

RUTE 9

Screening af erhvervsforhold >>> Oplandet for rute 9

RAPPORT 409 - 2012



RUTE 9

Screening af erhvervsforhold >>> Oplandet for rute 9

Rapport 409 - 2012

FORFATTER: COWI

REDAKTION: Jørgen Sandal Møller

DATO: Marts 2012

LAYOUT: Flemming Byg og Tina Dilling Petersen

FOTOS: Vejdirektoratet

OPLAG: xxx

TRYK: Vejdirektoratet

ISBN (NET): 9788770606691

ISBN (TRYK): 9788770606707

UDGIVER: Vejdirektoratet, 2012

COPYRIGHT: Vejdirektoratet, 2012

INDHOLD

1	RESUMÉ	5
2	BAGGRUND OG FORMÅL	8
2.1	ANALYSEMODEL	8
2.2	ANALYSENS STRUKTUR	9
3	ERHVERVSØKONOMISK ANALYSE	10
3.1	ERHVERVSUDVIKLING	10
3.2	ARBEJDSMARKED	13
3.3	TRAFIK OG GODSTRANSPORT	18
3.4	DET ERHVERVSØKONOMISKE NUTIDSBILLEDE I HOVEDTRÆK	22
4	INVESTERINGER I INFRASTRUKTUR	24
5	FORVENTEDE EFFEKTER AF INVESTERINGER	25
5.1	INTERVIEW MED CENTRALE AKTØRER	25
5.2	SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE	25
5.3	SAMMENFATNING AF EFFEKTERNE AF EN VEJUDBYGNING	39
5.4	VIRKSOMHEDSPROFILER	40
	BILAG	
	BILAG A: INTERVIEWEDE CENTRALE AKTØRER	44
	BILAG B: SPØRGESKEMA TIL VIRKSOMHEDER	45





1. RESUMÉ

FORMÅL OG TILGANGSVINKEL

Formålet med screeningen er at vurdere erhvervslivets behov for vejtransport og de mulige effekter på erhvervsudviklingen af en vejudbygning i oplandet til rute 9 - Strækningen fra Fynske Motorvej over Tåsinge, Langeland, Maribo til Sydmotorvejen på Lolland og dermed koblingen til den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

Screeningen kombinerer nutidsbilledet af erhvervsøkonomien i oplandet til rute 9 med udvalgte centrale aktørers og virksomheders vurdering af forventede effekter af selve vejudbygningen.

NUTIDSBILLEDET

Erhvervsstrukturen i områdets private sektor målt i omsætningsandele er præget af de primære erhverv landbrug og fiskeri og fremstillingserhvervene industri og bygge og anlæg.

Områdets offentlige sektor er målt i omsætningsandel samlet større end landsgennemsnittet og regionalt større end hvert af de private serviceerhverv handel, transport og kommunikation og finansiering og forretningsservice mv..

Produktionen er - samlet i perioden før finanskrisen - vokset med under det halve af landsgennemsnittet med

en klar forskydning i erhvervsstrukturen fra de primære erhverv, industri og byggevirksomhed til de private serviceerhverv især finansiering og forretningsservice. Ingen af "vækstsektorerne" er dog vokset mere i området end på landsplan.

Indkomstmæssigt har erhvervsudviklingen i området skabt en indkomstudvikling, der er fulgt med den generelle indkomstudvikling i Danmark i perioden 2001-2009.

I oplandet som helhed tegner offentlig service sig for den største andel af jobbene efterfulgt af handel, transport og kommunikation og industri.

Sammenlignes beskæftigelsesstrukturen målt i jobandele med erhvervsstrukturen målt i omsætningsandele falder det i øjnene, at offentlige tjenester fylder markant mere end såvel de private fremstillingserhverv som de private serviceerhverv.

Den samlede beskæftigelse er i området vokset noget mindre end i Danmark som helhed.

Andelen af beskæftigede med grundskole og gymnasial uddannelse og erhvervsuddannelse som højeste uddan-

nelse er større end landsgennemsnittet, mens andelen med videregående uddannelser er lavere end landsgennemsnittet i alle tre kommuner.

I 2009 arbejdede 28% af de beskæftigede, der bor i Svendborg kommune, uden for kommunen. Andelen i Langeland kommune ligner Svendborg kommune, og ligger på 27%, mens andelen i Lolland kommune ligger betydeligt lavere på 19%.

I alle tre kommuner tegner de offentlige serviceerhverv inden for administration, uddannelse og sundhed sig for det største antal pendlere efterfulgt af fremstillingserhverv og de private serviceerhverv inden for handel og transport.

Tallene indikerer, at pendlere i oplandet til rute 9 især er en gruppe af medarbejdere med enten generalistfunktioner eller specialistfunktioner på forskellige niveauer på private og offentlige arbejdspladser langs ruten.

Mellem 95% og 97% af de beskæftigede i Svendborg, Langeland og Lolland har bopæl i samme region, som de arbejder.

Oplandet til rute 9 er således to selvstændige arbejdsmarkeder med stærk forankring i hver af de to landsdele, som ruten gennemløber.

Rute 9 har stor betydning som transportåre for det lokale arbejdsmarked og som transportvej for godstransporten fra og til fremstillingserhverv og private serviceerhverv.

Området er en vigtig destination for naturbaseret turisme i form af sommerhusturisme koncentreret på især Langeland, lystfiskerturisme og cykelturisme.

Fyn har oplevet en mere positiv udvikling i antallet af overnatninger i specielt feriehusene end på landsplan.

FORVENTEDE EFFEKTER - BEHOV OG EFFEKTER
Interviewene med de udvalgte centrale aktører peger på 3 centrale dynamiske effekter af en opgradering af rute 9.

- Området mellem Sydmotorvejen og Nakskov og det øvrige Vestlolland kobles sammen med Falster og Sjælland som erhvervsøkonomisk helhed og et samlet arbejdsmarked
- Der skabes en hurtigere adgang til markedet i Nordtyskland for industri og turisme på Lolland, Langeland og Fyn
- Vejforbindelsen til Svendborg og videre vestpå via Svendborgmotorvejen styrkes

Virksomhedernes vurderinger ligger i tråd hermed og uddyber disse hovedpointer.



Virksomheder har besvaret en spørgeskemaundersøgelse og vurderet behovet for en udbygning af rute 9. 48% har angivet behovet for en udbygning som "stort" eller "meget stort". 46% har angivet behovet for en udbygning som "lille", "meget lille" eller "der er ikke behov for en udbygning".

Virksomhederne prioriterer først og fremmest en udbygning af rute 9 i form af:

- Udbygning med motortrafikvej, hvor der ikke allerede er motortrafikvej
- Etablering af ekstra kørespor (2+1 vej) flere steder på strækningen
- Etablering af omfartsveje ved landsbyer

Virksomhederne forventer at opnå 'her og nu' fordele ved en udbygning af rute 9, herunder særligt i form af sparet transporttid og lettere tiltrækning af arbejdskraft.

Virksomhederne forventer generelt ikke at en udbygning af rute 9 vil medføre væsentlige forbedringer i virksomhedens eksportmuligheder og importmuligheder eller medføre at virksomheden vil foretage ændringer i strategi, adfærd, forretningsgrundlag eller lignende.

Virksomhederne forventer at opnå 'her og nu' fordele ved en Femernforbindelse i form af især større omsætning og sparet transporttid.

Den enkelte virksomhed forventer flere typer af fordele ved en udbygning af rute 9 end ved en Femernforbindelse.



2. BAGGRUND OG FORMÅL

Denne rapport indeholder en screening af erhvervsforhold for oplandet for rute 9 - Strækningen fra Fynske Motorvej over Tåsinge, Langeland, Maribo til Sydmotorvejen på Lolland og dermed koblingen til den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

Screeningen rummer en analyse af erhvervslivets behov for vejtransport og en vurdering af mulige effekter på erhvervsudviklingen af en vejudbygning i oplandet til rute 9, over Tåsinge, Langeland og Vestlolland.

2.1 ANALYSEMODEL

Screeningen er udarbejdet efter en model, der tager udgangspunkt i nutidsbilledet af erhvervsøkonomien i oplandet til rute 9.

Den erhvervsøkonomiske analyse giver et kvantitativt billede af den erhvervsmæssige udgangssituation for investeringerne i transportinfrastruktur i området langs rute 9.

Selve infrastrukturinvesteringen beskrives. Erhvervseffekten af investeringen belyses ved to typer af inputs nemlig interviews med centrale aktører og en spørgeskemaundersøgelse:

- 8 interviews med centrale aktører indenfor erhvervsfremme og turismeudvikling
- En spørgeskemaundersøgelse besvaret af 42 virksomheder udvalgt i samråd med erhvervsfremmeaktørerne og turismeaktørerne
- 3 virksomhedsprofiler med eksempler på virksomheder, der repræsenterer typiske svarmønstre mht. behov og effektvurdering

2.2 ANALYSENS STRUKTUR

Kapitel 1 indeholder et kort resumé af konklusionerne.

I kapitel 3 analyseres nutidsbilledet af erhvervsøkonomien i oplandet til rute 9.

Erhvervsøkonomien belyses ud fra to primære vinkler dels selve erhvervsudviklingen i form af erhvervsstruktur, produktionsudvikling og transportbehov dels arbejdsmarkedet med dets krav til transportløsninger som følge af pendling og uddannelsesstruktur.





FIGUR 2.1
Kort over rute 9

I screeningen af rute 9 er turismevinklen inddraget, som følge af områdets status, som destination for kystturisme.

Den erhvervsøkonomiske analyse giver et kvantitativt billede af den erhvervsmæssige udgangssituation for de pågældende transportinfrastrukturinvesteringer.

Kapitel 4 belyser selve infrastrukturinvesteringen, som beskrives kort i form af selve kerneinvesteringen og de supplerende investeringer, der følger med.

I screeningen af rute 9 er der især fokus på en mulig kombination af en udbygning af motortrafikvejsstrækninger, etablering af strækninger som 2+1 vej, omfartsveje og stiforbindelser.

Kapitel 5 analyserer de mulige erhvervseffekter af investeringen i infrastrukturen på strækningen.

Fremtidseffekten er belyst ved to typer af input dels interviews med primært erhvervsfremmeaktørerne i Svendborg, Langeland og Lolland, dels en spørgeskemaundersøgelse blandt 90 virksomheder udvalgt af erhvervsfremmeaktørerne ud fra deres kendskab til virksomhedernes relevans i forhold til analyseoplægget.

Spørgeskemaundersøgelsen suppleres af tre virksomhedsprofiler, der illustrerer de typiske fremtidseffekter og problemstillinger, som screeningen har fundet frem til blandt virksomhederne.

3. ERHVERVSØKONOMISK ANALYSE

I dette kapitel foretages en erhvervsøkonomisk analyse af oplandet for rute 9 på Fynssiden og Lollandssiden. Den kvantitative analyse rummer trends i erhvervsudvikling, arbejdsmarked, trafik og godstransport samt turisme.

Oplandet til rute 9 ligger i såvel landsdel Fyn under Region Syddanmark (Svendborg Kommune og Langeland Kommune) og landsdel Vest- og Sydsjælland under Region Sjælland (Lolland Kommune).

3.1 ERHVERVSUDVIKLING

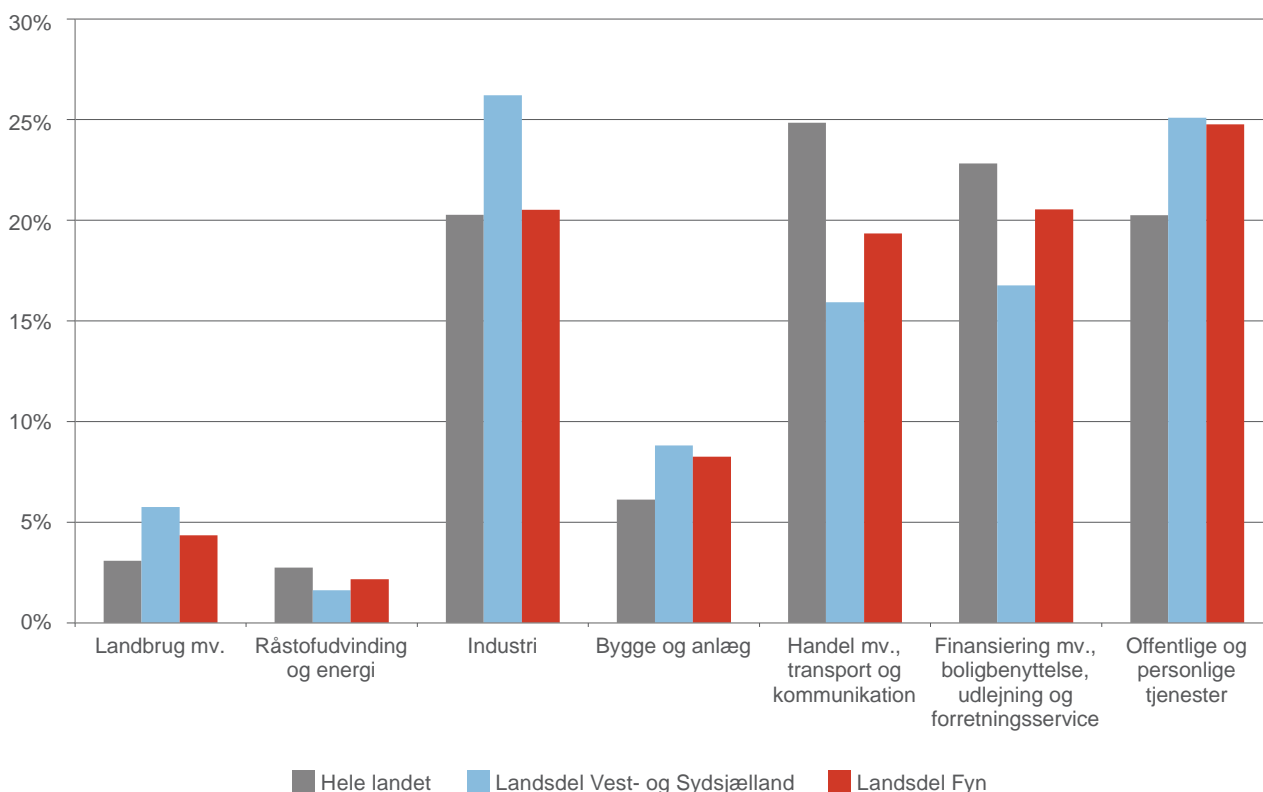
Erhvervsudvikling sker på basis af den erhvervsstruktur et område er kendetegnet af.

Produktionsudviklingen kan anvendes som en indikator for erhvervsstrukturens værditilførsel til området og udviklingen i fordelingen af produktionen mellem forskellige områder. Produktionsudviklingen er ikke kun interessant i sig selv, men har også indvirkning på indkomstudviklingen i området.

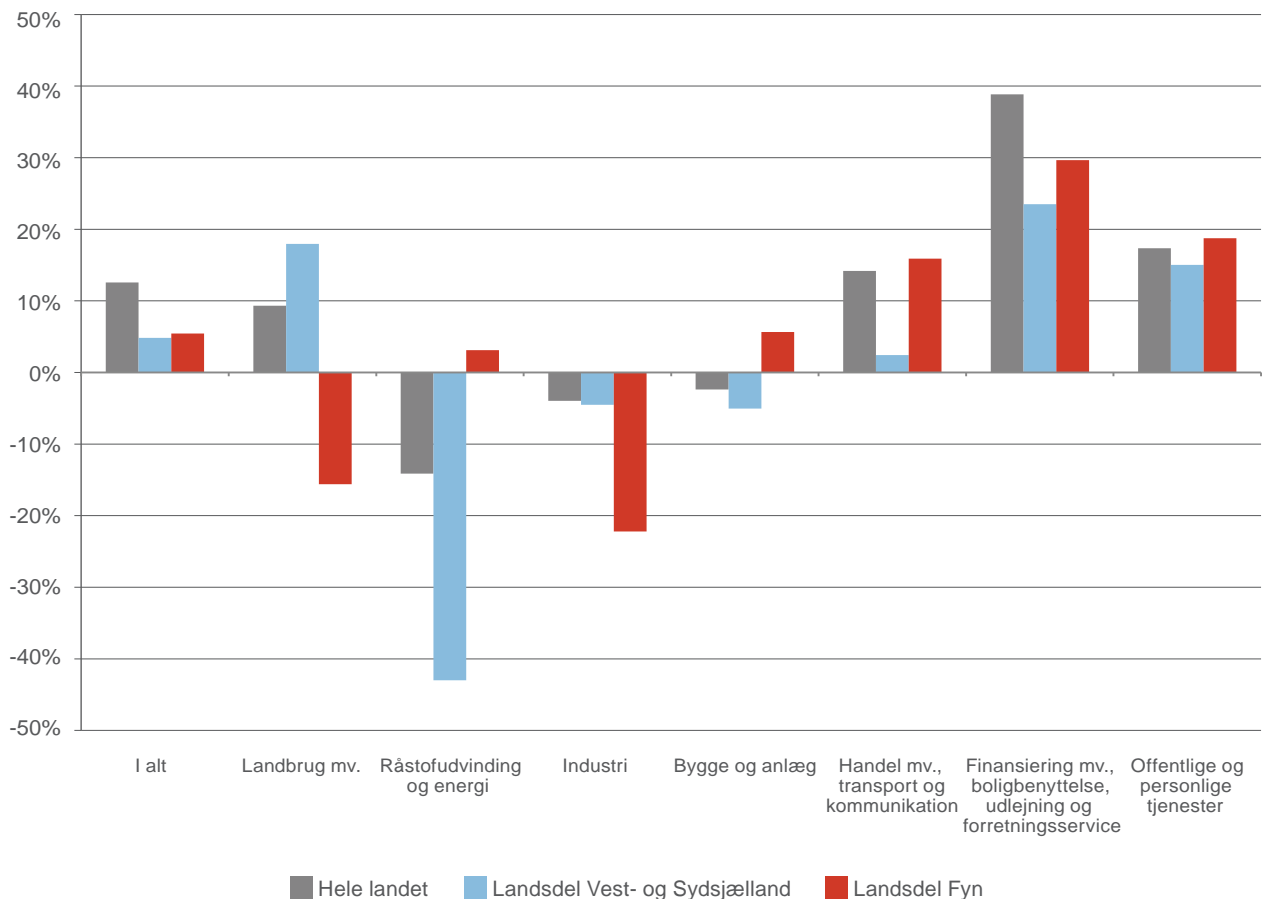
3.1.1 Erhvervsstruktur og -udvikling

I Figur 3.1 er vist erhvervsstrukturen målt ved den samlede omsætning fordelt på syv hovedområder for hhv. Hele landet, Landsdel Vest- og Sydsjælland og Landsdel Fyn.

