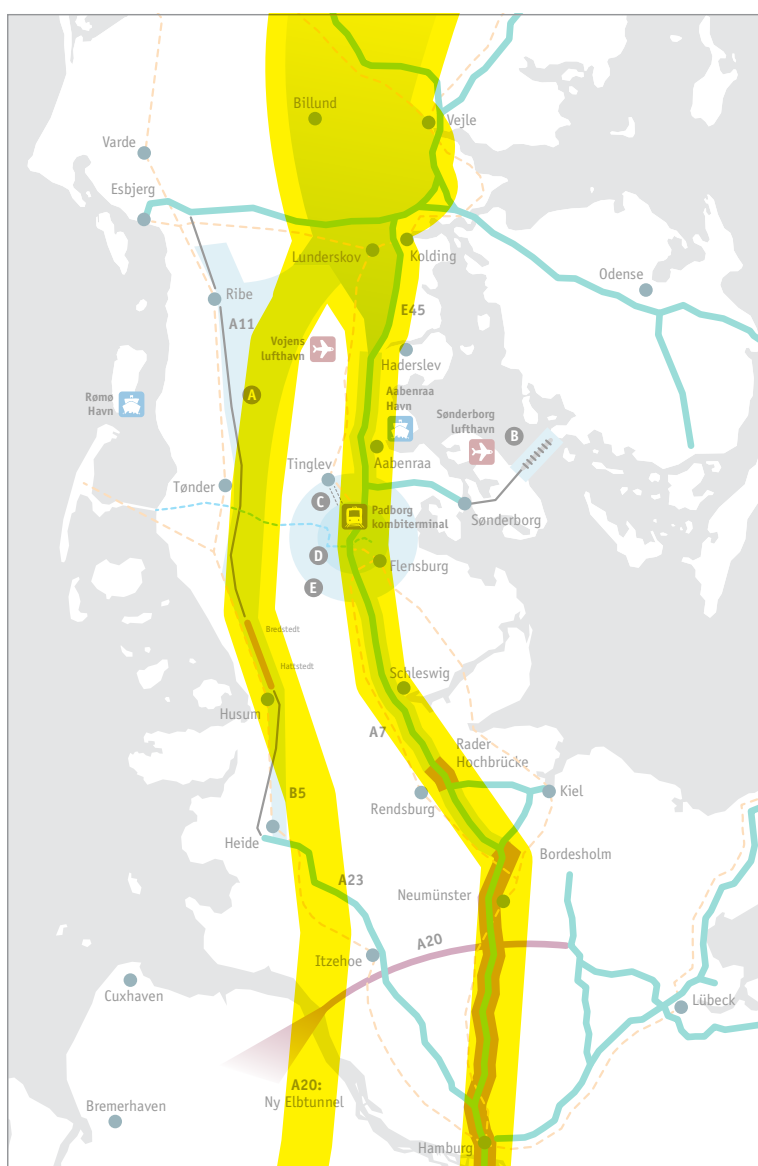


Foto: Kurt Henriksen

Motorvej E45/A7 er i dag den vigtigste vej mellem Danmark og Europa. Den øgede trafik på den danske E45 betyder, at Vejdirektoratet forventer, at der gradvist vil opstå begyndende kapacitetsproblemer på strækningen fra Kolding til grænsen frem til år 2025. Omkring Kolding er der allerede i dag begyndende kapacitetsproblemer, der i år 2025 forventes at være kritiske kapacitetsproblemer. I Danmark er der igangsat VVM undersøgelse af en ny Midtjysk motorvej Give-Billund-E20-Haderslev.

Syd for grænsen er der igangsat en udvidelse af E45/A7 til 6-spor fra Bordesholm og til Hamborg. Og i år 2023 igangsættes bygningen af en ny 6-sporet motorvejsbro som erstatning for den nuværende Rader Hochbrücke. Derudover forventes opførelsen af en ny vestlig Elb-tunnel ved Glückstadt igangsat i 2020'erne, som en del af videreførelsen af A20. (Kilde: www.bmwi.de)

Kort 3. Parallelt overordnet højklaset vejsystem hvor ny Midtjysk motorvej ender i Haderslev Nord.