De primære erhverv såsom Landbrug m.v., Bygge og anlæg og Offentlige og personlige tjenester udgør en større andel af den samlede omsætning i Landsdel Vest- og



FIGUR 3.1 Produktion (% af samlet omsætning), 2009. Kilde: Statistikbanken, NATREL61 (2000-priser, kædede værdier, mio. kr.)



FIGUR 3.2 Produktionsudvikling (% vækst i omsætning 2000-2009) Kilde: Statistikbanken, NATREL61 (2000-priser, kædede værdier, mio. kr.)

Sydsjælland og Landsdel Fyn end det er tilfældet for landet som helhed.

Omvendt udgør serviceerhvervene Handel, transport og kommunikation, Finansiering m.v., boligbenyttelse, udlejning og forretningservice og Råstofudvinding og energi end mindre del end for landet som helhed.

Industri skiller sig ud, idet industrierhvervet udgør omtrent samme andel af den samlede omsætning for Landsdel Fyn, som det er tilfældet for landet som helhed, mens industrien udgør en højere andel for Landsdel Vest- og Sydsjælland.

Produktionsudviklingen fra år 2000 til år 2009 er vist i Figur 3.2.

Produktionen i Landsdel Vest- og Sydsjælland og Landsdel Fyn er i perioden vokset med 5%, hvilket er mindre end landet som helhed, hvor væksten har været 13%.

For Landsdel Vest- og Sydsjælland er den største vækst sket inden for Finansiering m.v., boligbenyttelse, udlejning og forretningservice (23%), Landbrug m.v. (18%) og Offentlige og personlige tjenester (15%).

Inden for Råstofudvinding og energi er der sket et fald på 43%.

Stigningen er således sket inden for såvel et primært erhverv som en række serviceerhverv.

For Landsdel Fyn er den største vækst sket inden for Finansiering m.v., boligbenyttelse, udlejning og forretningservice (30%), Offentlige og personlige tjenester (19%) og Handel, transport og kommunikation (16%).

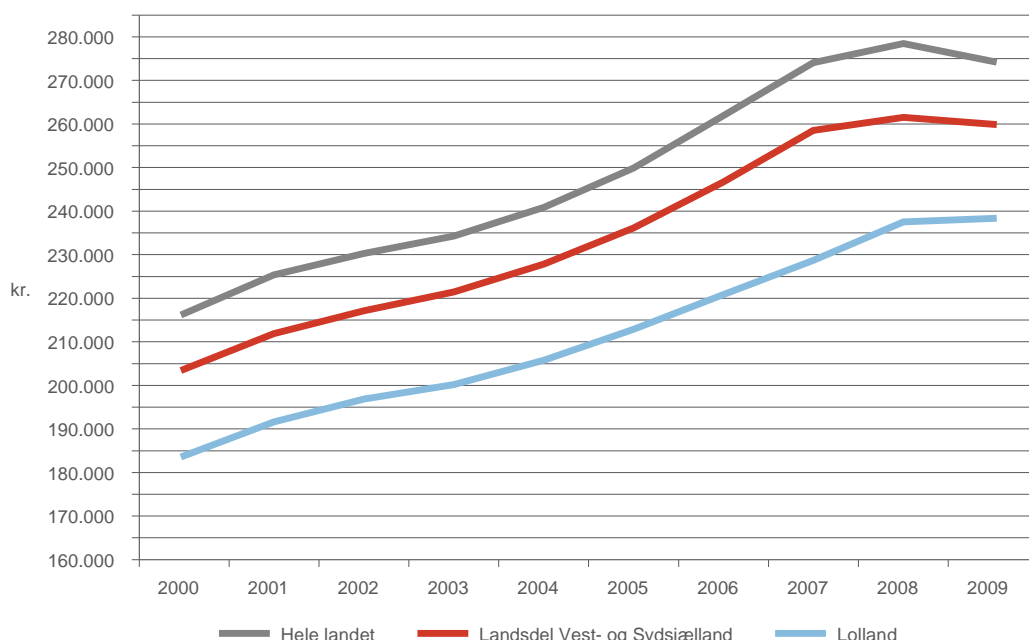
Det største fald er sket inden for Landbrug m.v.(-22%) og Bygge og anlæg (-16%).

For Landsdel Fyn er der sket en stigning inden for serviceerhverv og en nedgang inden for primære og industrielle erhverv.

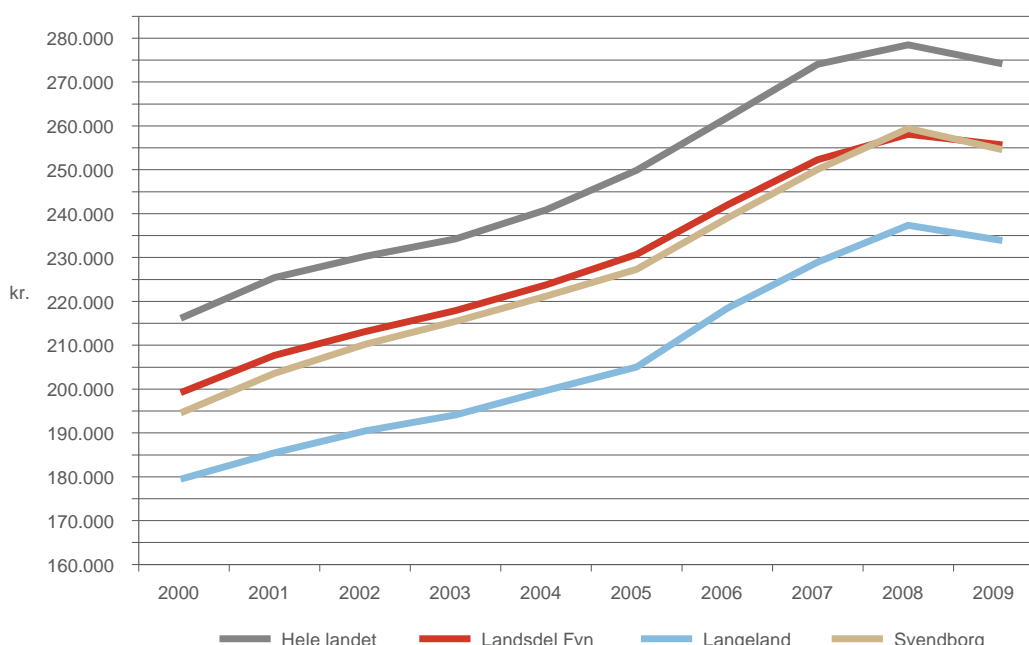
3.1.2 Indkomstudvikling

Indkomstudviklingen målt som gennemsnitsindkomsten per indbygger fra år 2000 til år 2009 er jævnfør Figur 3.3 og Figur 3.4 steget for såvel landet som helhed og for alle tre kommuner: Svendborg, Langeland og Lolland.

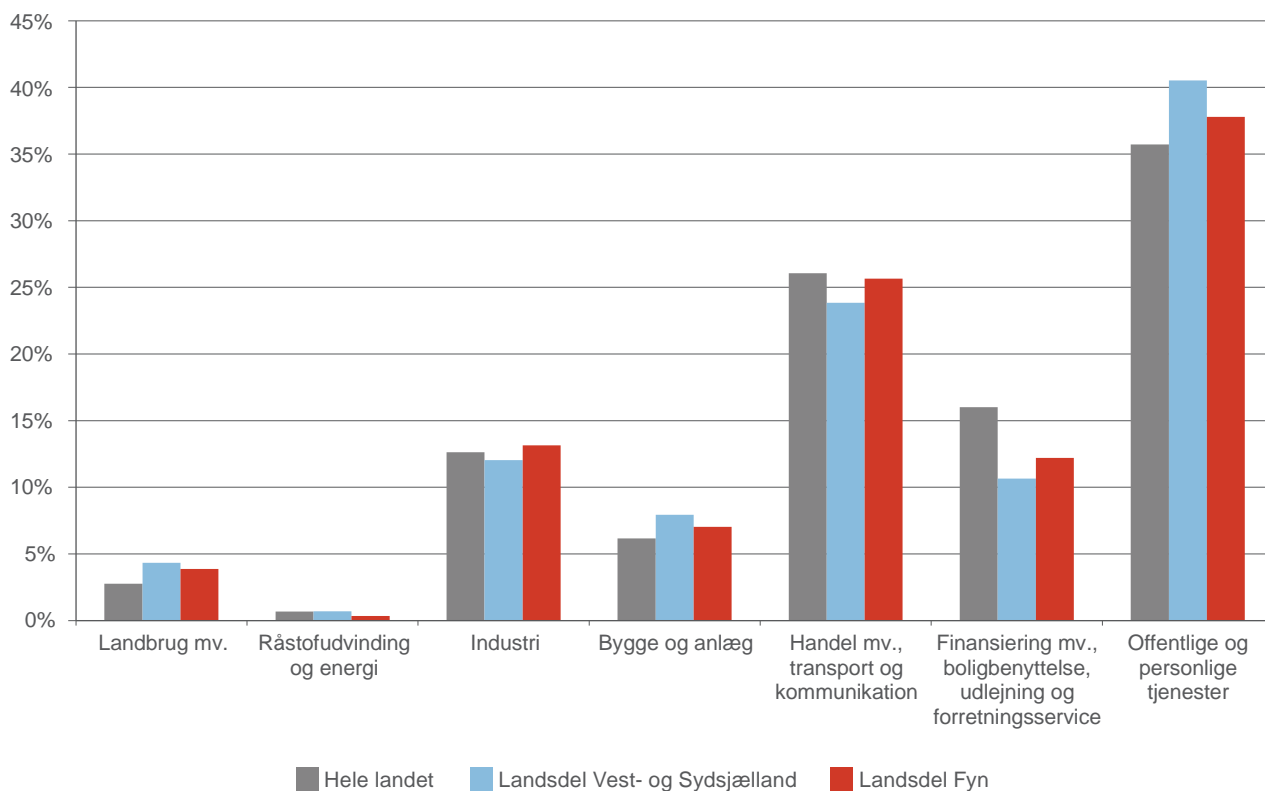
Stigningen er forløbet parallelt for de geografiske områder, men på forskudte niveauer. Således ligger gennemsnitsindkomsten for begge landsdele og de tre kommuner betydeligt under landsgennemsnittet.



FIGUR 3.3 Udviklingen i gennemsnitsindkomsten 2000-2009, hele landet, landsdel Vestsjælland og Lolland.
Kilde: Statistikbanken



FIGUR 3.4 Udviklingen i gennemsnitsindkomsten 2000-2009, Hele landet, Landsdel Fyn, Langeland og Svendborg
Kilde: Statistikbanken



FIGUR 3.5 Beskæftigelse, 2009 (procentfordeling af samlet antal beskæftigede. Kilde: Statistikbanken, NATREL64

Indkomstudviklingen i såvel de to landsdele som de tre kommuner på ruten er i perioden fulgt med udviklingen på landsbasis.

Forskellene i indkomstniveau er således stort set de samme ved periodens begyndelse i 2000 som ved dens afslutning i 2009.

Den forskelligartede produktionsudvikling beskrevet tidligere har således ikke haft afgørende betydning for indkomstudviklingen.

3.2 ARBEJDSMARKED

Vejinfrastrukturens betydning for arbejdsmarkedet tillægges større betydning i takt med den generelle tendens til større afstand mellem bopæl og arbejde og dermed øget pendling.

Beskæftigelsesstrukturen afspejler erhvervsstrukturen og dermed de typer af job, som arbejdsmarkedet langs ruten består af.

Uddannelsesstrukturen blandt de beskæftigede giver et billede af de kompetencer, som arbejdsmarkedet anvender,

hvilket influerer på omfanget af og oplandet for pendling langs ruten.

3.2.1 Beskæftigelsesstruktur og - udvikling

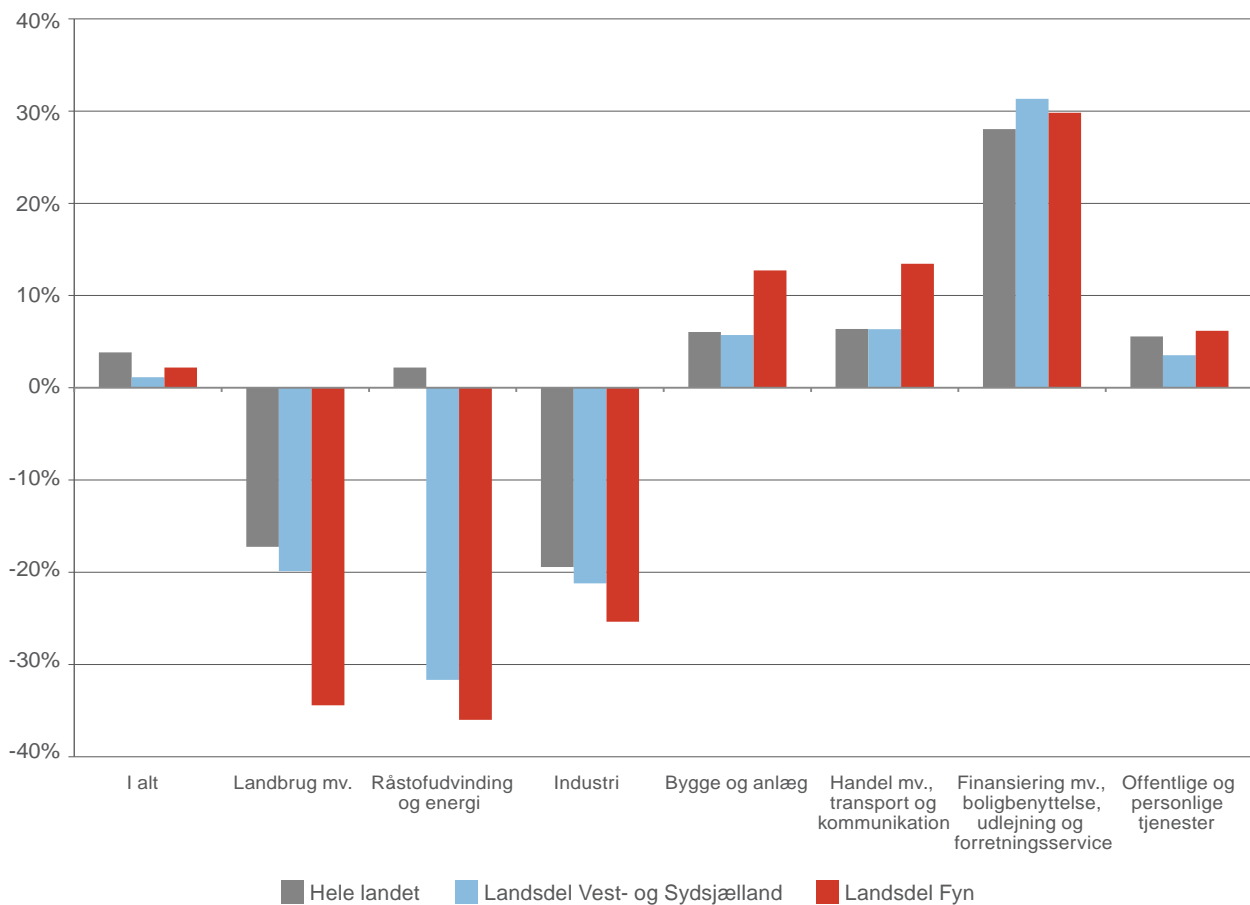
Beskæftigelsesstrukturen inden for de seks hovedområder varierer kun i mindre grad mellem Hele landet, Landsdel Vest- og Sydsjælland og Landsdel Fyn.

For både beskæftigelse og produktion er det områderne Offentlige og personlige tjenester, Handel m.v., transport og kommunikation, Industri og Finansiering m.v., boligbenyttelse, udlejning og forretningsservice, der fylder mest.

Antallet af beskæftigede er jævnfør Figur 3.6 steget svagt fra år 2000 til år 2009 for alle tre områder.

Den største vækst i antal beskæftigede ses inden for Finansiering m.v., boligbenyttelse, udlejning og forretningsservice, hvor der er sket en vækst på 28 - 31 pct.

Der er sket et kraftigt fald i beskæftigelsen i alle tre geografiske områder inden for landbrug m.v. (-17-34 %) og Industri (-19-25 %).



FIGUR 3.6 Udvikling i beskæftigelse 2000-2009 (% vækst i antal beskæftigede) Kilde: Statistikbanken, NATREL64

Inden for Råstofudvikling og energi er der sket et betydeligt fald i beskæftigelsen på 32-36% i de to landsdele, hvori rute 9 er beliggende, mens der er sket en mindre stigning på 2% i landet som helhed.

Generelt er der således sket en markant stigning i de hjemmemarkedsorienterede private serviceerhverv og et markant fald i de private fremstillingserhverv.

3.2.2 Uddannelsesstruktur

I Figur 3.7 er vist fordelingen af befolkningens højeste fuldførte uddannelse i hele landet og de tre kommuner.

De tre kommuner, som rute 9 løber igennem, har en lavere andel af personer med en bachelor eller en lang videregående uddannelse, end det er tilfældet for landet som helhed.

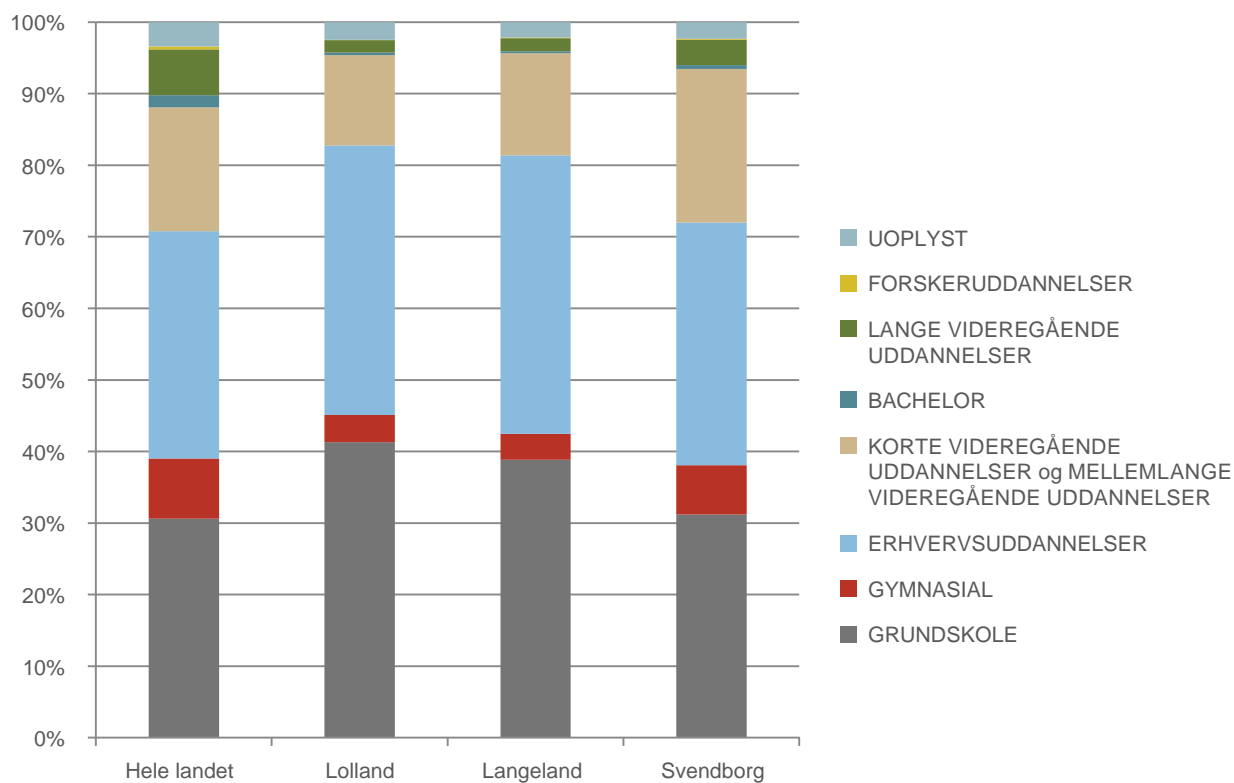
Ses der på de fem kommuner indbyrdes, er Svendborg Kommune den kommune, hvor andelen med en bachelor eller en lang videregående uddannelse er højest.

Lolland og Langeland er de to kommuner med den største andel af befolkningen, for hvem den højeste fuldførte uddannelse er grundskole.

3.2.3 Ind- og udpendling

I de tre oplandskommuner omkring rute 9 arbejder 19-28% af de beskæftigede uden for den kommune, som de bor i, jf. Figur 3.8.

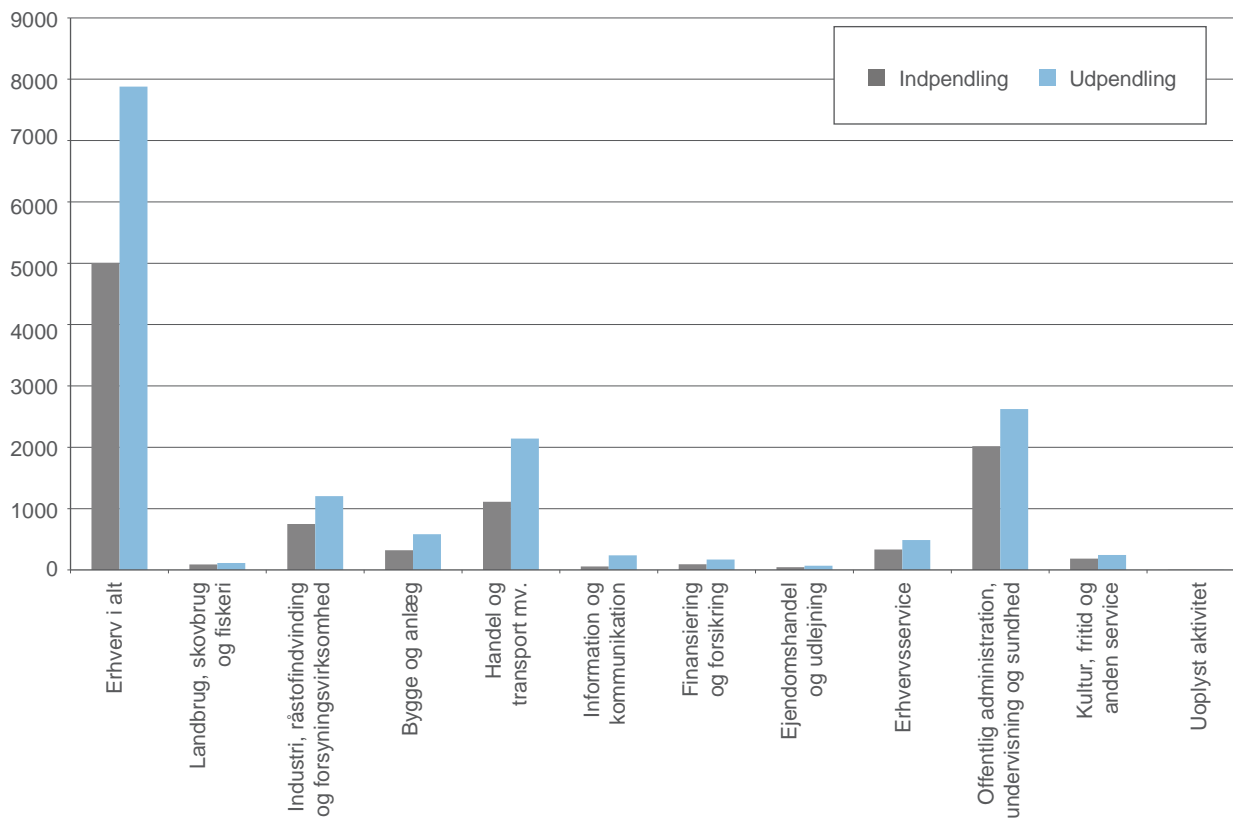
Som det ses af Figur 3.9 og Figur 3.10, er der i alle de tre kommuner et større antal beskæftigede, der pendler ud af kommunen end ind i kommunen i 2009.



FIGUR 3.7 Befolkningens højeste fuldførte uddannelse i de tre kommuner og hele landet.
Kilde: Statistikbanken, KRHFU1

FIGUR 3.8 Udpendlings andel af natbefolkning i oplandskommunerne til Rute 9. Kilde: Statistikbanken, PENDAB22

	Svendborg	Langeland	Lolland
Andel	28 pct.	27 pct.	19 pct.



FIGUR 3.9 Beskæftigede personers ind- og udpendling i 2009 (Svendborg kommune) Kilde: Statistikbanken, PENDAB22

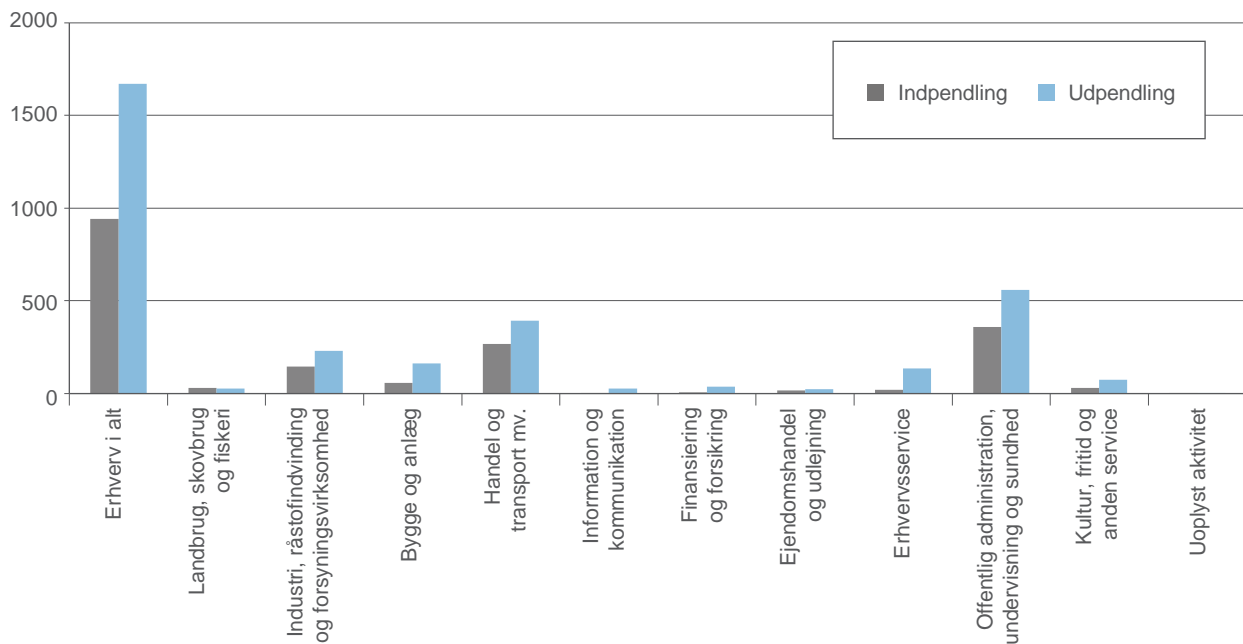
Pendlerne er især beskæftiget inden for områderne Industri, råstofindvinding og forsyningsvirksomhed, Bygge og anlæg, Handel og transport mv. og Offentlig administration, undervisning og sundhed.

I kommunerne Svendborg, Langeland og Lolland arbejder 95-97% af de beskæftigede i samme region, som de bor

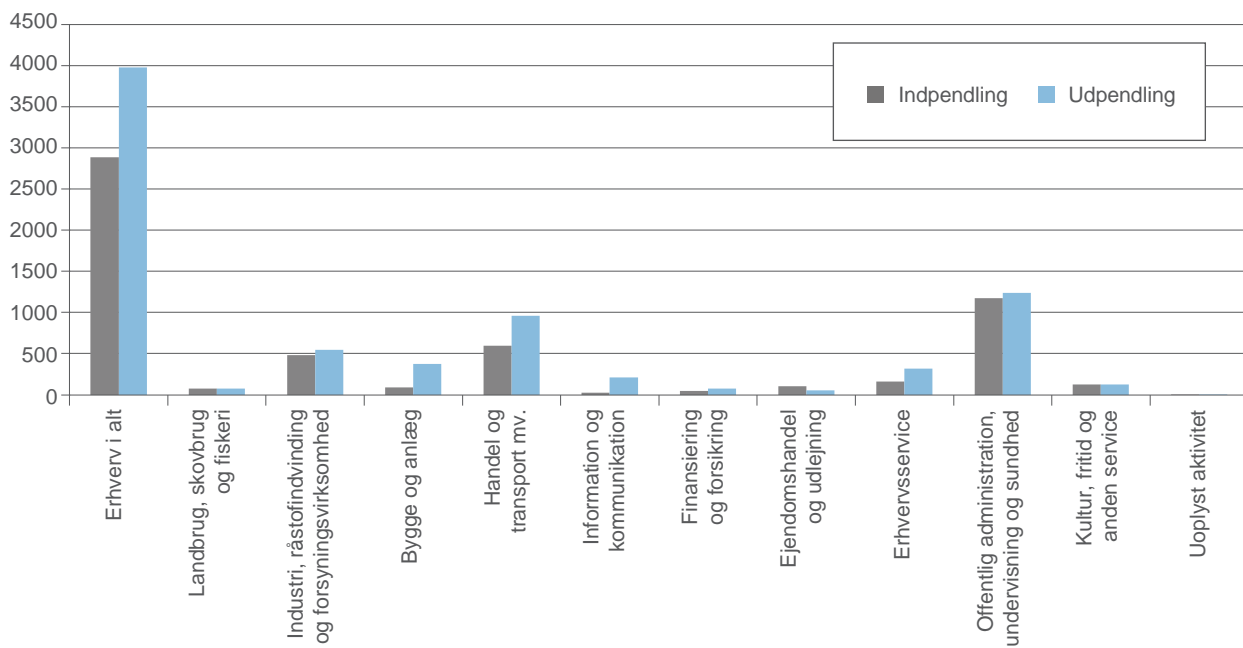
i og kun en mindre del arbejdende i andre regioner. (Kilde: Statistikbanken, PENDAB11).

Det bemærkes, Svendborg både er den kommune med den højeste uddannede befolkning og den højeste andel af udpendlere.



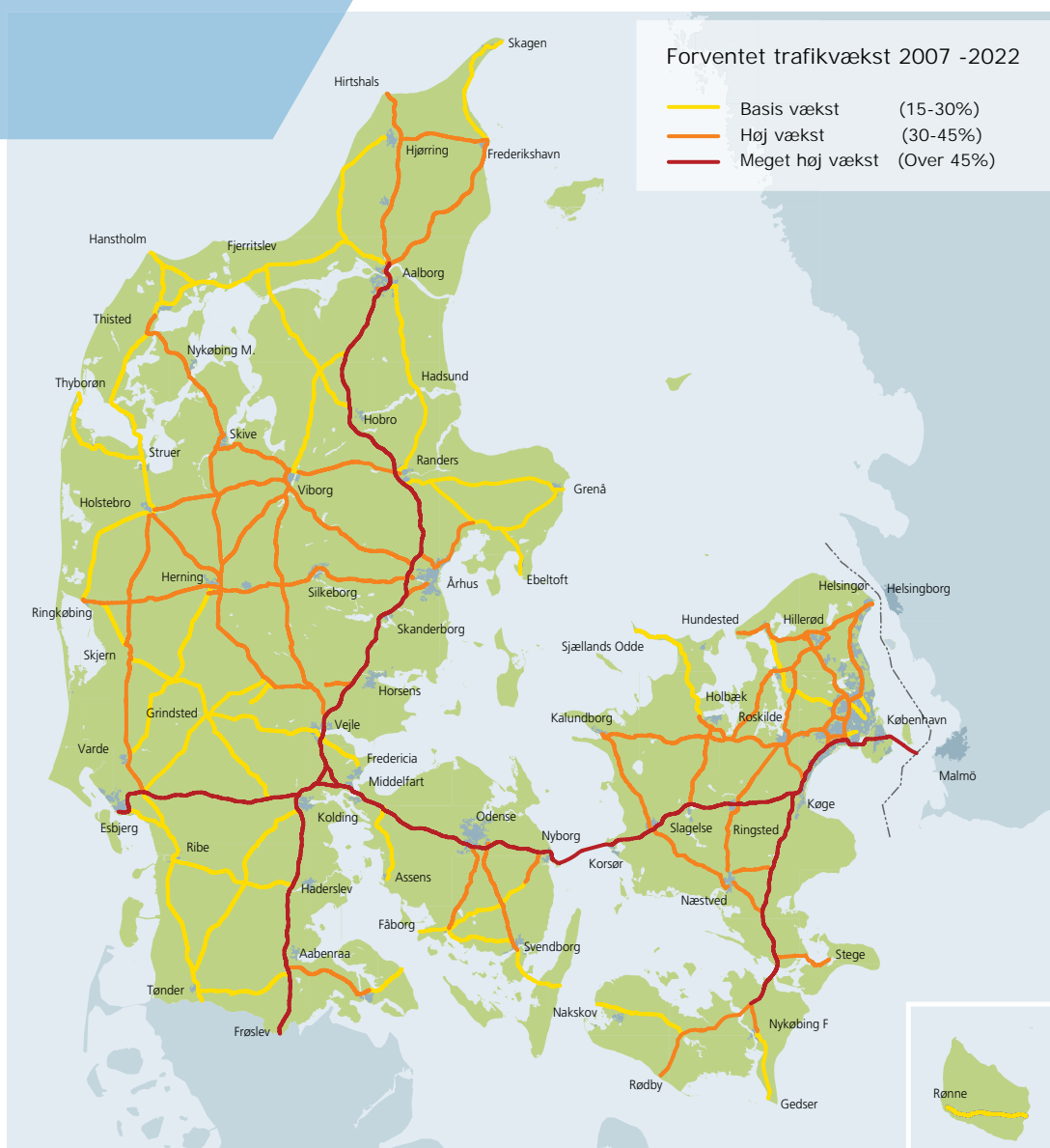


FIGUR 3.10 Beskæftigede personers ind- og udpendling i 2009 (Langeland kommune) Kilde: Statistikbanken, PENDAB22



FIGUR 3.11 Beskæftigede personers ind- og udpendling i 2009 (Lolland kommune) Kilde: Statistikbanken, PENDAB22





FIGUR 3.12 Forventet trafikvækst på statsvejnettet i perioden 2007 - 2022. Kilde: Vejdirektoratet

Note: Denne basisvækst er baseret på, at der ikke foretages trafikale ændringer (trafikfordelinger) som fremtidige åbninger af igangværende og besluttede vejprojekter på statsvejnettet kan give anledning til i selve åbningsåret. Til gengæld indgår det i vurderingerne, at væsentlige kapacitetsforøgelsers kan bidrage til fortsat trafik vækst og lokal udvikling i årene efter ibrugtagning.