Grafik: Tom Nielsen

Etableringen af et parallelt overordnet højklaset vejsystem, der forbinder en kommende Midtjysk Motorvej Give-Billund-E20-Haderslev med en kommende vestlig Elb-tunnel ved Hamborg, via A23 Heide motorvejen:

- Det øger fremkommeligheden og giver dobbelt vejkapacitet.
- Det styrker Danmark og grænseregionen ved at binde hovedlandet betydeligt bedre sammen.
- Det giver gods- og persontransport alternative ruter, ved trafikuheld og vejarbejde.
- Adgang til Vesteuropa forbedres når vestlig Elb-tunnel åbner.

En af Syddanmarks vigtige veje med potentiale er rute 8/42, der forbinder Als med Fyn. Flere og flere opdager denne genvej. Det ses i færgetrafikken der fra 2015 til 2016 steg med 6,7 % flere personbiler og 7,3 % flere lastbiler.^{Note}

Tabel 4. Forventet årsdøgntrafik i 2030, uden og med AlsFynBro, antal biler.

	Basis (ingen AlsFynBro)	AlsFynBro uden takst (ændring)	AlsFynBro med takst (ændring)
E20 Lillebæltsbroen	90.800	-11.200	-8.000
E45 Sønderjyske Motorvej mellem Kolding V og Kolding S	61.500	-10.000	-6.500
E20 Fynske Motorvej mellem Nørre Aaby og Middelfart Ø	84.500	-9.200	-6.500

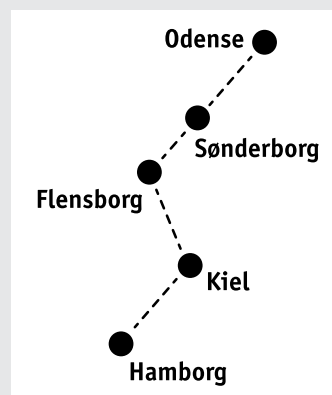
Kilde: COWI/AlsFynBroen

Strækningen forbinder også to arbejdsmarkeder og virksomhedskoncentrationer, der i aksen Odense-Sønderborg-Flensborg-Kiel-Hamburg er kendt for sin stærke position indenfor robotter, automatisering, mekatronik og powerelektronik.

I de senere år er der gennemført en række dansk-tyske udviklingsprojekter mellem Region Syddanmark og Land Schleswig, der understøtter teknologierne. Det er fx projekterne eMotion, Power-Eletronik Region (PE:Region) og IndustriProduktionRegion (InProReg).

Etableringen af en fast forbindelse Als-Fyn med tilhørende højklasset vejnet, der kan binde Region Syddanmark sammen, rummer en række oplagte fordele for Jyllandskorridoren:

- En markant reduceret rejsetid – til gavn for virksomheder, pendlere og studerende.
- Sparet rejsetid: 30 min Odense-Hamburg og 60 min København Sønderborg.
- Aflastning af trafikken på Vestfyn, Trekantsområdet og på sønderjyske motorvej.



Grafik: Tom Nielsen

FAKTA: Als-Fyn



Afstand: 11 km. kyst til kyst og 50 km motorvej på Als og Fyn.
 Pris: 18,5 mia. kroner i anlægsinvestering.
 Årligt afkast af anlægsinvestering: 5-7 %.
 Trafik: 15.400 – 28.900 køretøjer pr. døgn.
 Pendling: fra nuværende 100 personer i døgnet til over 5.000 mellem Sønderborg og Sydfyn.

Kilde: AlsFynbroen.dk

Note: 2016-tal: Personbiler (130.245), lastbiler (44.000). Kilde: TransEC02.