3.3 TRAFIK OG GODSTRANSPORT

Trafik- og godstransport beskrives i dette afsnit som forventet trafikudvikling på rute 9 generelt, årsdøgnstrafik og færgetrafik.

3.3.1 Trafikudvikling

Som det fremgår af Figur 3.11 forventer Vejdirektoratet en basisvækst for rute 9 på strækningen mellem Svendborg og Maribo i perioden 2007 - 2022. Mellem Fynske Motorvej og Svendborg er etapevis åbnet ny motorvej i de senere år 2006 - 2009. På Lolland mellem Maribo og Nykøbing Falster er rute 9 helt overvejende 2 sporet kommunal

landevej, som der ikke er vist forventet trafikvækst for på Figur 3.12.

3.3.2 Årsdøgnstrafik

Af Figur 3.13 og Figur 3.14 ses, at der er betydelige forskelle i omfanget af trafik på de forskellige delstrækninger af rute 9.

Særligt strækningen fra Fynske Motorvej til Kværndrup, strækningen Svendborg til det nordlige Tåsinge samt strækningen på Lolland fra rute 297 til Nykøbing Falster har den største trafik.

Delstrækning	Samlet transport frasorteret lastbiler over 3,5 ton per døgn i 2009	Andel af samlet antal køretøjer per døgn på delstrækningen i 2009 (%)
Fra Fynske Motorvej til Kværndrup	16.300 - 17.300	91 - 95
Kværndrup til Svendborg	14.200 - 15.700	91 - 95
Svendborg til nordlige Tåsinge	14.100 - 14.300	86 - 90
Nordlige Tåsinge til Rudkøbing	10.600	91 - 95
Ringvejen i Rudkøbing til rute 305	Ca. 4.600	91 - 95
Rute 305 til Spodsbjerg	Ca. 1.100	81 - 85
Tårs til Tårsvej	Ca. 900	86 - 90
Tårsvej til Maribovej	1.500 - 1.600	91 - 95
Maribovej til rute 275	Ca. 3.900	96 - 100
Rute 275 til Sørup	2.700	86 - 90
Sørup til Skibevej	3.800 - 3.600	81 - 85
Skibevej til Maribo	Ca. 8.700	86 - 90
Maribo til frakørsel til rute 297	4.900 - 6.300	86 - 90
Rute 297 til Nykøbing Falster	Ca. 13.900	91 - 95

FIGUR 3.13 Persontransport og anden transport under 3,5 ton per døgn på rute 9 i 2009.
Kilde: Baseret på trafikstrømkort fra Vejdirektoratet

Delstrækning	Lastbiler over 3,5 ton per døgn i 2009	Andel af samlet antal køretøjer per døgn på delstrækningen i 2009 (%)
Fra Fynske Motorvej til Kværndrup	1.400 - 1.500	6 - 10
Kværndrup til Svendborg	900 - 1.000	6 - 10
Svendborg til nordlige Tåsinge	1.400 - 1.600	6 - 10
Nordlige Tåsinge til Rudkøbing	Ca. 1.100	6 - 10
Ringvejen i Rudkøbing til rute 305	400	6 - 10
Rute 305 til Spodsbjerg	200	11 - 15
Tårs til Tårsvej	Ca. 100	6 - 10
Tårsvej til Maribovej	Ca. 100	6 - 10
Maribovej til rute 275	Ca. 100	0 - 5
Rute 275 til Sørup	Ca. 400	11 - 15
Sørup til Skibevej	700 - 900	16 - 20
Skibevej til Maribo	1.100	11 - 15
Maribo til frakørsel til rute 297	600 - 700	11 - 15
Rute 297 til Nykøbing Falster	Ca. 1.200	6 - 10

FIGUR 3.14 Lastbiler over 3,5 ton per døgn på rute 9 i 2009.
Kilde: Baseret på trafikstrømkort fra Vejdirektoratet

Fordelingen mellem transport over og under 3,5 tons er på alle strækninger maksimum 20% og minimum 80% af den sidstnævnte type. På de tre strækninger benævnt ovenfor udgør transport under 3,5 tons minimum 90%.

3.3.3 Færgetrafik

Mellem Spodsbjerg på Langeland og Tårs på Lolland sejler Langelandsfærgen i timedrift med en overfartstid på ca. 45 minutter. Langelandsfærgen transporterer personer, cykler, motorcykler, personbiler, busser og lastbiler.

3.3.4 Turismeudvikling

Området omkring rute 9 har status som destination og udviklingsområde for kystturisme.

Jævnfør Figur 3.15 er der for alle tre geografisk områder betydeligt flere overnatninger på Hoteller og Feriecentre end vandrehjem og lystbådhavne.

Mens Landsdel Vest- og Sydsjælland har flere overnatninger på Hoteller og Feriecentre end Landsdel Fyn, er der

modsatte tilfældet for overnatninger i Lystbådhavne.

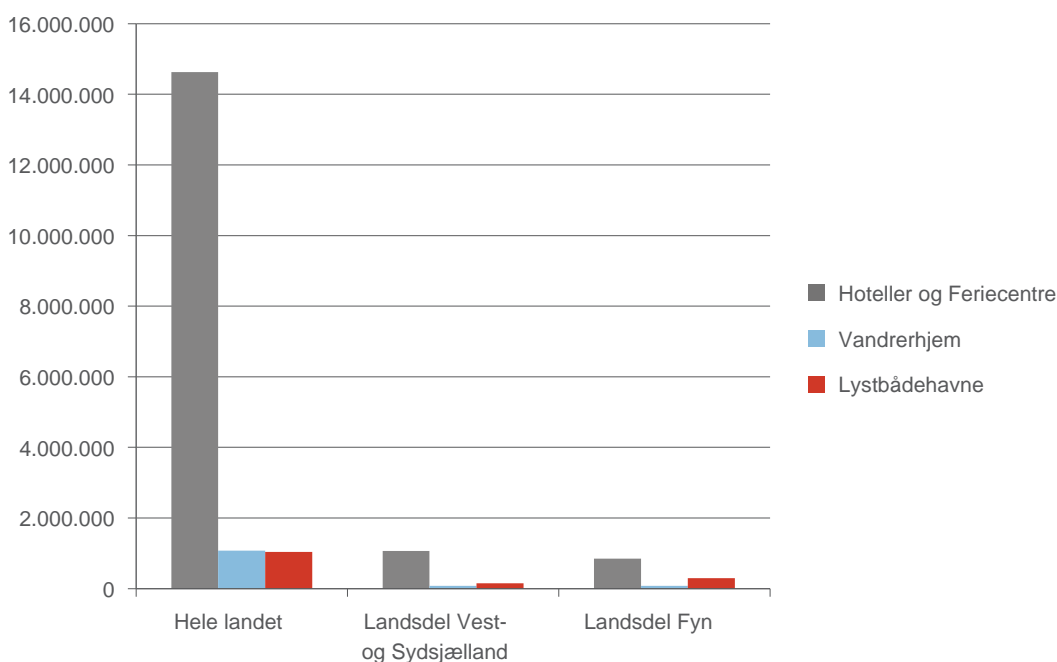
Der er ikke betydelige forskelle i antallet af overnatninger på vandrehjem i de to landsdele.

Tallene skal ses i sammenhæng med, at specielt Langeland Kommune er kendetegnet ved en stor andel af sommerhus turisme.

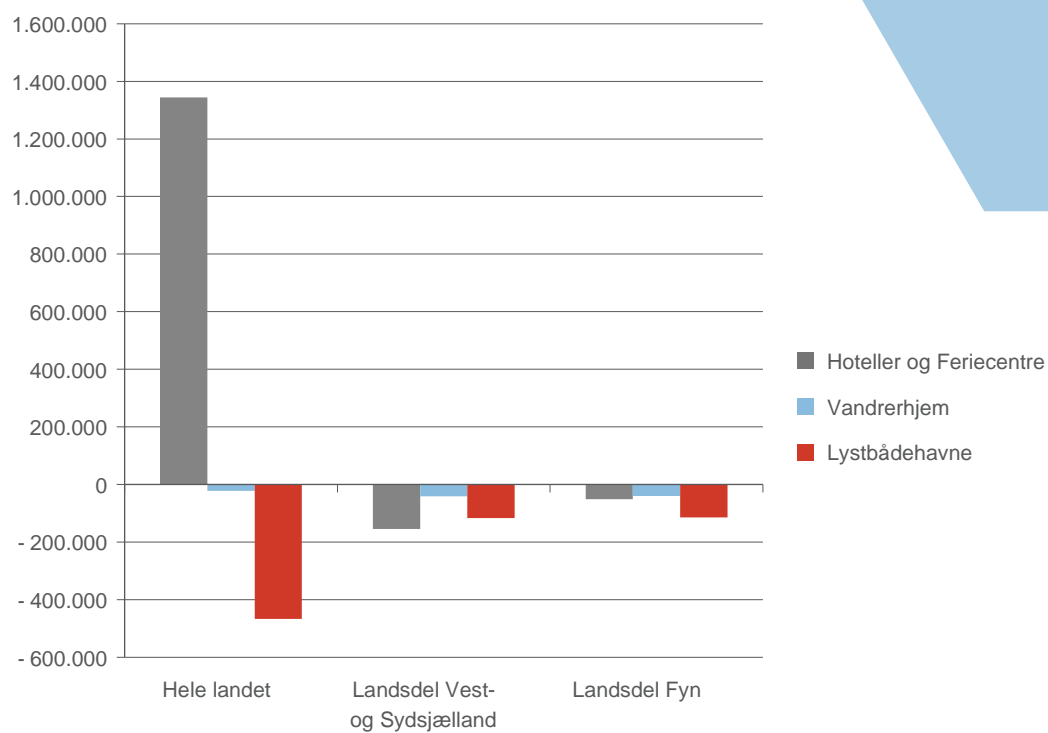
Af Figur 3.16 ses, at mens der for landet som helhed er sket en stigning i antallet af overnatninger på hoteller og feriecentre, er der sket et fald i antal overnatninger i Landsdel Vest- og Sydsjælland og Landsdel Fyn.

Figur 3.17 udviklingen i antallet af overnatninger i feriehuse for Landsdel Vest- og Sydsjælland og Landsdel Fyn, hvor især Langeland er en stor sommerhusdestination.

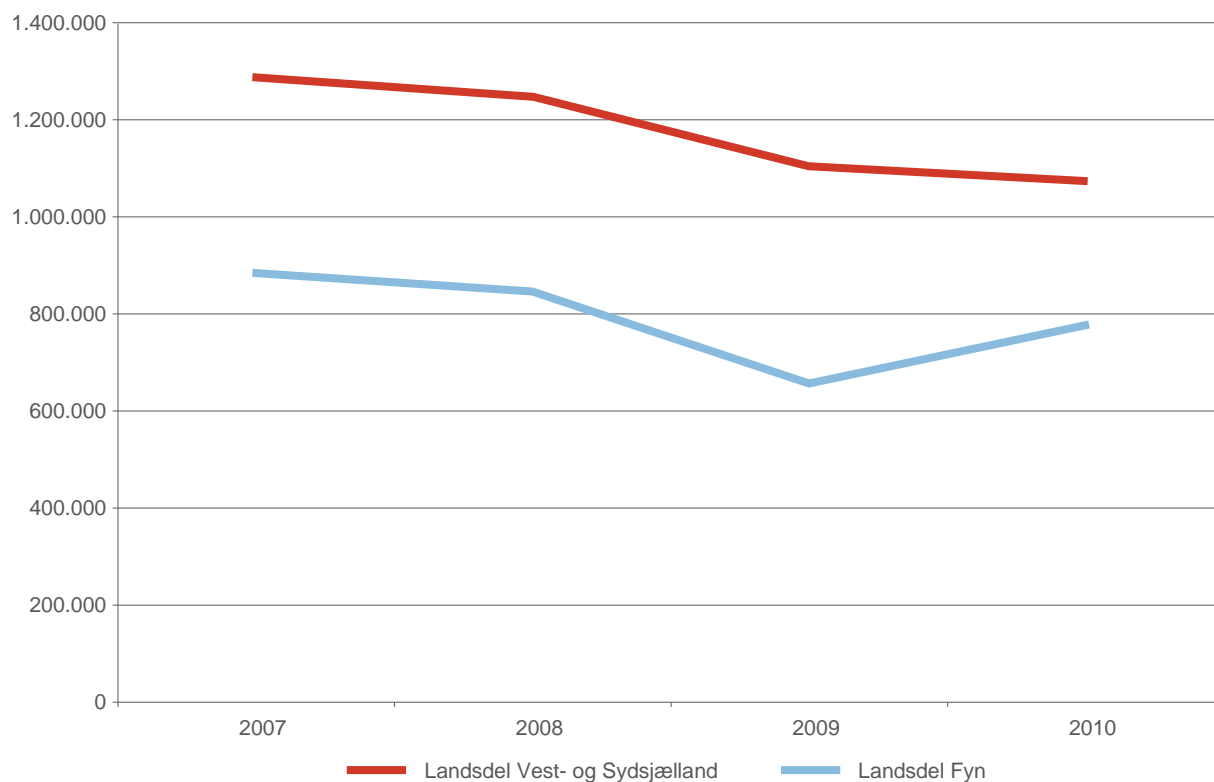
Som det fremgår af figuren et antallet feriehuseovernatninger faldet fra 2007 til 2010 - dog med en markant stigning i overnatningerne for Fyn fra 2009-2010.



FIGUR 3.15 Overnatninger på Hoteller og feriecentre, Vandrehjem og Lystbådhavne, Landsdel Fyn, Landsdel Vest- og Sydsjælland og Hele landet, 2010. Kilde: Statistikbanken, TURISME



FIGUR 3.16 Udvikling i overnatninger på Hoteller og feriecentre, Vandrerhjem og Lystbådehavne, Landsdel Fyn, Landsdel Vest- og Sydsjælland og Hele landet, 2000- 2010. Kilde: Statistikbanken, TURISME



FIGUR 3.17 Udvikling i overnatninger i feriehusene, Landsdel Fyn, Landsdel Vest- og Sydsjælland. Kilde: Statistikbanken, TURISME

3.4 DET ERHVERVSØKONOMISKE NUTIDSBILLEDE I HOVEDTRÆK

Erhverv og produktion

Erhvervsstrukturen i områdets private sektor målt i omsætningsandele er præget af de primære erhverv landbrug og fiskeri og fremstillingserhvervene industri og bygge og anlæg.

Områdets offentlige sektor er målt i omsætningsandel samlet større end landsgennemsnittet og regionalt større end hvert af de private serviceerhverv handel, transport og kommunikation og finansiering og forretningservice mv.

Produktionen er samlet i perioden før finanskrisen vokset med under det halve af landsgennemsnittet med en klar forskydning i erhvervsstrukturen fra primære erhverv, industri og byggevirksomhed til de private serviceerhverv især finansiering og forretningservice. Ingen af "vækstsektorerene" er dog vokset mere i området end på landsplan.

Indkomst og beskæftigelse

Indkomstmæssigt har erhvervsudviklingen i området skabt en indkomstudvikling, der er fulgt med den generelle indkomstudvikling i Danmark i perioden 2001-2009.

I oplandet som helhed tegner offentlig service sig for den største andel af jobbene efterfulgt af handel, transport og kommunikation og industri.

Sammenlignes beskæftigelsesstrukturen målt i jobandele med erhvervsstrukturen målt i omsætningsandele er offentlige tjenester mere markante end såvel de private fremstillingserhverv som de private serviceerhverv.

Den samlede beskæftigelse er i området vokset noget mindre end i Danmark som helhed.



Uddannelse

Andelen af beskæftigede med grundskole og gymnasial uddannelse og erhvervsuddannelse som højeste uddannelse er større end landsgennemsnittet, mens andele med videregående uddannelser er lavere end landsgennemsnittet i alle tre kommuner.

Pendling

Mellem 28 % og 19 % af de beskæftigede pendler til arbejde i de tre kommuner, der udgør oplandet til rute 9.

I alle tre kommuner tegner de offentlige serviceerhverv indenfor administration, uddannelse og sundhed sig for det største antal pendlere efterfulgt af fremstillingserhverv og de private serviceerhverv indenfor handel og transport.

Tallene indikerer, at pendlerne i oplandet til rute 9 især er en gruppe af medarbejdere med enten generalistfunktioner eller specialistfunktioner på forskellige niveauer på private og offentlige arbejdspladser langs ruten.

Mellem 95 % og 97 % af de beskæftigede i Svendborg, Langeland og Lolland har således bopæl i samme region, som de arbejder.

Oplandet til rute 9 er således to selvstændige arbejdsmarkeder med stærk forankring i hver af de to landsdele, som ruten gennemløber.

Rute 9 har stor betydning som transportåre for det lokale arbejdsmarked og som transportvej for godstransporten fra og til fremstillingserhverv og private serviceerhverv.

Turisme

Området er en vigtig destination for naturbaseret turisme i form af sommerhusturisme koncentreret på især Langeland, lystfiskerturisme og cykelturisme.

Af de to landsdele, som ruten gennemløber har Fyn oplevet en mere positiv udvikling i antallet af overnatninger i specielt feriehusene end på landsplan.





4. INVESTERINGER I INFRASTRUKTUR

Screeningen af rute 9 baserer sig på følgende hovedelementer for udbygning af den eksisterende rute 9 på strækningerne mellem Svendborg og Spodsbjerg, og mellem Tårs og Maribo (E47):

- Motortrafikvejstrækninger forbedres
- 2+1 vej på udvalgte strækninger
- Omfartsveje ved landsbyer

- Stianlæg
- Øget bilkapacitet på nye færger i timedrift

Det trafikale løsningsforslags hovedpunkter er nærmere beskrevet i forundersøgelsesrapporterne vedrørende opgraderinger over Tåsinge og Langeland samt på Vestlolland.

Hovedelementerne for udbygning af rute 9 har dannet grundlag for såvel interviews med centrale aktører og spørgeskemaundersøgelsen.



5. FORVENTEDE EFFEKTER AF INVESTERINGER

5.1 INTERVIEW MED CENTRALE AKTØRER

Interviewene med de udvalgte centrale aktører peger på 3 centrale dynamiske effekter af en opgradering af rute 9.

1. Området mellem Sydmotorvejen og Nakskov og det øvrige Vestlolland kobles sammen med Falster og Sjælland som erhvervsøkonomisk helhed og et samlet arbejdsmarked
 - a. Lettere at skaffe arbejdskraft til og bosætning på Vestlolland
 - b. Sikre at Nakskov Havn fortsat er koblet op på det overordnede trafiknet i Danmark
 - c. Sikre spredning af de positive effekter af Femern byggeriet
2. Der skabes en hurtigere adgang til markedet i Nordtyskland for industri og turisme på Lolland, Langeland og Fyn
 - a. Forkortet "time to market" for især virksomheder på Lolland og Langeland til det nordtyske marked
 - b. Fremmer udvikling af virksomheder indenfor nicheområder som miljøteknologi og højkvalitets fødevarer
 - c. Forkorter afstanden for tyske turister til sommerhusområderne og attraktionerne på Langeland og skaber større turistunderlag på Vestlolland
3. Vejforbindelsen til Svendborg og videre vestpå via Svendborgmotorvejen styrkes
 - a. Letter pendling og bosætning i Svendborg og på især Tåsinge og Langeland
 - b. Forbedrer transporten til det lokale marked og markedsadgangen mod vest
 - c. Tiltrækning af unge til uddannelserne i Svendborg og området som helhed lettes

5.2 SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE

Der er i alt modtaget svar fra 46 virksomheder³. Virksomhederne er udvalgt i samråd med de relevante erhvervsråd, erhvervsfremmeaktører og turismeaktører.

³ Nogle besvarelser er indtastet elektronisk, mens andre er besvaret i wordformat. Der er en række virksomheder, der er påbegyndt spørgeskemaet, men ikke har færdigudfyldt det. I besvarelsesbeskrivelsen og - opgørelsen er kun medtaget virksomheder, der udover kontaktinformation har besvaret minimum 5 af de øvrige 31 spørgsmål. 9 virksomheder har påbegyndt besvarelsen, men stoppet inden spørgsmål 5.

FIGUR 5.1 Branchemæssig fordeling af virksomhederne

Hovedbranche	Antal	Andel
Landbrug, skovbrug og industri	0	0 %
Industri, råstofudvinding og forsyningsvirksomhed	11	24 %
Bygge og anlæg	4	9 %
Handel og transport m.v.	12	26 %
Information og kommunikation	0	0 %
Finansiering og forsikring	2	4 %
Erhvervs-service	1	2 %
Offentlig administration, undervisning og sundhed	0	0 %
Kultur, fritid og anden service	3	7 %
Anden	11	24 %
Virksomheder, der har svaret mere end én kategori*	2	4 %

* Disse virksomheder har svaret hhv. a) Landbrug, skovbrug og industri og Bygge og anlæg og b) Handel og transport m.v. og Kultur, fritid og anden service.

5.2.1 Virksomhedskarakteristika

Virksomhederne fordeler sig på brancher som vist i Figur 5.1. Af tabellen ses at virksomhederne primært er inden for brancherne: 'Industri, råstofudvinding og forsyningsvirksomhed', 'Handel og transport m.v.' og 'Anden'.

Virksomhederne, 'Anden', kan på baggrund af deres besvarelser kategoriseres som: Miljøteknologi (1), Fiskeri, engros og detailsalg samt slagter (2), Fagforening, a-kasse og interesseorganisation (3), Hotel, kursus- og konferencevirksomhed og restauration (3) og Advokat og konsulentvirksomhed (2).

Virksomhedernes branchemæssige tilhørsforhold influerer på behovet for infrastruktur.

Af ovenstående ses, at andelen af produktionsvirksomheder udgør omkring 1/4 af virksomhederne, mens andelen af virksomheder inden for handel og transport tilsvarende udgør omkring 1/4 af virksomhederne. Dette vil have en effekt på besvarelser omkring vare- og godstransport.

Det skal her tilføjes, at der er stor variation i type og størrelse af virksomhederne inden for disse brancher, hvor f.eks. 'Handel og transport m.v.' både dækker over en blomster-

handel med 1 medarbejder og et færgeselskab med omkring 100 medarbejdere.

Virksomhedernes behov for en udbygning af rute 9 må antages at være påvirket af bl.a.:

- Virksomhedens størrelse og medarbejdernes bopæl ifht. arbejdspladsen
- Betydningen af offentlige transportmidler (bus og tog)
- Virksomhedens medarbejdersammensætning i forhold til uddannelsesmæssig baggrund
- Godstransport

Virksomhedernes besvarelser omkring disse elementer er opredset nedenfor.

Størrelse og bopæl

De 46 virksomheder er alle små eller mellemstore virksomheder (med under 250 medarbejdere). Medarbejderantallet varierer mellem 1 til 160 medarbejdere med et gennemsnit på 36 og en median på 24.

FIGUR 5.2 Offentlige transportmidler

Har offentlige transportmidler en betydning for tiltrækning og fastholdelse af medarbejdere til virksomheden?*	Antal	Andel
Ja, busforbindelse	13	28%
Ja, togforbindelse	13	28%
Nej	26	57%
Ikke besvaret spørgsmålet	4	9%

*Bemærk, at nogle virksomheder, har svaret 'Ja, busforbindelse' OG 'Ja, togforbindelse', mens andre kun har svaret 'Ja,...' til en af disse.

FIGUR 5.3 Medarbejdernes uddannelsesniveaue (% andel)

Angiv hvor stor en andel af de ansatte (cirka), der har nedenstående uddannelser:*	Gns.	Max	Min
4-6 års videregående uddannelse	13	75	0
2-3 års videregående uddannelse**	23	100	0
Faglærte**	41	100	0
Ufaglærte	25	78	0

*Bemærk, at summen af virksomhedernes angivne procentuelle fordeling ikke altid er 100.

** Bemærk, at tre virksomheder har svaret 100 % ved både '2-3 års videregående uddannelse' og 'Faglærte', hvorfor det må antages, at disse virksomheder definerer disse uddannelsesstyper for sammenfaldende.

Gruppen af virksomhederne består primært af små virksomheder (26 stk. m. 10-49 ansatte) og mikrovirksomheder (10 stk. m. 0-9 ansatte).

Medarbejderne bor typisk i samme kommune som virksomheden (gns. på 74 % og max/min på 100/15) eller uden for kommunen, men inden for landsdel Fyn (gns. 22 % og max/min på 75/0).

Betydningen af offentlige transportmidler

Jævnfør Figur 5.2 vurderer knap 60 % af virksomhederne, at offentlige transportmidler ikke har en betydning for tiltræk-

ning og fastholdelse af medarbejdere til virksomheden, mens knap 30 % vurderer hhv. busforbindelse⁴ og togforbindelse⁵ som havende betydning herfor.

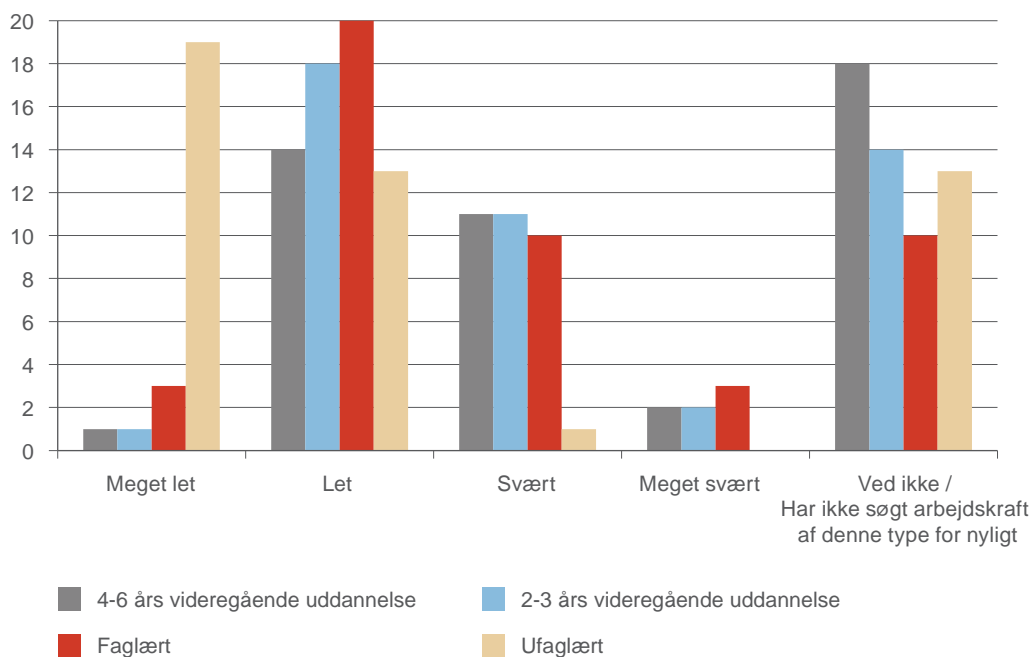
Medarbejdersammensætning og uddannelse⁶

Virksomhedernes medarbejdersammensætning i forhold til medarbejdernes uddannelsesmæssige baggrund svinger jævnfør Figur 5.3 betydeligt. Hvor nogle virksomheder primært har højtuddannet arbejdskraft har andre virksomheder primært ufaglærte, hvilket er afledt af virksomhedernes varierende branchemæssige tilhørsforhold.

⁴ I relation til busforbindelser nævnes a) strækningerne: Svendborg-Rudkøbing (3), Svendborg-Lohals (1), Fåborg-Svendborg (1), Langeland-Svendborg (1), Faaborg-Svendborg (3), Svendborg-Nyborg (1), Svendborg-Gislev (1), Odense-Svendborg (1), Ringe-Gislev (1), b) mere generelt: bus fra oplandet (1) og c) busnumrene: 910 (1), 911 (2) og 913 (2).

⁵ I relation til togforbindelser nævnes a) strækningerne: Odense-Svendborg (6), Odense-Ringe (1) og b) mere generelt: Svendborgbanen (1), Nykøbing (1), tog til København (uden skift) (2) og tog fra Odense (1).

⁶ 6 virksomheder har valgt ikke at besvare spørgsmålene omkring uddannelse og adgang til kvalificeret arbejdskraft.



* Bemærk, at én virksomhed i relation til 'faglært arbejdskraft' har angivet både 'Ja, i nogen grad' og 'Nej, det kan være svært'. Her er det valgt at tælle 'Ja, i nogen grad' med i den procentuelle udregning.

FIGUR 5.4 Virksomhedernes vurdering af hvor let de finder det at anskaffe kvalificeret arbejdskraft med forskellige uddannelsesmæssige baggrunde.

Af Figur 5.4 ses, at virksomhederne generelt finder det 'meget let' eller 'let' at finde kvalificeret uaglært arbejdskraft.

Hvad angår de øvrige uddannelsesniveauer er der en større variation, hvor virksomhederne dog oftest finder det 'let' og dernæst 'svært' at finde kvalificeret arbejdskraft.

Godstransport

Jævnfør Figur 5.5 har cirka 72% af virksomhederne angivet, at de foretager eller får foretaget godstransport med varer eller lastbiler, herunder primært en kombination af egen kørsel og vognmandskørsel eller kun vognmandskørsel.

Virksomhederne som foretager eller får foretaget godstransport har angivet en fordeling af godset som vist i Figur 5.6. Det fremkommer af tabellen, at der er en betydelig variation blandt virksomhederne, men at der dog er en overvægt af gods til det øvrige Danmark og kommunen.

Virksomhederne er blevet bedt om at angive hvilke vejruiter (dog maks. tre) og havne (dog maks. tre), som de hyppigst anvender til godstransport med lastbil (Se Bilag B).

Det skal her nævnes, at 26 virksomheder har besvaret spørgsmålet omkring vejruiter og kun 10⁷ har besvaret spørgsmålet omkring havne, hvilket kan indikere, at flere virksomheder ikke anvender havne til godstransport med lastbil. Dette skal naturligvis ses i sammenhæng med den øvrige virksomhedskarakteristik beskrevet tidligere.

Overordnet anvender virksomhederne ofte rute 9, herunder motorvejsstrækningen til godstransport med lastbil. Den hyppigst anvendte havn er Aarhus Havn, som er nævnt af fire af de 10 virksomheder, der har besvaret spørgsmålet.

5.2.2 Virksomhedernes oplevelser af den eksisterende rute 9

Virksomhederne er blevet bedt om at angive, hvordan de oplever rute 9 i forhold til en række elementer.

Som det ses af Figur 5.7, Figur 5.8 og Figur 5.9 vurderer virksomhederne generelt fremkommeligheden, trafiksikkerheden og skiltningen på rute 9 'Meget god' eller 'God'. Det skal dog nævnes, at knap 20% af de virksomheder, der har besvaret spørgsmålet omkring fremkommelighed angiver den som værende 'Meget dårlig'.

⁷ Yderligere to har besvaret spørgsmålet, men disse to har angivet 'Ingen'.

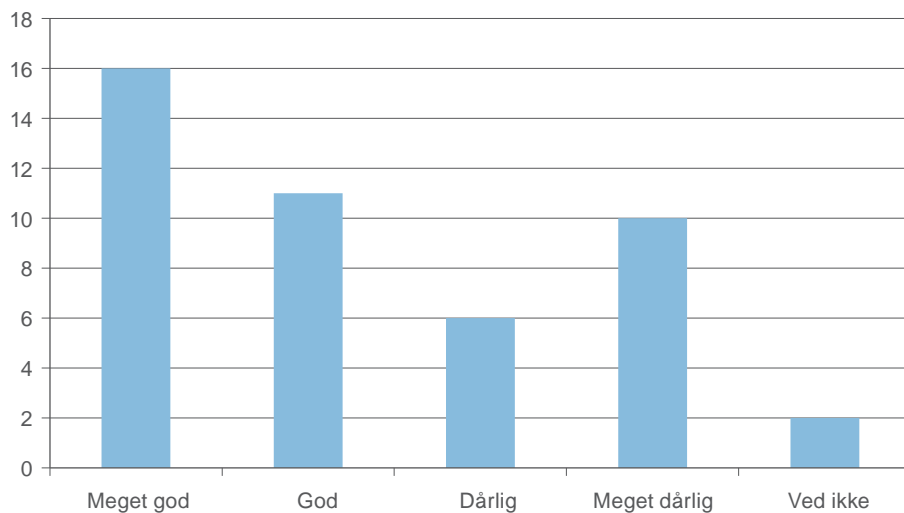
Foretager virksomheden - eller får virksomheden foretaget - godstransport med varer eller lastbiler?	Antal	Andel
Ja, egen kørsel og vognmandskørsel	15	33 %
Ja, egen kørsel	5	11 %
Ja, vognmandskørsel	13	28 %
Nej	13	28 %

FIGUR 5.5 Godstransport

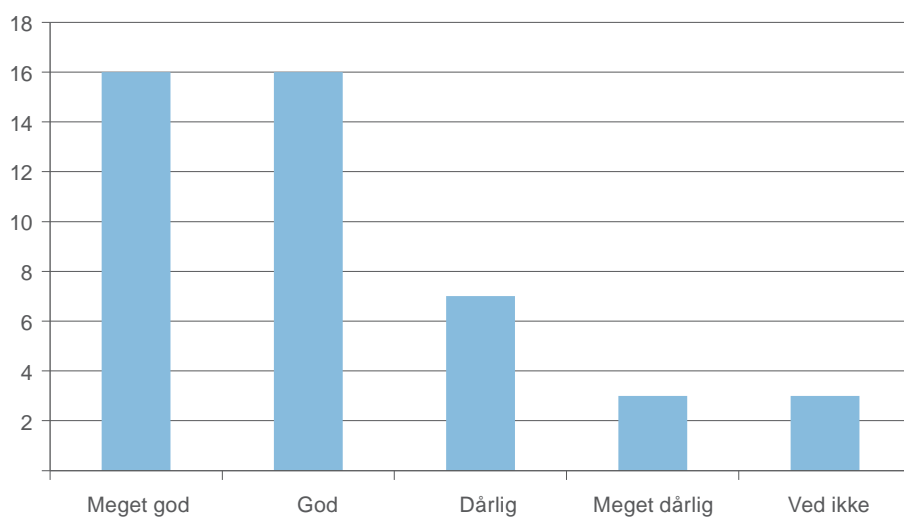
Angiv om muligt fordelingen af godset på følgende områder	Gns.	Max	Min
Kommunen	18	100	0
Øvrige Danmark	33	100	0
Øvrige Skandinavien	4	55	0
Øvrige Europa	10	80	0
Resten af verden	3	30	0