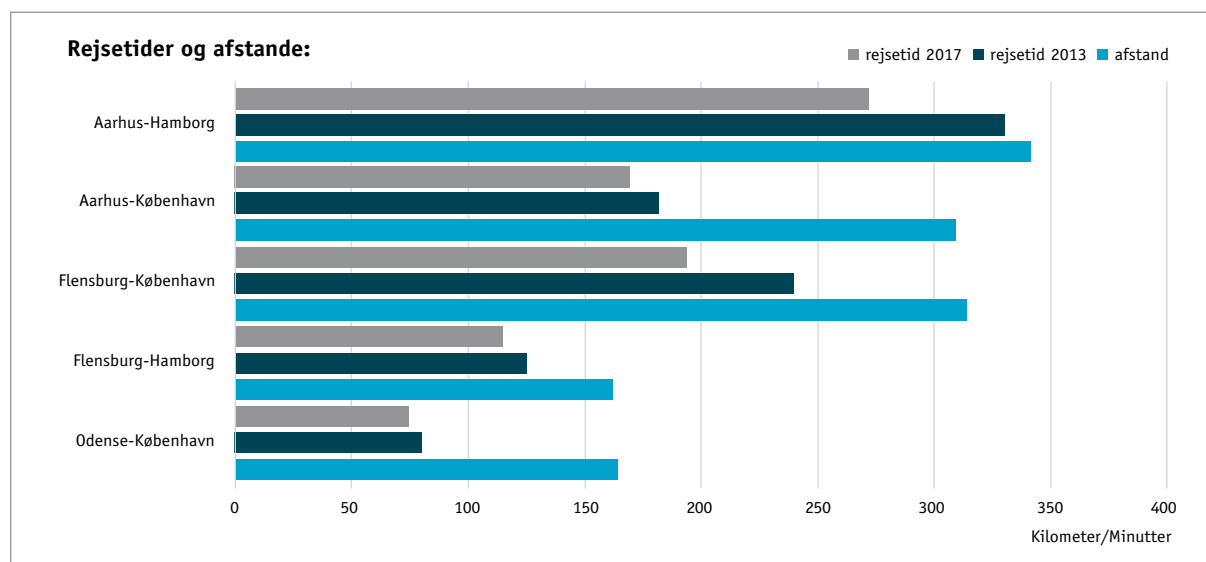
Strækningen fra Aarhus til Hamborg er karakteriseret ved en meget lav service i særligt de grænseoverskridende tog og at rejsehastigheden på den samlede strækning er lav. Jernbanestrækningen fra Aarhus til Hamborg er samtidig en del af det europæiske EU core TEN-T net, der skal være fuldt udbygget senest 2020. Strækningen er elektrificeret fra Fredericia til Hamborg. Der er i dag stadig en delstrækning på ca. 14 km, der er enkeltsporet: Tinglev – Padborg.

Den enkeltsporede strækning i Sønderjylland udgør i dag en kapacitetsmæssig flaskehals for den fortsatte udvidelse af jernbanetransporter for gods og persontog gennem regionen. Hertil kommer, at uheld som det i efteråret 2012 med afsporing af et godstog, viste at strækninger med enkeltspor udgør en meget kritisk flaskehals, hvis disse strækninger sættes ud af spillet.

Etableringen af en dobbeltsporet højklasset elektrificeret jernbane på hele strækningen Aarhus-Hamborg, rummer en række oplagte fordele for Jyllandskorridoren:

- Det vil reducere rejsetiden Aarhus-Hamborg.
- Det giver Grænseregionens indbyggere adgang til fjernogsforbindelser i Danmark og Europa.
- Det giver bedre kapacitet til både persontog og godstog.
- Det giver robusthed ved afsporing, skinnebrud mm.
- Det understøtter offentlig transport til landsdelens uddannelsesinstitutioner, herunder fx timedrift til Sønderborg.

Figur 2. Rejsetider med tog 2017 udvalgte strækninger, afstand og rejsetid.



Kilde: TransEC02

Som det fremgår af figur 3 er rejsetiden med tog mellem Aarhus og Hamborg i dag ca. 4½ time eller 1½ time længere end rejsetiden mellem Aarhus og København. Rejsetiden er således ca. 80 % længere, mens afstanden kun er ca. 10 % længere mellem Aarhus og Hamborg sammenlignet med Aarhus og København.

Flensborg by gennemførte i 2015 en analyse af det fremtidige samspil mellem by- og fjertrafik på jernbaneområdet, med inspiration fra de sønderjyske ideer om en fælles station på hovedlinien. Undersøgelsen var støttet af Region Syddanmark og Aabenraa Kommune.

Undersøgelsen viste blandt andet at:

- de nuværende rejsetider og afgang ikke var konkurrencedygtige i Jyllandskorridoren.
- forbedrede køreplaner samt øget elektrificering på kort sigt ville give rejsetidsbesparelser, fx en reduktion på 20 min Aarhus-Hamburg til i alt 4 timer.
- strækningssudbygning og en ny jernbanestation på hovedaksen ville kunne reducere rejsetiden Aarhus-Hamburg til 3.45 timer på kort sigt og 3.20 timer på lang sigt.