FIGUR 5.6 Geografisk fordeling af godstransport

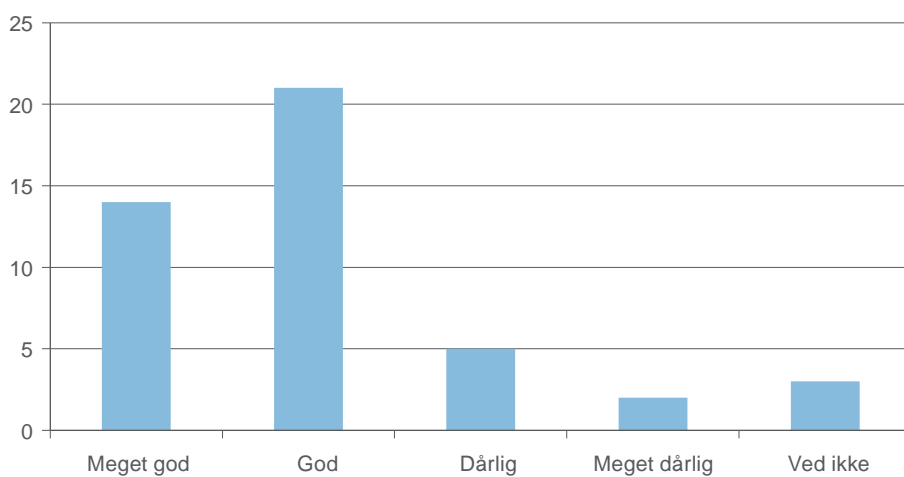




FIGUR 5.7 Hvordan oplever virksomheden fremkommeligheden på rute 9? (Antal)



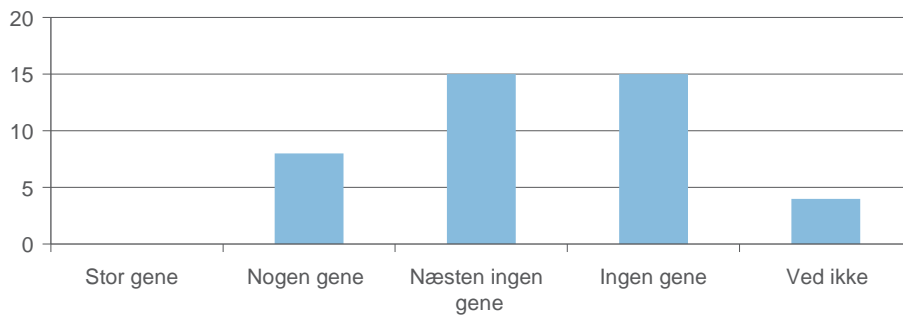
FIGUR 5.8 Hvordan oplever virksomheden trafiksikkerheden på rute 9? (Antal)



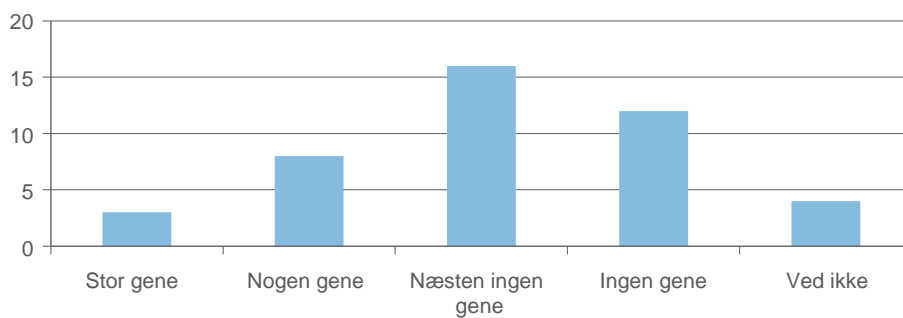
FIGUR 5.9 Hvordan oplever virksomheden skiltningen (markering af hastighedsgrænser, overhalingsforbud, rundkørsler osv.) på rute 9? (Antal)

Virksomhederne er ligeledes blevet anmodet om at angive hvordan de vurderer genevirkningen af en række elementer på rute 9.

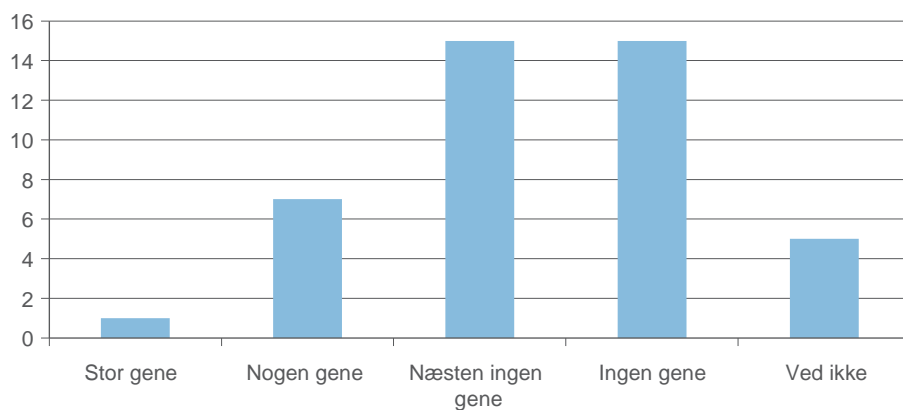
Jævnfør Figur 5.10, Figur 5.11, Figur 5.12 og Figur 5.13 oplever virksomhederne oftest 'Næsten ingen' eller 'Ingen' genevirkning som følge af rundkørsler, varierende hastighedsgrænser, varierende antal kørespor eller mange sideveje.



FIGUR 5.10 Hvor stor genevirkning oplever virksomheden på rute 9 som følge af rundkørsler? (Antal)



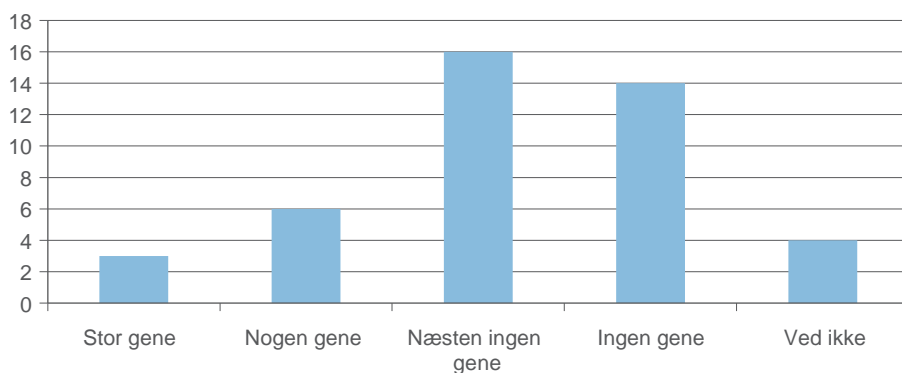
FIGUR 5.11 Hvor stor genevirkning oplever virksomheden på rute 9 som følge af varierende hastighedsgrænser? (Antal)



FIGUR 5.12 Hvor stor genevirkning oplever virksomheden på rute 9 som følge af varierende antal kørespor? (Antal)



FIGUR 5.13 Hvor stor genevirkning oplever virksomheden på rute 9 som følge af mange sideveje? (Antal)

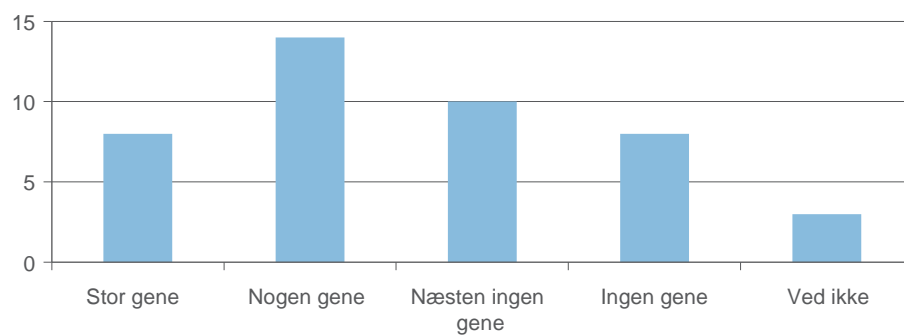


Jævnfør Figur 5.14 og Figur 5.15 oplever virksomhederne i varierende grad genevirkning som følge af langsomme køretøjer og trafikmængden.

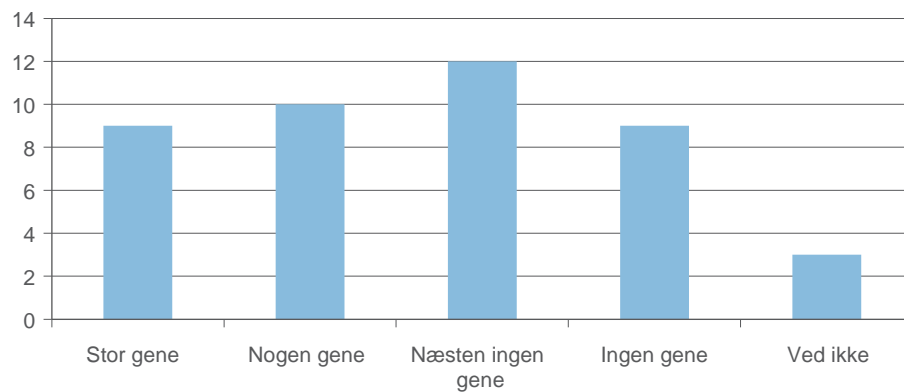
I forhold til langsomme køretøjer er der en overvægt af virksomheder, der oplever 'Nogen gene', mens der i forhold til trafikmængde er en svag overvægt af virksomheder der 'Næsten ingen' gene oplever.



FIGUR 5.14 Hvor stor genevirkning oplever virksomheden på rute 9 som følge af langsomme køretøjer? (Antal)



FIGUR 5.15 Hvor stor genevirkning oplever virksomheden på rute 9 som følge af trafikmængden? (Antal)



Hvor stort behov ser virksomheden for udbygning af rute 9?	Antal	Andel
Meget stort	15	36 %
Stort	5	12 %
Lille	7	17 %
Meget lille	5	12 %
Der er ikke behov for udbygning	7	17 %
Ved ikke	3	7 %

FIGUR 5.16 Behov for en udbygning af rute 9

Virksomhederne er efterfølgende blevet anmodet om at angive, om de kan udpege konkrete flaskehalse (steder, hvor der ofte opstår forsinkelser) på rute 9, hvilket 22 virksomheder har svaret 'Ja' til, 14 'Nej' og 6 'Ved ikke'.

Af de 22 der har svaret 'Ja', har 21 angivet konkrete flaskehalse.

Disse er opsummeret nedenfor:

- Tilkørsel til Odense
- Broerne: Langelandsbroen og Svendborgsundbroen (forstærket af aktuelle renovationsarbejder)
- Hele rute 9 strækningen på Langeland og hen over Tåsinge indtil den 2-sporede strækning før motorvejens begyndelse
- Diverse bebyggelser langs ruten: Sundhøj, Lundby, Bregninge
- Rudkøbing og Svendborg: Strækningen Rudkøbing-Svendborg, rundkørsel ved afkørsel Svendborg Nord og 1. og 2. afkørsel til Rudkøbing

5.2.3 Udbygning og prioritering af udbygningstiltag

Virksomhedernes vurdering af behovet for en udbygning af rute 9 varierer noget.

Som det fremgår af figur 5.16, vurderer den klart største gruppe af virksomheder på 36 % af respondenterne behovet for udbygning som 'Meget Stort'.

De øvrige svar fordeler sig over resten af skalaen.

42 virksomheder har besvaret spørgsmålet omkring behovet for en udbygning. De 32 virksomheder, som vurderer, at der er et behov, er blevet bedt om at besvare en række spørgsmål omkring deres foretrukne form for udbygning og udbytte af udbygning⁸.

Disse besvarelser er beskrevet på næste side.

Jævnfør Figur 5.17 prioriterer 80 % af virksomhederne en udbygning af rute 9 i form af 'Udbygning af motortrafikvej, hvor der ikke allerede er motortrafikvej'. 42 % af virksomhederne har angivet denne som førsteprioritet.

Af øvrige udbygningstiltag med høj prioritering er 'Etablering af ekstra kørespor (2+1 vej) flere steder på strækningen' og 'Etablering af omfartsveje ved landsbyer'.

5.2.4 Prioritering af rute 9 i forhold til alternativer

Som angivet i Figur 5.18 og Figur 5.19 prioriterer over 80 % af virksomhederne for både gods- og persontransport en udbygning af rute 9 højere end et andet udbygningstiltag.

Af andre udbygningstiltag for godstransport har virksomheder nævnt: 'Svendborgsundbroen' (1) og 'Infrastruktur mod Østdanmark' (1).

I forhold til persontransport er nævnt: 'Togforbindelse' (1), 'Bedre skiltning og p-muligheder i Svendborg by' (1), 'Busforbindelse' (1) og 'Svendborgsundbroen' (1).

⁸ Bemærk, at det ikke er alle 32 virksomheder, der har besvaret alle spørgsmålene

Hvilke tre former for udbygning af rute 9 prioriterer virksomheden højest (1-3 prioritet)?	1	2	3	X*	Andel**
Etablering af ekstra kørespor (2+1 vej) flere steder på strækningen	8	2	0	2	50%
Udbygning af motortrafikvej, hvor der ikke allerede er motortrafikvej	10	5	2	2	79%
Udvidet vejbredde	0	1	4	0	21%
Nedlæggelse af rundkørsler	0	1	2	0	13%
Færre kryds	2	3	1	0	25%
Etablering af omfartsveje ved landsbyer	1	5	4	2	50%
Anden udbygningstiltag***	2	0	0	1	13%

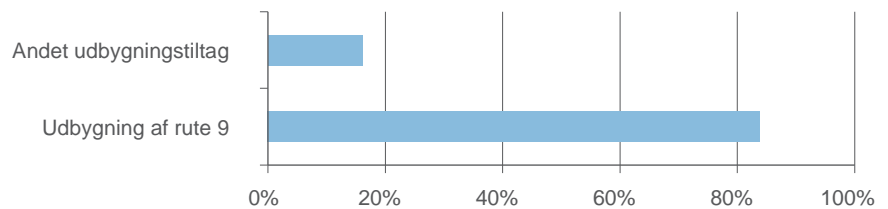
* To af de virksomheder, der har besvaret dette spørgsmål har anført X i stedet for en prioritering fra 1-3. Bemærk, at den ene har angivet 3 svar, mens den anden har angivet 4 svar.

** Andelen er angivet som summen af virksomheder, der har givet udbygningsformen 1-3 prioritet eller har sat et 'X' ved denne udbygningsform ud af de 24 virksomheder, der har besvaret spørgsmålet.

*** Anden udbygningstiltag er uddybet med kommentarerne: 'Vej udenom Lundby', 'Ikke det store behov' og 'Ny Langelandsbro'

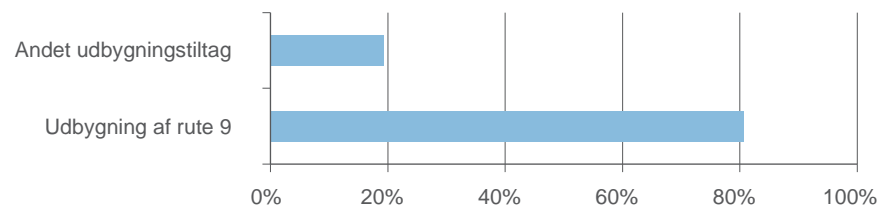
FIGUR 5.17 Prioritering af udbygninger

FIGUR 5.18 Hvilket forslag til udbygning af infrastrukturen set i forhold til godstransport prioriterer virksomheden højest?*



*31 Virksomheder har besvaret dette spørgsmål

FIGUR 5.19 Hvilket forslag til udbygning af infrastrukturen set i forhold til persontransport prioriterer virksomheden højest?*



*31 Virksomheder har besvaret dette spørgsmål

5.2.5 Effekter af udbygning af rute 9

72% af virksomhederne forventer at opnå 'her og nu'-fordele ved en udbygning af rute 9, herudover har 13% svaret 'Ved ikke' og 16% svaret 'Nej'.

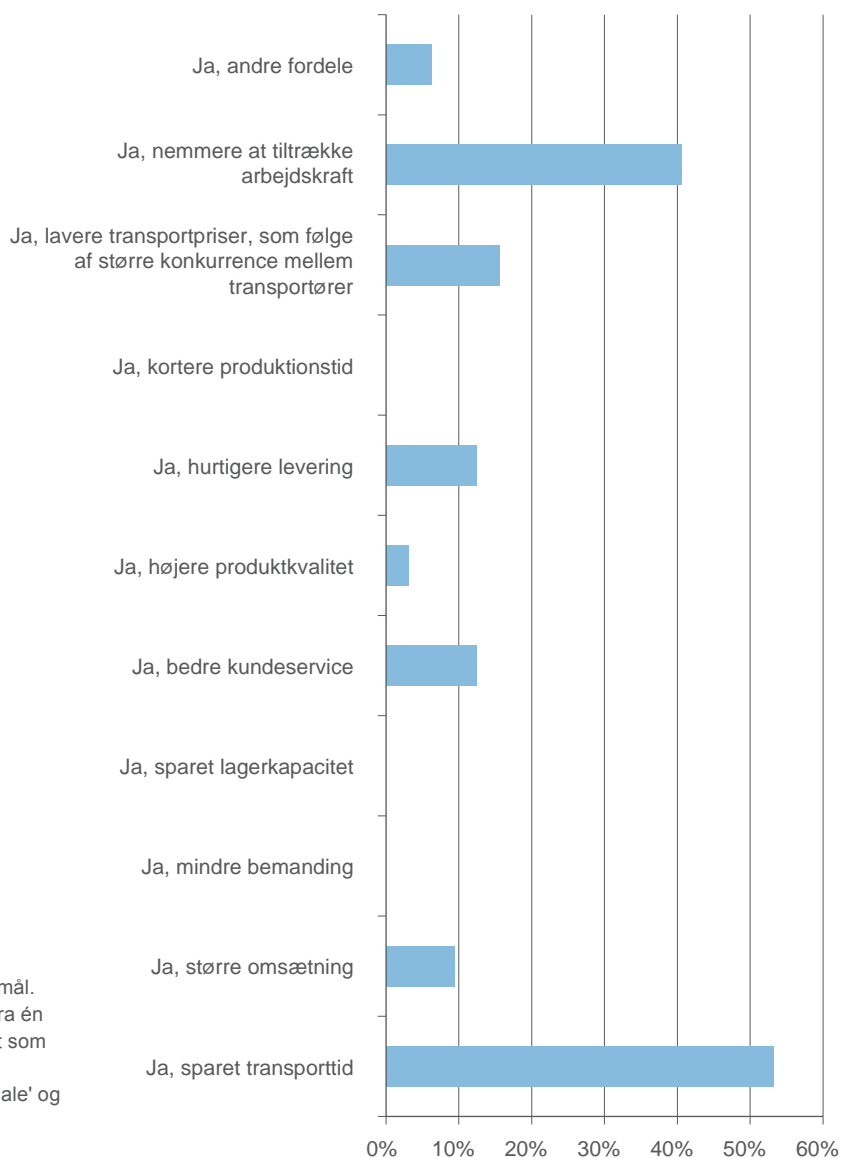
De virksomheder, der forventer at opnå 'her og nu'-fordele, forventer primært fordele i form af sparet transporttid (53%), og lettere rekruttering af arbejdskraft (41%).

Knap halvdelen af virksomhederne forventer jf. Figur 5.21 væsentlige forbedringer i virksomhedens adgang til kvalificeret arbejdskraft, hvilket er i tråd med ovenstående forventning om 'her og nu' fordele.

Virksomhederne forventer derimod ikke, at en udbygning af rute 9 vil medføre væsentlige forbedringer i virksomhedens eksportmuligheder og importmuligheder.

Tilsvarende forventer under 25% af virksomhederne, at en udbygning af rute 9 vil medføre at virksomheden vil foretage ændringer i strategi, adfærd, forretningsgrundlag eller lignende.

FIGUR 5.20 Vurdering af opnåelse af fordele ved en udbygning af rute 9

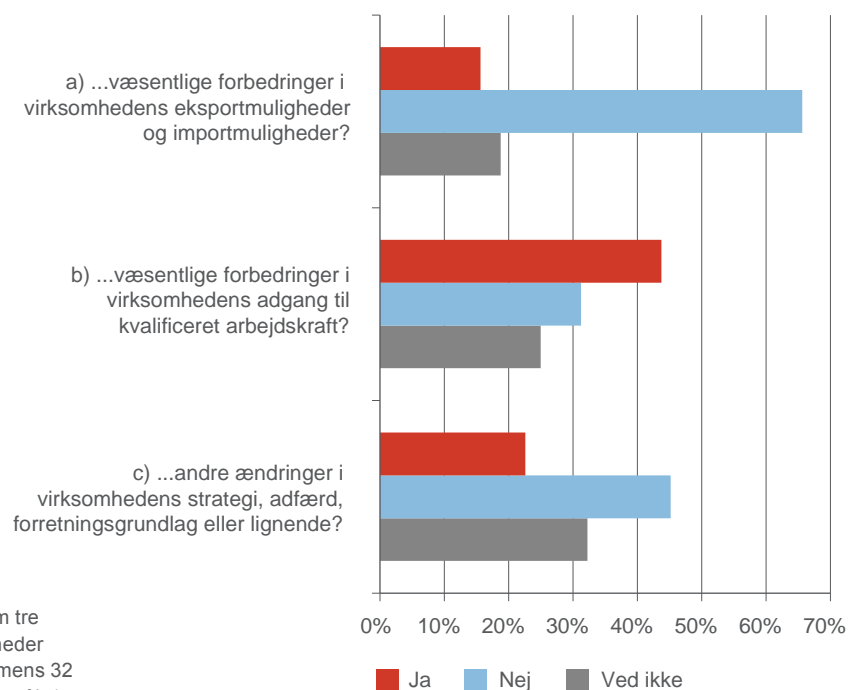


* 32 Virksomheder har besvaret dette spørgsmål. Bemærk, at det er muligt at svare 'Ja' til alt fra én til elleve fordele. Procentsatserne er angivet som andelen af de 32 besvarelser.

** Af andre fordele nævnes: 'Fastholde personale' og 'Tidsbesparelse'



FIGUR 5.21 Vil en udbygning af Rute 9 medføre...⁹



*Bemærk, a), b) og c) er stillet som tre separate spørgsmål. 32 Virksomheder har besvaret spørgsmål a) og b), mens 32 virksomheder har besvaret spørgsmål c).

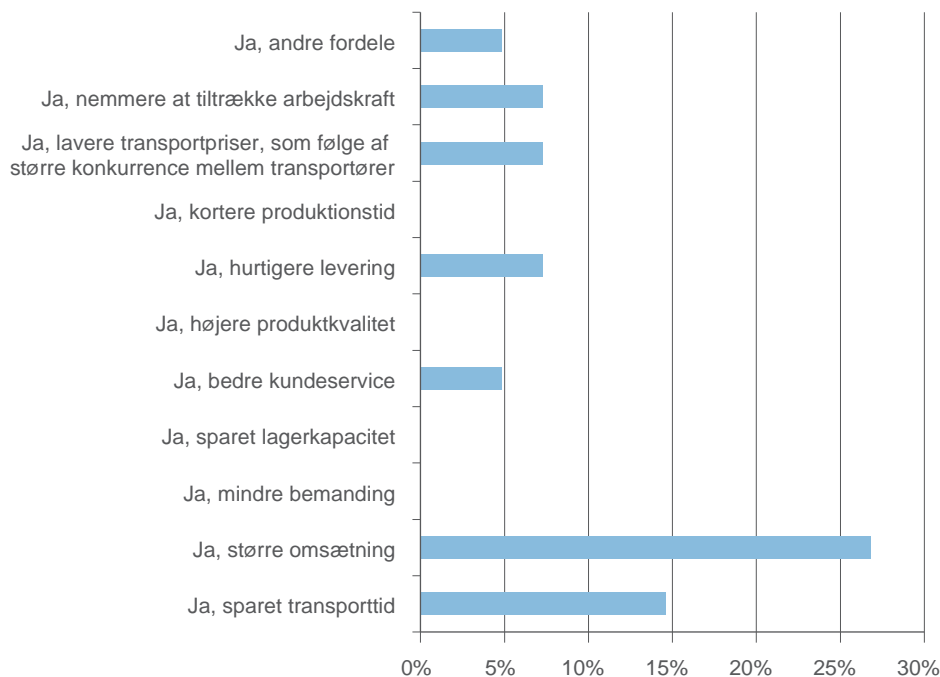
⁹ De der har svaret 'Ja' på ovenstående tre spørgsmål er blevet givet muligheden for at uddybe 'hvordan', hvilket har givet følgende besvarelser:

Spørgsmål a): Flaskehals ved Longelse Svendborg er dyr for en virksomhed med årlig transport af ca. 17.000 ton råvarer og 17.000 ton færdivarer på ruten Longelse Svendborg og videre ad Rute 9 til E20. (1).

Spørgsmål b): Reduceret transporttid (2), Arbejdskraft fra syd for Svendborg (1), Nemmere tilgang (1) og Longelse-Svendborg er en flaskehals og uden offentlige transportmuligheder (1).

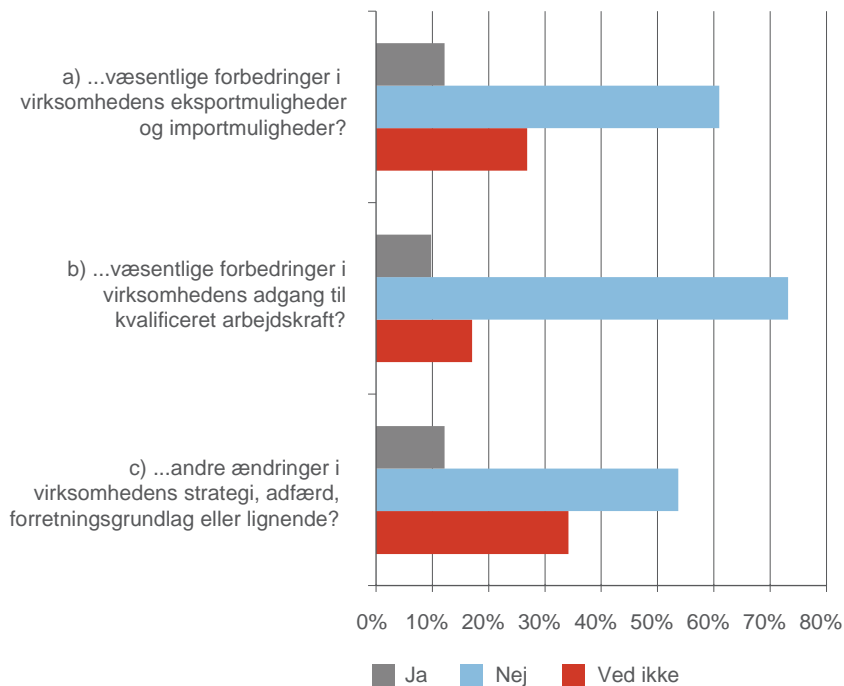
Spørgsmål c): Mindre sandsynlighed for fraflytning (3), etablering af flere arbejdspladser (1) og øgede trafikmængder på Spodsbjerg-Tårs, til gavn for en virksomhed, der er ved at foretage investeringer i nye færges

FIGUR 5.22 Vurdering af opnåelse af fordele ved en Femernforbindelse



*41 Virksomheder har besvaret dette spørgsmål. Bemærk, at det er muligt at svare 'Ja' til alt fra én til elleve fordele. Procentsatserne er angivet som andelen af de 41 besvarelser. **Af andre fordele nævnes: 'Tiltrække virksomheder til området' og 'Turisme'

FIGUR 5.23 Vil en Femernforbindelse medføre...¹⁰



*Bemærk, a), b) og c) er stillet som tre separate spørgsmål. 41 Virksomheder har besvaret spørgsmålene.

¹⁰ De der har svaret 'Ja' på ovenstående tre spørgsmål er blevet givet muligheden for at uddybe 'hvordan', hvilket har givet følgende besvarelser:
 Spørgsmål a): Kortere og hurtigere kørestrækning til f.eks. Tyskland (2) og Virksomhedens transport vil fortsat gå via E20 Ø og V (1).
 Spørgsmål b): Forventer forbedring på Spodsbjerg-Tårs jf. kommunernes plan: 'Fra omvej til smutvej' (1).
 Spørgsmål c): Forventer forbedring på Spodsbjerg-Tårs jf. kommunernes plan: 'Fra omvej til smutvej' (1) og Tilpasse sig til de ændrede forhold (1). Herudover har en virksomhed svaret, at hvis Femernforbindelsen bliver til virkelighed, stiller det endnu større krav til bedre broforbindelse mellem Langeland og Svendborg, i stedet for blot at reparerer de to broer.

5.2.6 Effekter af Femernforbindelsen

70 % af virksomhederne forventer at opnå 'her og nu'-fordele ved en Femernforbindelse, herudover har 15 % svaret 'Ved ikke' og 15 % svaret 'Nej'.

De virksomheder, der forventer at opnå 'her og nu'-fordele, forventer jævnfør Figur 5.22 primært fordele i form af 'større omsætning' (27 %) og 'sparet transporttid' (15 %). Det kan bemærkes, at den enkelte virksomhed forventer færre typer af fordele ved en Femernforbindelse end ved en udbygning af rute 9.

Ved rute 9 er der i alt sat kryds ved 49 fordele fordelt på 32 virksomheder, mens der ved Femernforbindelsen kun er sat kryds ved 30 fordele fordelt på 41 virksomheder.

Virksomhederne forventer jævnfør Figur 5.23 generelt ikke, at en Femernforbindelse vil medføre væsentlige forbedringer i virksomhedens eksportmuligheder og importmuligheder, væsentlige forbedringer i virksomhedens adgang til kvalificeret arbejdskraft eller medføre, at virksomheden vil foretage ændringer i strategi, adfærd, forretningsgrundlag eller lignende.

5.3 SAMMENFATNING AF EFFEKTERNE AF EN VEJUDBYGNING

5.3.1 Virksomhedskarakteristika

Der kan fremhæves følgende generelle karakteristika af virksomhederne, som har besvaret spørgeskemaet:

- **Branche, størrelse og medarbejdere:** Virksomhederne er primært små eller mikrovirksomheder beskæftiget inden for brancherne 'Industri, råstofudvinding og forsyningsvirksomhed', 'Handel og transport m.v.', og 'Anden'. De ansatte er primært beboende i samme kommune, som virksomheden har adresse.
- **Offentlig transport:** Knap 60 % af virksomhederne vurderer, at offentlige transportmidler ikke har betydning for tiltrækning og fastholdelse af medarbejdere til virksomheden, mens knap 30 % vurderer hhv. busforbindelse og togforbindelse som havende betydning herfor.
- **Uddannelse og arbejdskraft:** Virksomhederne svinger fra primært at have højtuddannet arbejdskraft til primært at have ufaglært arbejdskraft, og finder der generelt 'meget let' eller 'let' at finde kvalificeret ufaglært arbejdskraft. Kvalificeret arbejdskraft på de øvrige uddannelsesniveauer vurderes oftest 'let' eller i lidt mindre grad 'svært' at finde.

- **Godstransport:** Knap 3 ud af 4 af virksomhederne har angivet, at de foretager eller får foretaget godstransport med varer eller lastbiler, herunder primært en kombination af egen kørsel og vognmandskørsel eller kun vognmandskørsel. Godset transporteres primært til destinationer i Danmark eller destinationer inden for den kommune, som virksomheden er beliggende i. Rute 9 er den oftest anvendte vejstrækning, mens havne (oftest Aarhus havn) kun anvendes i mindre grad.

5.3.2 Udbygning og prioritering

48 % af virksomhederne finder, at der er et "store" eller "meget stort" behov for udbygning – 46 % finder, at behovet er "ikke eksisterende", "lille" eller "meget lille".

De 32 virksomheder, der har vurderet et behov for en udbygning har følgende holdninger og vurderinger til udbygning af rute 9 og udbytte heraf:

- Virksomhederne prioriterer først og fremmest en udbygning af rute 9 i form af 'Udbygning af motortrafikvej, hvor der ikke allerede er motortrafikvej' (80 %) og derudover 'Etablering af ekstra kørespor (2+1 vej) flere steder på strækningen' (50 %) og 'Etablering af omfartsveje ved landsbyer' (50 %).
- Over 80 % af virksomhederne prioriterer for både gods- og persontransport en udbygning af rute 9 højere end et andet alternativt udbygningstiltag.
- 72 % af virksomhederne forventer at opnå 'her og nu'-fordele ved en udbygning af rute 9, herunder særligt i form af sparet transporttid (53 %), og at det bliver nemmere at tiltrække arbejdskraft (41 %).
- Knap halvdelen af virksomhederne forventer væsentlige forbedringer i virksomhedens adgang til kvalificeret arbejdskraft.
- Virksomhederne forventer generelt ikke at en udbygning af rute 9 vil medføre væsentlige forbedringer i virksomhedens eksportmuligheder og importmuligheder eller medføre at virksomheden vil foretage ændringer i strategi, adfærd, forretningsgrundlag eller lignende.

5.3.3 Femernforbindelsen

70 % af virksomhederne forventer at opnå 'her og nu'-fordele ved en Femernforbindelse i form af især større omsætning og sparet transporttid.

Den enkelte virksomhed forventer færre typer af fordele ved

en Femernforbindelse end ved en udbygning af rute 9.

5.4 VIRKSOMHEDSPROFILER

Nedenfor er tre eksempler på virksomheder, der repræsenterer typiske svarmønstre mht. behov og effektivitet.

De tre virksomheder er udvalgt således, at de repræsenterer de tre brancher med flest virksomheder, der har besvaret spørgeskemaet og samtidig er af forskellig størrelse målt i antal medarbejdere.

Case	Branche	Antal medarbejdere
A	Industri, råstofudvinding og forsyningsvirksomhed	80
B	Handel og transport m.v.	15
C	Anden*	40

* Under anden er udvalgt en virksomhed under undergruppen ' Hotel, kursus- og konferencevirksomhed og restauration', som repræsenterer tre virksomheder og delvist overlapper med branchen 'Kultur, fritid og anden service' som repræsenterer yderligere tre virksomheder.



CASE A: INDUSTRIVIRKSOMHEDEN

Case A - Industri, råstofudvinding og forsyningsvirksomhed	
Virksomhedskarakteristika	Virksomheden er en industrivirksomhed med ca. 80 medarbejdere.
Medarbejdere, uddannelse og adgang til kvalificeret arbejdskraft	<p>60 % bor i samme kommune som virksomheden, mens 38 % bor uden for kommunen, men inden for landsdel Fyn.</p> <p>Offentlige transportmidler har ikke betydning for tiltrækning og fastholdelse af virksomhedens medarbejdere.</p> <p>Virksomhedens ansatte er primært ufaglærte (60 %), mens de øvrige medarbejdere er en blanding af faglærte og medarbejdere med en videregående uddannelse.</p> <p>Virksomheden finder det let at skaffe kvalificeret arbejdskraft uanset uddannelseslængde.</p>
Transport	<p>Virksomheden foretager både egen kørsel og vognmandskørsel af godstransport med varebiler eller lastbiler.</p> <p>Virksomhedens gods transporteres primært til det øvrige Europa (45 %) eller det øvrige Danmark uden for kommunen (30 %). Af vejruiter anvendes rute 9 og strækningen Longelse - Svendborg. Der er ikke angivet nogle havne.</p>
Eksisterende rute 9	<p>Virksomheden angiver, at fremkommeligheden, trafiksikkerheden og skiltningen på rute 9 opleves som meget god, og at der ingen gene opleves som følge af rundkørsler, varierende hastighedsgrænser, varierende antal kørespor, mange sideveje, langsomme køretøjer eller trafikmængde.</p> <p>Virksomheden oplever dog en flaskehals på strækningen Rudkøbing - Svendborg.</p>
Udbygning af rute 9	<p>Virksomheden ser et meget stort behov for en udbygning af rute 9 og et større behov herfor end behovet for andre udbygningstiltag. Der prioriteres udbygning i form af færre kryds og etablering af omfartsveje ved landsbyer.</p> <p>Virksomheden forventer 'her og nu'- fordele i form af sparet transporttid, lavere transportpriser, som følge af større konkurrence mellem transportører og nemmere at tiltrække arbejdskraft.</p> <p>Virksomheden forventer endvidere væsentlige forbedringer i deres eksport- og importmuligheder (transporterer årligt ca. 15.000+ ton råvarer og tilsvarende omfang færdigvarer på rute 9 fra Svendborg og videre til E20) og adgang til kvalificeret arbejdskraft. Virksomheden forventer at en udbygning vil hindre at det bliver nødvendigt for dem at flytte fra området.</p>
Femernforbindelsen	Der forventes ingen konkrete fordele eller ændring i strategi, adfærd, forretningsgrundlag eller lignende, som følge af en Femernforbindelse da virksomheden fortsat vil anvende E20.