På mellemlang sigt er det vigtigt, at en dansk-tysk jernbanestation indtænkes i den danske strategi for højhastighed og at der udvikles en dansk-tysk højhastighedsstrategi for den samlede strækning mellem Aarhus og Hamburg.

Lokale kræfter i Flensborg arbejder også videre med konceptet om en dansk-tysk jernbanestation, se fx www.zugzumzob-flensburg.de

Etableringen af en dansk-tysk jernbanestation/et standsningssted for højklasede persontog i grænseregionen rummer en række oplagte fordele for Jyllandskorridoren:

- Det vil styrke togbetjeningen for passagerer fra Nordtyskland og Syddanmark, således at den samlede rejsetid nedbringes til og fra danske og tyske metropoler og storbyer.
- Det vil blive et naturligt standsningssted for nye hurtige lyntog mellem Aarhus og Hamburg, der i kombination med gode, lokale kollektive trafikforbindelser og P+R (park and ride) parkeringspladser skal sikre optimal tilgængelighed til togene.

Togstrækningen Aarhus-Hamburg



Foto: Lars Dagnæs

Omdrejningspunkt for virksomheders globale forsyningskæder

En række danske og internationale virksomheder har lokaliseret deres produktion og regionale distributionscentre i Sønderjylland. Det gælder f.eks. **Hartmann, Abena, Valmont SM, Hydro Precision Tubing Tønder a.s, Ecco, Bestseller, Danfoss og Linak.**

Fælles for virksomhederne er, at både deres markeder og forsyningskæder er globale. Og at samspillet med regionens logistik- og transporterhverv er en vigtig forudsætning for fremtidig udvikling, der understøttes af:

- Central beliggenhed i Jyllandskorridoren med adgang til kunder, arbejdskraft og leverandører via højklaset infrastruktur, E45/A7, havne, lufthavne og bane.
- Højklasede dataforbindelser med høj kapacitet.
- Virksomhedsstrukturer, know-how, netværk, teknologier, forståelse for europæisk forretningskultur samt service- og leverandørkompetencer; 24/7/365.



Vojens Lufthavn

Udviklingsperspektiv: Fysisk ramme for virksomheder og institutioner, der sammen med Forsvaret bidrager til drift og vedligeholdelse af luftfartøjer.

www.vojenslufthavn.dk og www.ace-denmark.dk

BESTSELLER®



Vojens
lufthavn

Rømø
Havn



valmont  sm

ECCO®



Aabenraa
Havn



Rømø Havn

Udviklingsperspektiv:

Offshore aktiviteter, gods, færgedrift og fiskeri. www.portromo.dk



HYDRO

Padborg
Transportcenter



Padborg
kombiterminal



Padborg Kombiterminal

Udviklingsperspektiv:

Modtagelse af længere godstog og bedre løftegrej. www.bane.dk og www.txlogistik.eu

Transport er en regional styrkeposition

Der er en betydelig koncentration af transporterhverv i Sønderjylland, med et tyngdepunkt i Aabenraa Kommune.

Padborg Transportcenter

Rummer en unik gruppering af virksomheder inden for transport og logistik samt handel og service i forbindelse hermed. Virksomhederne i centret er siden år 2015 organiseret i foreningen Padborg Transportcenter med over 90 medlemmer. www.padborgtransportcenter.dk

Området er bla. kendt for:

- International transport- og distribution af ferske og frosne fødevarer samt stykgods.
- International transport af industrigods (full load og stykgods).
- Servicefunktioner og 3. parts logistik.
- Konsolidering, styring og distribution. Sprog; tysk, benelux, frankrig og østeuropa.



Kilde: Aabenraa Havn/Enik Nissen

Aabenraa Havn og Industrihavn

Udviklingsperspektiv: Centralt beliggende dybvandshavn med udbygningspotentiale på 460.000 m² til havnenær produktion. www.aabenraahavn.dk

Danfoss

LINAK 
WE IMPROVE YOUR LIFE



**Sønderborg
lufthavn**



Kilde: Sønderborg Lufthavn

Sønderborg Lufthavn

Udviklingsperspektiv: Etablering af internationale ruter der understøtter tilgængelighed. Samt udbygning af rammer for eksisterende forretningsflyvning, relaterede services, baseselskaber som katalysator for regionens strategiske satsninger. www.sonderborg-lufthavn.dk

Grafik: Tom Nielsen

Globalisering, teknologisk udvikling og digitalisering

Globaliseringen betyder længere og mere komplekse forsyningskæder, samtidig med at øget international konkurrence sætter fokus på de enkelte nationers evne til at udvikle konkurrenceevnen. Den teknologiske udvikling sker stadig hurtigere, det gælder fx inden for automatisering, digitalisering, simulering, bedre data og dataanvendelse og additiv manufacturing (fx 3D print) og nye energiformer. Men også transportformer og forretningsmodeller ændrer sig. Og udviklingen af globale forsyningskæder øger betydningen af nye supply chain* koncepter med sigte på integration og datadeling på tværs af værdikæderne og midler til at øge agiliteten.

De udviklingstendenser er vigtige for landsdelens industri- og handelsvirksomheder, der har fokus på udvikling af logistik og supply chain management som en vigtig kilde til vækst i markedet og forbedret indtjening. Flere indsatser kan understøtte denne udvikling fx:

- Samarbejde om digitalisering af forsyningskæden og udvikling af nye automatiserede teknologier på distributionscentre og i transportsystemerne.
- Teknologisk udvikling med fokus på energibesparelser, alternative energikilder som el, brint, gas og digital infrastruktur, applikationer og forretningsmodeller.
- Kompetenceudvikling af medarbejdere i regionens virksomheder.

Bæredygtighed og Grøn Landsdel 2030

Globale målsætninger om at reducere udslip af klimagasser får stor betydning for udviklingen af transport- og logistikområdet i de kommende år.

Udviklingsråd Sønderjylland har igangsat initiativet "Grøn Landsdel 2030", hvor målet er at profilere og videreudvikle produkter, koncepter og kompetencer, der bidrager til opfyldelsen af FNs Verdensmål. Det sker med afsæt i de sønderjyske erhvervsstyrkepositioner: Transport, fødevarer og produktions- og energiteknologi. På logistik og transportområdet kan det være nye transportkoncepter med afsæt i "grønne løsninger", som fx:

- Udvikling af logistiksystemerne, så spild og tomkørsel reduceres
- Øget anvendelse af modulvogn-tog og mere gods med bane
- Energieffektivisering
- Implementering og udvikling af nye drivmidler, el og naturgas
- Mere energieffektiv kørsel, fx ved flådestyring og implementering af ECO driving
- Uddannelser og certificering
- Chauffør støttesystemer



* Supply chain bruges ofte som betegnelse for optimering af varernes vej fra leverandør til kunde.

Grænseregionen rummer Danmarks vigtige nord-sydgående veje og jernbanelinier for gods- og persontransport. Jyllandskorridoren er også en del af en international transportkorridor, Scan-Med korridoren, mellem Skandinavien og Middelhavet - en af de prioriterede transportkorridorer i EU's TEN-T net. Et fælles fokus fra dansk og tysk side på udviklingen af korridoren er derfor også af stor betydning for landsdelens gods- og persontransport.

Samarbejdet hen over grænsen om udvikling af regionens infrastruktur og logistikkompetencer er blevet intensiveret i de seneste 10 år. Her er givet en række eksempler:

Dansk-tysk transportkommission

I 2011 blev der efter pres fra grænseregionen nedsat en dansk-tysk transportkommission, der skulle komme med anbefalinger i forhold til transportinfrastrukturen i Jyllandskorridoren. Kommissionen afsluttede arbejdet i november 2015 med rapporten "Transportinfrastruktur i Jyllandskorridoren", der beskrev i alt 20 infrastrukturprojekter. Flere indgår i den overordnede infrastrukturplan i hhv. Danmark og Tyskland. Søg på <https://www.trm.dk>

Dagebøll erklæringen

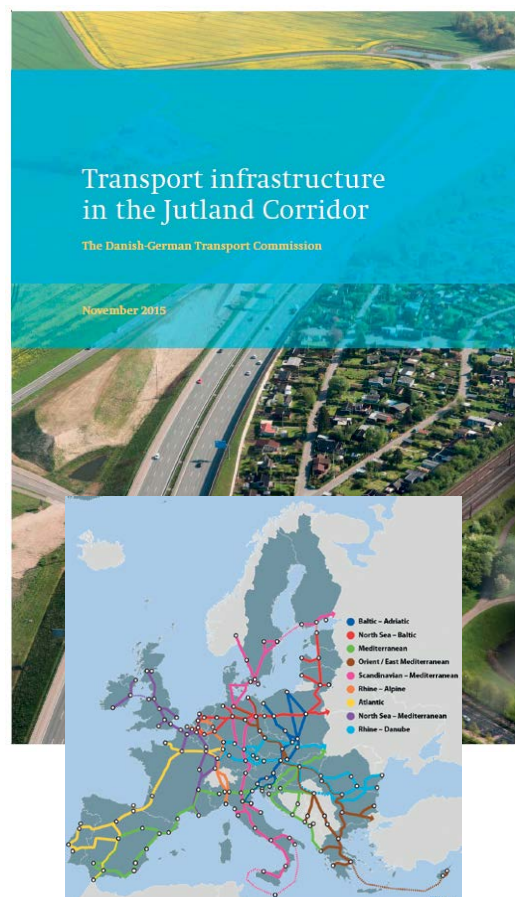
Maj 2015 underskrev kommuner, industri- og erhvervsoperatører nord og syd for grænsen en fælles hensigtserklæring om udvikling af transportinfrastrukturen langs vestkysten fra Esbjerg til Hamborg. Målet er, at aktørerne på tværs af grænsen i fællesskab skal lægge pres på den danske og den tyske regering for udbygning af en sammenhængende og robust parallel vejinfrastruktur langs vestkysten. Erklæringen kan hentes på <http://www.soenderjylland.dk/downloads/>

Cross Border Logistics (CB-Log)

Udviklingsråd Sønderjylland og WIREG Flensburg gennemførte fra år 2009 til år 2012 projektet Crossborder Logistics. I projektet blev grundlaget for en grænseoverskridende logistikregion mellem Region Syddanmark og Slesvig analyseret. Resultatet blev 12 konkrete forslag til at videreudvikle grænseregionen inden for innovation, uddannelse, markedsføring af regionens logistikkompetence og udvikling af det grænseoverskridende arbejdsmarked. Læs mere på www.cb-log.dk

En dansk-tysk banegård for persontransport

I år 2016 blev en analyse af mulighederne for at forbedre jernbanebetjeningen i Flensburg By offentliggjort. Analysen var initieret af Flensburg Byråd i samarbejde med nærtrafikselskabet i Slesvig-Holsten og økonomisk støttet af Aabenraa Kommune og Region Syddanmark. Analysen havde fokus på persontransporten i Flensburg By og heri indgik scenarier for at forlægge Flensburg Station til Weiche og dermed på hovedlinien mellem Danmark og Tyskland, som foreslået af URS. Analysen viste at den nuværende fjerntrafik i korridoren ikke er stor nok til etablering af en fælles dansk-tysk jernbanestation. Læs mere om analyserne på <http://zugzumzob-flensburg.de>



Grafik: TRM og EU

Tyskland er en forbundsstat, hvor staten har ansvaret for den nationale infrastruktur: veje, baner, lufthavne, havne og indre vandveje. Den statslige infrastruktur omfatter bl.a. ca. 63.000 km statsvej, heraf ca. 12.800 km motorvej, og ca. 7.350 km kanaler og 23.000 km² "Seewasserstrassen", dvs. havområder til kommerciel skibsfart.

Planlægningsgrundlaget for den statslige infrastrukturudbygning fastlægges i den nationale transportinfrastrukturplan, som udarbejdes ca. hver 10. år. Den gældende plan, Bundesverkehrswegesplan 2030, blev offentliggjort i 2016.

Investeringsplanlægningen sker efter indstilling fra de 16 delstater. Således kan fx vejprojekter ikke inddrages i den statslige planlægning, hvis de ikke er prioriteret af delstaterne. Det er også delstaterne, som har ansvaret for at gennemføre udbygningen af det statslige vejnet, dvs. delstaterne har ansvaret for detailplanlægning af projekterne og for at sikre de planmæssige rammer for projekternes gennemførelse.

Infrastrukturen i Tyskland er præget af landets centrale placering i Europa. En betydelig del af trafikken på infrastrukturen er udenlandske fartøjer, og den internationale trafik (im- og eksport samt transit trafik) udgør en betydelig del af den samlede trafik. Tyskland har derfor en vigtig rolle i forhold til effektiviteten af det samlede transportsystem i Europa.

Prioriterede vejinfrastrukturprojekter i Slesvig-Holsten

Delstatsregeringen i Slesvig-Holsten har peget følgende vejinfrastrukturprojekter som de vigtigste:

Kilde: <http://www.schleswig-holstein.de/DE/Themen/V/verkehrsinfrastruktur.html>

- Udbygning af A7 fra Bordesholm til Hamborg til 6 spor
- Fornyelse af motorvejsbroen over Kielerkanalen, Rader Hochbrücke
- Udbygning af A20 med en ny vestlig motorvejsforbindelse under Elben.
- Udbygning af A23 og B5
- Udbygning af B404 og A21
- Rader Hochbrücke udbygges til 6 spor



Foto: DPA

A20 ny vestlig motorvejsforbindelse under Elben

Motorvej A20 skal udbygges med en ny forbindelse over Elben vest for Hamborg. Videreførelsen af A20 fra A7 mod vest er højt prioriteret i Bundesverkehrswegeplanen, og der er reserveret midler til nye etaper. Den kommende forbindelse over Elben bliver en godt 6 km lang tunnel, som bliver privatfinansieret og tilbagebetalt af en særlig afgift for at benytte forbindelsen. Det er forventningen, at anlægsarbejdet på tunnelen vil blive igangsat i første halvdel af 20'erne.



Foto: NLSt BV

Et samarbejde mellem private og offentlige aktører, hvor partnere i fællesskab arbejder for at sikre en dynamisk udvikling i Sønderjylland.

Målet er at positionere Sønderjylland som en innovativ landsdel med en stærk identitet, hvor det er attraktivt at:

- Bo, arbejde og uddanne sig.
- Drive og udvikle private og offentlige virksomheder.
- Forretningsudvikle ideer.

Læs mere om URS aktiviteter på www.soenderjylland.dk

Medlemmer januar 2019

Erhverv

Direktør Leif Friis Jørgensen, Naturmælk, Formand URS
Head of GS North Europe, Jens Gaarde Gad, Danfoss A/S
Adm. Direktør Søren Stier, ECCO Holding A/S
Områdedirektør Laurids Kudsk, Sydbank A/S
Formand Peder Damgaard, BHJ Fonden
Adm. Direktør Jesper Arkil, Arkil A/S
Strategidirektør Lars Bo Jensen, Syd Energi, SE
Gårdejer Jørgen Popp Petersen, Det Sønderjyske Landbrugsråd
Direktør Mogens Therkelsen, H.P. Therkelsen Transport A/S
Adm. Direktør Peter Fosgrau, Sygehus Sønderjylland
Adm. Direktør Carina Christensen, ITD
Adm. Direktør Frank Abel, Sønderjysk Forsikring G/S
Advokat Hans Henrik Fischer, Fischer Advokatfirma

Arbejdsmarkedets parter

Marita Geinitz, Formand 3 F, Als
Adm. Direktør Erling Duus, Eegholm A/S, Formand DI Sønderjylland

Kommuner

Borgmester Thomas Andresen, Aabenraa Kommune, Næstformand URS
Borgmester Erik Lauritzen, Sønderborg Kommune
Borgmester H.P. Geil, Haderslev Kommune
Borgmester Henrik Frandsen, Tønder Kommune

Erhvervsforeninger

Adm. Direktør Henrik Raunkjær, Tentoma Aps, Sønderborg
Direktør John Christensen, Fleggaard Holding A/S, Aabenraa
Gårdejer Johan Schmidt, Damkjærgaard, Haderslev
Direktør Marianne Kalb, Kalb PR & Kommunikation ApS

Uddannelse

Direktør Henrik Leth, UC SYD
Direktør Finn Karlsen, EUC SYD
Prorektor Bjarne G. Sørensen, Syddansk Universitet
Direktør Asbjørn Nielsen, VUC SYD



UdviklingsRåd Sønderjylland
www.soenderjylland.dk