CASE B: HANDELSVIRKSOMHEDEN

Case B - Handel og transport m.v.	
Virksomhedskarakteristika	Virksomheden er en dagligvarebutik med ca. 15 medarbejdere.
Medarbejdere, uddannelse og adgang til kvalificeret arbejdskraft	<p>Virksomhedens ansatte er alle beboende i kommunen. Busforbindelsen 'Rudkøbing-Lohals' har betydning for tiltrækning og fastholdelse af medarbejdere.</p> <p>Virksomhedens medarbejdere er primært ufaglærte (50 %) eller faglærte (30 %). Virksomheden finder det let skaffe kvalificeret ufaglært arbejdskraft, men svært at finde arbejdskraft, der er faglært eller har en længere videregående uddannelse.</p>
Transport	Virksomheden foretager både egen kørsel og vognmandskørsel af godstransport med varebiler eller lastbiler. De hyppigst anvendte vejstrækninger er Odense - Svenborg og Svendborg - Langeland. Der er ikke angivet havne.
Eksisterende rute 9	Virksomheden oplever fremkommeligheden og skiltningen som meget god og trafiksikkerheden som god. Der opleves stor gene af langsomme køretøjer og nogen gene af trafikmængden og varierende hastighedsgrænser, men næsten ingen gene som følge af rundkørsler, varierende antal kørespor og mange sideveje. Virksomheden kan ikke udpege konkrete flaskehalse på ruten.
Udbygning af rute 9	<p>Virksomheden ser et meget stort behov for en udbygning af rute 9 og et større behov herfor end behovet for andre udbygningstiltag. Det prioriteres en udbygning af motortrafikvej, der hvor der ikke allerede er motortrafikvej i dag.</p> <p>Virksomheden forventer 'her og nu'-fordele i form af sparet transporttid og ingen effekt på eksport- og importmuligheder.</p>
Femernforbindelsen	Der forventes fordele af en Femernforbindelse i form af større omsætning. Der forventes ikke at forbindelsen vil medføre væsentlige forbedringer af virksomhedens adgang til kvalificeret arbejdskraft.

CASE C: TURISMEVIRKSOMHEDEN

Case C - Turisme	
Virksomhedskarakteristika	Virksomheden er et hotel og konferencested med ca. 40 ansatte.
Medarbejdere, uddannelse og adgang til kvalificeret arbejdskraft	<p>Halvdelen af virksomhedens medarbejdere bor i kommunen og den andel halvdel bor udenfor kommunen men inden for landsdel Fyn.</p> <p>Offentlige transportforbindelser har ikke betydning for tiltrækning og fastholdelse af medarbejdere.</p> <p>Virksomhedens ansatte er ligeligt fordelt på såvel 4-6 års videregående uddannelse, 2-4 års videregående uddannelse, faglærte og ufaglærte, og det findes let at skaffe kvalificeret arbejdskraft.</p>
Transport	Virksomheden hverken foretager eller får foretaget godstransport med varebiler eller lastbiler.
Eksisterende rute 9	Fremkommeligheden, trafiksikkerheden og skiltningen opleves som god, og der opleves næsten ingen gene af hverken rundkørsler, varierende hastighedsgrænser, varierende antal kørespor, mange sideveje, langsomme køretøjer eller trafikmængden. Der kan ikke nævnes konkrete flaskehalse.
Udbygning af rute 9	<p>Virksomheden ser behovet for en udbygning af rute 9 som lille, men dog større end andre udbygningstiltag.</p> <p>Af udbygningsformer prioriteres etablering af ekstra kørespor, udbygning til motortrafikvej, hvor der ikke allerede er motortrafikvej og udvidet vejbredde.</p> <p>Der forventes væsentlige forbedringer i virksomhedens adgang til kvalificeret arbejdskraft, men der er svaret 'ved ikke' i forhold til øvrige fordele.</p> <p>Der forventes ingen ændringer i virksomhedens strategi, adfærd, forretningsgrundlag eller lignende.</p>
Femernforbindelsen	Femernforbindelsen forventes at give 'her og nu' -fordele i form af større omsætning.

BILAG A:
INTERVIEWEDE CENTRALE AKTØRER

Aktør	Kontaktinformation
Visitsydfyn – Sydfyns Turistbureau	Sydfyn, Svendborg og Øhavet Sydfyns Turistbureau Centrumpladsen 4 5700 Svendborg Telefon: (+45)6223 5700 www.visitsydfyn.dk
Visit Lolland Falster består af turistbureauer i Maribo, Marielyst, Nakskov og Nykøbing Falster	<p>Axeltorv 3 DK-4900 Nakskov Telefon (+45) 5492 2172 Fax (+45) 5492 3597 visitnakskov@lolland.dk</p> <p>Torvet 1 DK-4930 Maribo Telefon (+45) 5478 0496 Fax (+45) 5478 0196 visitmaribo@lolland.dk</p> <p>Østergågade 7 DK-4800 Nykøbing F. Telefon (+45) 5485 1303 Fax (+45) 5485 1005 info@visitguldborgsund.com</p> <p>Marielyst Strandpark 3 DK-4873 Væggerløse Telefon (+45) 5413 6298 Fax (+45) 5413 6299 turist@falsterhus.dk www.visitlolland-falster.com</p>
Erhvervsråd Lolland Falster	Råhavegård, Maribovej 9, DK- 4960 Holeby Tlf: +45 7022 8901 Fax +45 5479 8901 CVR: 26 51 15 26 E-mail: info@erhverv-lolland-falster.dk www.erhverv-lolland-falster.dk
Svendborg Erhvervsråd	
Svendborg Kommune Kultur, Plan og Erhverv	Kultur, Plan og Erhverv
Langeland Kommune Infrastruktur- og Udviklingsafdelingen	Langeland Kommune Infrastruktur og Udviklingsafdelingen Fredensvej 1 5900 Rudkøbing Tlf.: 6351 6000
Lolland Kommune Teknik- og Miljømyndighed	<p>Teknik- og Miljømyndighed Tlf. 54 67 67 67 tmm@lolland.dk</p> <p>Lolland Kommune Administrationsbygningen Jernbanegade 7 4930 Maribo Tlf.: 54 67 67 67 Fax: 54 67 67 68 lolland@lolland.dk</p>

BILAG B:
SPØRGESKEMA TIL VIRKSOMHEDER

SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE OM RUTE 9

Tak fordi du tager dig tid til at udfylde spørgeskemaundersøgelsen om Rute 9.
Det tager ca. 15 minutter at udfylde skemaet.

1. OM VIRKSOMHEDEN OG DENS ANSATTE

1.1. Virksomhedens navn: _____

1.1. Virksomhedens adresse: _____

1.2. Kontaktpersonens navn: _____

1.3. Kontaktpersonens telefonnummer: _____

1.4. Kontaktpersonens e-mail: _____

1.5. Inden for hvilken hovedbranche opererer virksomheden (sæt X)?

- Landbrug, skovbrug og industri
- Industri, råstofudvinding og forsyningsvirksomhed
- Bygge og anlæg
- Handel og transport m.v.
- Information og kommunikation
- Finansiering og forsikring
- Erhvervsservice
- Offentlig administration, undervisning og sundhed
- Kultur, fritid og anden service
- Andet, hvilken _____

1.6. Hvor mange ansatte har virksomheden på denne adresse (cirka)? _____

1.7. Angiv hvor stor en andel af de ansatte, der bor i nedenstående områder (cirka):

- ____% i kommunen
- ____% udenfor kommunen, men inden for landsdel Fyn
- ____% udenfor kommunen, men inden for landsdel Vest- og Sydsjælland
- ____% andet sted

1.8. Har offentlige transportmidler betydning for tiltrækning og fastholdelse af medarbejdere til virksomheden (sæt X)?

____ Ja, busforbindelser har betydning, hvilke(n) rute(r) _____

____ Ja, togforbindelser har betydning, hvilke(n) rute(r) _____

____ Nej

UDDANNELSE

1.9. Angiv hvor stor en andel af de ansatte, der har nedenstående uddannelser (cirka):

___ % 4-6 års videregående uddannelse

___ % 2-3 års videregående uddannelse

___ % faglærte

___ % ufaglærte

1.10. Angiv hvor let det er at skaffe kvalificeret arbejdskraft med 4-6 års videregående uddannelse til virksomheden (sæt X)?

___ Meget let

___ Let

___ Svært

___ Meget svært

___ Ved ikke/ Har ikke søgt arbejdskraft af denne type for nylig

1.11. Angiv hvor let det er at skaffe kvalificeret arbejdskraft med 2-3 års videregående uddannelse til virksomheden (sæt X)?

___ Meget let

___ Let

___ Svært

___ Meget svært

___ Ved ikke/ Har ikke søgt arbejdskraft af denne type for nylig

1.12. Angiv hvor let det er at skaffe kvalificeret faglært arbejdskraft til virksomheden (sæt X)?

___ Meget let

___ Let

___ Svært

___ Meget svært

___ Ved ikke/ Har ikke søgt arbejdskraft af denne type for nylig

1.13. Angiv hvor let det er at skaffe kvalificeret ufaglært arbejdskraft til virksomheden (sæt X)?

___ Meget let

___ Let

___ Svært

___ Meget svært

___ Ved ikke/ Har ikke søgt arbejdskraft af denne type for nylig

2. VIRKSOMHEDENS TRANSPORT

2.1. Foretager virksomheden - eller får virksomheden foretaget - godstransport med varebiler eller lastbiler (sæt X)?

- Ja, egen kørsel og vognmandskørsel
- Ja, egen kørsel
- Ja, vognmandskørsel
- Nej

Hvis du har svaret "Nej" på spørgsmål 2.1, kan du springe direkte til spørgsmål 3

2.2. Angiv cirka fordelingen af godset på følgende områder:

- % kommunen
- % øvrige Danmark
- % øvrige Skandinavien
- % øvrige Europa
- % resten af verden

2.3. Hvilken vejrouter benytter virksomheden hyppigst til godstransport med lastbil? (Angiv navn på rute/vej)?

Nævn max tre i prioriteret rækkefølge:

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____

2.4. Hvilke havne benytter virksomheden hyppigst til godstransport på lastbil eller fragtskib? (Angiv navn på havn)?

Nævn max tre i prioriteret rækkefølge:

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____

3. RUTE 9

OPLEVELSE

3.1. Hvordan oplever virksomheden fremkommeligheden på Rute 9 (sæt X)?

- Meget god
- God
- Dårlig
- Meget dårlig
- Ved ikke

3.2. Hvordan oplever virksomheden trafikikkerheden på Rute 9 (sæt X)?

- Meget god
- God
- Dårlig
- Meget dårlig
- Ved ikke

3.3. Hvordan oplever virksomheden skiltningen (markering af hastighedsgrænser, overhalingsforbud, rundkørsler osv.) på Rute 9 (sæt X)?

- Meget god
- God
- Dårlig
- Meget dårlig
- Ved ikke

GENEVIRKNING

3.4. Hvor stor genevirkning oplever virksomheden på Rute 9 som følge af rundkørsler (sæt X)?

- Stor gene
- Nogen gene
- Næsten ingen gene
- Ingen gene
- Ved ikke

3.5. Hvor stor genevirkning oplever virksomheden på Rute 9 som følge af varierende hastighedsgrænser (sæt X)?

- Stor gene
- Nogen gene
- Næsten ingen gene
- Ingen gene
- Ved ikke

3.6. Hvor stor genevirkning oplever virksomheden på Rute 9 som følge af varierende antal kørespor (sæt X)?

- Stor gene
- Nogen gene
- Næsten ingen gene
- Ingen gene
- Ved ikke

3.7. Hvor stor genevirkning oplever virksomheden på Rute 9 som følge af mange sideveje (sæt X)?

- Stor gene
- Nogen gene
- Næsten ingen gene
- Ingen gene
- Ved ikke

3.8. Hvor stor genevirkning oplever virksomheden på Rute 9 som følge af langsomme køretøjer (sæt X)?

- Stor gene
- Nogen gene
- Næsten ingen gene
- Ingen gene
- Ved ikke

3.9. Hvor stor genevirkning oplever virksomheden på Rute 9 som følge af trafikmængden (sæt X)?

- Stor gene
- Nogen gene
- Næsten ingen gene
- Ingen gene
- Ved ikke

FLASKEHALSE

3.10. Kan virksomheden udpege konkrete flaskehalse (steder, hvor der ofte opstår forsinkelser) på Rute 9 (sæt X)?

- Ja
- Nej
- Ved ikke

Du har her muligheder for at angive, de steder, hvor du oplever flaskehalse: (f.eks. via bynavn, navn på sidevej)

4. UDBYGNING OG PRIORITERING

4.1. **Hvor stort et behov ser virksomheden for en udbygning af Rute 9 (sæt X)?**

- Meget stort
- Stort
- Lille
- Meget lille
- Der er ikke behov for en udbygning
- Ved ikke

Hvis du har svaret "Der er ikke behov for udbygning" eller "Ved ikke" på spørgsmål 4.1, kan du springe direkte til spørgsmål 5

4.2. **Hvilken tre former for udbygning af Rute 9 prioriterer virksomheden højest**
(Prioriter med angivelse af tallene 1,2 og 3)?

- Etablering af ekstra kørespor (2+1 vej) flere steder på strækningen
- Udbygning til motortrafikvej, hvor der ikke allerede er motortrafikvej
- Udvidet vejbredde
- Nedlæggelse af rundkørsler
- Færre kryds
- Etablering af omfartsveje ved landsbyer
- Andet udbygningstiltag, hvilket _____

Du har her mulighed for at knytte uddybende kommentarer til din prioritering:

4.3. **Hvilket forslag til udbygning af infrastrukturen set i forhold til godstransport prioriterer virksomheden højest? (sæt X)**

- Udbygning af rute 9
- Andet udbygningstiltag, hvilket _____

4.4. **Hvilket forslag til udbygning af infrastrukturen set i forhold til persontransport prioriterer virksomheden højest? (sæt X)**

- Udbygning af rute 9
- Andet udbygningstiltag, hvilket _____

4.5. Vil virksomheden her og nu opnå fordele ved en udbygning af Rute 9? (sæt X, gerne flere svar)

- Ja, sparet transporttid
- Ja, større omsætning
- Ja, mindre bemanning
- Ja, sparet lagerkapacitet
- Ja, bedre kundeservice
- Ja, højere produktkvalitet
- Ja, hurtigere levering
- Ja, kortere produktionstid
- Ja, lavere transportpriser som følge af større konkurrence mellem transportører
- Ja, nemmere at tiltrække arbejdskraft
- Ja, andre fordele, hvilke _____
- Ved ikke
- Nej

4.6. Vil en udbygning af Rute 9 medføre væsentlige forbedringer i virksomhedens eksportmuligheder og importmuligheder?

- Ja
- Nej
- Ved ikke

Hvis ja, hvordan _____

4.7. Vil en udbygning af Rute 9 medføre væsentlige forbedringer i virksomhedens adgang til kvalificeret arbejdskraft?

- Ja
- Nej
- Ved ikke

Hvis ja, hvordan _____

4.8. Vil en udbygning af Rute 9 medføre andre ændringer i virksomhedens strategi, adfærd, forretningsgrundlag eller lignende?

- Ja
- Nej
- Ved ikke

Hvis ja, hvordan _____

5. FEMERNFORBINDELSEN

5.1. Forventer virksomheden konkrete fordele ved en Femernforbindelse? (sæt X, gerne flere svar)

- Ja, sparet transporttid
- Ja, større omsætning
- Ja, mindre bemanning
- Ja, sparet lagerkapacitet
- Ja, bedre kundeservice
- Ja, højere produktkvalitet
- Ja, hurtigere levering
- Ja, kortere produktionstid
- Ja, lavere transportpriser som følge af større konkurrence mellem transportører
- Ja, nemmere at tiltrække arbejdskraft
- Ja, andre fordele, hvilke _____
- Ved ikke
- Nej

5.2. Forventer virksomheden, at en Femernforbindelse vil medføre væsentlige forbedringer i virksomhedens eksportmuligheder og importmuligheder?

- Ja
- Nej
- Ved ikke

Hvis ja, hvordan _____

5.3. Forventer virksomheden, at en Femernforbindelse vil medføre væsentlige forbedringer i virksomhedens adgang til kvalificeret arbejdskraft?

- Ja
- Nej
- Ved ikke

Hvis ja, hvordan _____

5.4. Forventer virksomheden, at en Femernforbindelse vil medføre andre ændringer i virksomhedens strategi, adfærd, forretningsgrundlag eller lignende?

- Ja
- Nej
- Ved ikke

Hvis ja, hvordan _____

Besvarelsen er nu afsluttet.

TAK FOR DIT BIDRAG!



Vejdirektoratet har lokale kontorer i Aalborg, Fløng, Herlev, Middelfart, Næstved og Skanderborg samt hovedkontor i København.

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

VEJDIREKTORATET
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Telefon 7244 3333

vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk