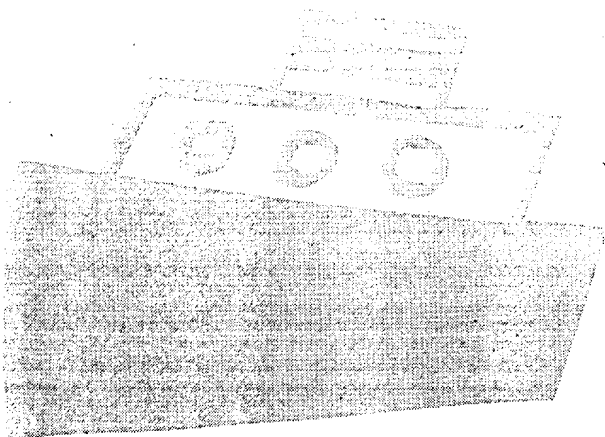


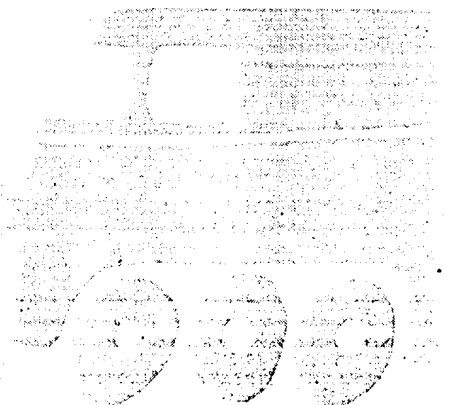
Transportrådet

TRANSPORTINFRASTRUKTUR OG REGIONAL UDVIKLING - danske undersøgelser



Anne-Mette Hjalager

December 1993
Notat nr 93 • 07



Titel: Transportinfrastruktur og regional udvikling -
danske undersøgelser

Tekst : Anne Mette Hjalager

Grafisk design: Pia Santesson

Tryk: Tutein & Koch

Udgiver: Transportrådet
Gothersgade 55
1123 København K
Tlf 33933738
Fax 33934363

Notat nr: 93.07

ISBN: 87-90037-13-8

Forord

Trafikministeren har i foråret 1993 stillet Transportrådet en række spørgsmål, hvis besvarelse indgår i arbejdet med Trafik 2005. Nærværende notat er et led i analysen af følgende problemstilling:

Regionaløkonomiske effekter af infrastrukturinvesteringer.

Notatet omfatter en beskrivelse af danske analyser af sammenhængen mellem infrastrukturinvesteringer og regionaløkonomiske effekter. Materialet omfatter både analyser, der er gennemført før og efter, infrastrukturanlægget er etableret.

Notatet er udarbejdet i perioden juni - september 1993. Notatet er udarbejdet af arkitekt Anne-Mette Hjalager. Notatets vurderinger og resultater deles ikke nødvendigvis af Transportrådet.

Transportrådet, december 1993.

1. Formål med notatet

Det er Transportrådets intention at samle danske og udenlandske forskningsresultater om trafikinfrastrukturens betydning for den regionale udvikling og at kunne medvirke til at gøre præmisserne for debatten om emnet klarere.

Notatet her omfatter kun dansk forskning og andre danske undersøgelser om emnet.

Såvel nyere som ældre materiale er draget ind i undersøgelsen. Der er taget kontakt med forskningsinstitutioner og med konsulentfirmaer med henblik på at lokalisere såvel publiceret som upubliceret materiale, og der er foretaget søgninger på universitetsbibliotekernes databaser.

Der findes en del forskning og andre undersøgelser om transport og udvikling. Der har dog ligget to udvælgelseskriterier til grund for det materiale, som indgår i dette notat:

- For det første har det været afgørende, at der indgik regionale aspekter i undersøgelseerne. Det vil sige, at en række publikationer omhandlende samfundsøkonomiske og generelle erhvervsøkonomiske aspekter er sorteret fra.
- For det andet indgår kun analyser, som er baseret i empiriske undersøgelser. Forskningsrapporter og andet materiale som har karakter af scenarioskrivning, debatoplæg o.l. hvor kravet om dokumentation er mindre, er udeladt i denne forbindelse.

Udvælgelseskriterierne har betydet en meget kraftig reduktion af antallet af danske undersøgelser, som kan bidrage til belysning af sammenhænge mellem transportinfrastruktur og regionaludvikling. Dansk forskning i dette emne er beskedent.

Notatet baserer sig på ialt 20 rapporter.

Notatet er bygget op således:

I afsnit 2 gennemgås kortfattet de metoder, som undersøgelserne anvender.

Afsnit 3 sammenfatter undersøgelseernes hovedresultater.

Endelig giver afsnit 4 resumeer af hver enkelt af de analyser, som er identificeret.

2. Analysernes metodevalg

Der er to hovedgrupper af analyser, som har meget klart forskellige udgangspunkter:

1. Vurderinger af de regionale effekter af transportinfrastruktur, som allerede er etableret, og som har fået lov til at fungere i en årrække (såkalte ex-post analyser). Formålet med disse undersøgelser er typisk at vurdere, om erhvervslivet har haft nytte af transportinfrastrukturen med forbedret konkurrenceevne og/eller øget jobskabelse til følge, og om de berørte regioner kan siges at være blevet bedre stillet.
2. Vurderinger af mulige regionale effekter af transportinfrastruktur før større anlægsarbejder igangsættes (ex-ante analyser). Disse analyser indgår dels som beslutningsgrundlag forud for anlægsarbejdet, men lige så meget som planlægningsgrundlag for myndigheder og virksomheder i de regioner, som anfægtes af anlægsarbejdet.

Der foreligger kun 3 analyser af den første slags, mens de resterende 17 analyser hører til i kategorien af ex-ante evalueringer. Det er sig selv interessant at notere, at når et transportanlæg etableret, så forsvinder lysten til at bedømme dens effekter.

I analyserne benyttes en eller flere af følgende analysemetoder:

- Kortlægning af regionale erhvervsstrukturer og disses udvikling. Der ses her på parametre som udviklingen i antallet af virksomheder og beskæftigede, branchesammensætningen m.v. Disse indikatorer sammenlignes med andre regioner og anvendes som udgangspunkt for skøn om effekterne af allerede etableret infrastruktur. Eller indikatorerne anvendes for at indkredse de lokale erhvervspotentialer og dynamiske forudsætninger for at få konkurrencefordele af kommende infrastrukturinvesteringer.
- Kortlægning af den interregionale samhandel. Estimerer af denne samhandels udvikling under forudsætning af ændret tidsøkonomi for transport og på basis forskellige antagelser om takststrukturer i forbindelse med broer/veje.

- Analyser af de regionale arbejdsmarkeder, herunder pendlingsmønstre og kvalifikationsstrukturer.
- Spørgeskema- eller interviewanalyser i virksomheder, som sigter mod at kvantificere besparelser på transportomkostninger og/eller opnåelse af konkurrencefordele som følge af etablering af transportinfrastruktur. Disse undersøgelser beskæftiger sig også med virksomhedernes adfærdsændringer, for eksempel ændringer i afdelingsstruktur eller organisation, ændringer i rekrutteringsmønstre eller oplande for markedsføring eller leverandørvalg.

Alle analyserne har voldsomme metodiske problemer. De vælger enten at anvende flere metoder samtidig (fx rapporterne A.1, A.3 og alle AKFs storebælts-undersøgelser set under eet). Eller de må tage forbehold i deres analyser og pege på undersøgelsesernes begrænsede udsagnskraft (fx analyserne nr A.2, B.1 og B.4).

De metodiske problemer kan kort sammenfattes til følgende:

- **Indikatorproblemet.** Der skal vælges målepunkter for såvel ex-ante som ex-post evalueringer. Men der er mange muligheder, og det kan typiske ikke lade sig gøre at inkorporere alle. De nemmest kvantificerbare anvendes oftest, mens indikatorer af mere psykologisk eller kulturel art stor set kun indgår i debattoplæg o.l.
- **De geografiske afgrænsninger.** Der kan komme meget forskellige resultater ud af selv meget små manipulationer med geografiske afgrænsninger. Nogle analyser forsøger at takle problemerne ved at afprøve undersøgelsehypoteserne på flere forskellige niveauer.
- **Kausalitetsproblemet.** Uanset hvad man vælger som indikator i sin analyse, er det sjældent, at udfaldet af analysen kan henføres direkte til forbedringen af infrastrukturen. Infrastrukturen kan nedsætte transportomkostningerne, hvilket kan indbringe virksomhederne konkurrencefordele. Men det kan lige så godt være andre forhold, som øger virksomhedernes potentialer, og som måske efterfølgende intensiverer virksomhedernes brug af infrastrukturen. På helt samme måde kan virksomheder gå ind i stagnation helt på trods af stærkt forbedrede infrastrukturforhold.

Nogle analyser i denne oversigt søger at "løse" problemet gennem et omfattende sæt af forbehold. Andre bruger flere forskellige analysemetoder i kombination for at takle kausalitetsproblemet, som må anses for det vigtigste - og sværeste - i alle former for vurderinger af transportinfrastrukturens regionale betydning.

- **Det kontrafaktiske problem.** Hvad ville der være sket, hvis den analyserede foranstaltning ikke var gennemført? Det antages i almindelighed, at udviklingen ville være mindre optimal, i hvert fald ved analyser, som omfatter hele landet. Det er ikke nødvendigvis tilfældet i en regional sammenhæng. Ex-ante evalueringer indeholder normalt en takling af det kontrafaktiske problem, ex-post evalueringer sjældnere, fordi det skaber store metodiske problemer.
- **Alternativproblemet.** Anlæg af infrastruktur udgør samfundsmæssige investeringer, som ofte foretages for offentlige midler. Men spørgsmålet er, om samme midler med større velfærdsgevinster og større erhvervsudvikling kunne bruges til andre (infrastruktur)projekter. De rapporter, som gennemgås i dette notat forholder sig ikke til dette problem.

Endelig har de gennemgåede rapporter flere gange givet udtryk for et **pålidelighedsproblem**. Uanset at virksomhedsledere har haft til hensigt at give oprigtige oplysninger, lider pålideligheden i flere analysers interview- og spørgeskemasektioner under, at lederne har manglet overblik over egne transportdispositioner, og at virksomhedernes planlægningsdispositioner har en langt kortere tidshorisont end infrastrukturinvesteringerne.

En enkelt analyse (B.3) diskuterer det fænomen, at virksomhederne ikke handler "rationelt" eller økonomisk optimalt, fordi transaktionsomkostningerne ved at indhente informationer og skifte politik er større end de formodede fordele.

Alt andet lige reducerer virksomhedernes adfærd opnåelsen af konkurrencefordele ved infrastrukturen eller den udskyder opnåelsen af fordelene på ubestemt tid.

3. Analysernes hovedkonklusioner

Følgende hovedkonklusioner går igen i flere af de analyserede rapporter:

- De analyser, som gennemgår indikatorer for regional udvikling, finder samstemmende, at konstaterbare effekter for den regionale erhvervsudvikling af selv forholdsvis store infrastrukturanlæg er marginale. Der kan ikke eller kun sporadisk spores en positiv - eller negativ - virkning af infrastrukturen på produktionsværdi, beskæftigelse og bruttofaktorindkomst. En meget væsentlig forklaring herpå er, at transportudgifterne udgør en meget lille del af virksomhedernes samlede omkostninger, og at små besparelser i denne omkostning kun har en meget lille samlet effekt. En anden forklaring, som især gælder i forbindelse med Storebæltsforbindelsen er, at samhandlen mellem regionerne på hver sin side af forbindelsen er begrænset.
- Analyser, som alene baserer sig på afdækning af virksomheders holdninger til transportsinfrastrukturens betydning for erhvervsliv og region, synes at konkludere, at en forbedret transportinfrastruktur har haft eller vil få væsentlig betydning for virksomhedernes adfærd og konkurrenceevne.

Spørgeskema- og interviewanalyser, som er mere faktasøgende, eller som bruger analysemetoden sammen med andre metoder, lægger større vægt på transporterens relativt lille betydning for virksomhedernes omkostninger og på, at virksomhedernes viden er begrænset, og at planlægningshorisonten er kort. Disse analyser er langt mere forbeholdne i deres vurdering af de regionale effekter. De fleste analyser nævner svaghederne ved alene at basere sig på interviews/spørgeskemaer.

- En enkelt analyse (B.16), som tager udgangspunkt i erhvervmæssige potentialer i Øresundsregionen, kommer dog til helt andre konklusioner end de øvrige analyser. Såfremt potentialerne i en storbyregion for alvor kommer til udfoldelse, vurderer denne analyse, at der vil opnås store samfundsmæssige integrationsgevinster.
- Den væsentligste effekt af infrastrukturforbedringer, som lader sig konstatere gennem analyser af statistiske kilder, synes at ligge på

arbejdsmarkederne. Det siger sig selv, at denne faktor er et led i udviklingen af den regionale arbejdsdeling og effektivisering af faktorudnyttelsen. Det er dog bemærkelsesværdigt, at en analyse (B.2) af virksomhedernes holdninger hertil viser, at erhvervslivet selv tillægger sammenhængen mellem vejinfrastruktur og rekrutteringsmuligheder en mindre betydning.

I serviceforetagender er man dog mere opmærksomme på persontransportspørgsmål og rekrutteringsmuligheder.

- Flere analyser opholder sig ved kendetegnene ved den regionale erhvervsstruktur, og konkludere at denne har en langt større effekt på de regionale erhvervsudvikling end nogen form for infrastruktur i sig selv kan give anledning til.
- Der foreligger en række ex-ante evalueringer af de regionale konsekvenser af storebæltsforbindelsen. De baseres på forskellige metoder, men når ikke frem til helt samme konklusioner. Nogle analyser (B.5 og B.6) hælder til den opfattelse, at regionerne omkring Storebælt vil begunstiges erhvervsmæssigt. Andre analyser (fx B.8 og B.10) finder, at erhvervsgrundlagets sammensætning vil gøre storebæltsforbindelsen til en fordel for regioner længere væk, primært hovedstadsområdet og den sydlige del af Jylland.

Sammenfattende kan siges om flertallet af analyserne, at de er meget forbeholdne overfor infrastrukturens regionale betydning. Relativt set, dvs målt i forhold til regionernes økonomiske aktivitet som helhed, vurderes effekterne at være små.

Det er ikke ensbetydende med, at disse analyser fraskriver enhver effekt af infrastrukturen på den regionale erhvervsudvikling. De finder blot, at det i en dansk sammenhæng, hvor infrastrukturen er veludbygget, bør infrastrukturen ses som en - lille - brik i den stadigt forekommende dynamiske strukturudvikling.

Der henvises til mere detaljerede konklusioner i afsnit 4.

4. Litteratur i forbindelse med de regionale effekter af transportinfrastruktur

Listen er delt op i to grupper:

- A: Vurderinger af de regionale effekter af transportinfrastruktur, som allerede er etableret, og som har fået lov til at fungere i en årrække. Formålet med disse undersøgelser er typisk at vurdere, om erhvervslivet har haft nytte af transportinfrastrukturen med forbedret konkurrenceevne og/eller øget jobskabelse til følge, og om de berørte regioner kan siges at være blevet bedre stillet.
- B: Vurderinger af mulige regionale effekter af transportinfrastruktur før større anlægsarbejder igangsættes. Disse analyser indgår dels som beslutningsgrundlag forud for anlægsarbejdet, men lige så meget som planlægningsgrundlag for myndigheder og virksomheder i de regioner, som anfægtes af anlægsarbejdet.

A.1: Nellemann, Rådgivende ingeniører og planlæggere v. Anne-Mette Hjalager og John Nielsen: Sallingsundbroen og rute 26 - undersøgelse af erhvervs- og udviklingsmæssige effekter af vejinfrastrukturforbedringer, Århus 1989

Der lå store forventninger til, at Sallingsundbroen og udbygningen af rute 26 fra Århus til Thisted i 1978 kunne give effekter i form af en øget erhvervsudvikling.

Rapporten er en evaluering af, om denne effekt efter en 10-årig funktionsperiode har vist sig. Projektet er led i Vejdirektoratets udredningsarbejde om behovet for udbygninger af de jyske tværveje.

Der er mange metodiske problemer forbundet med at foretage effektevalueringer. Evalueringen bygger derfor på en kombination af kvantitative data, specielt særkørsler fra Danmarks Statistik, som i detaljer skulle belyse erhvervsudviklingen på Salling og Mors og kvalitative data indhentet gennem interviews, observationer og andre kilder.

Trafikbetjening før og nu. Der er sket betydelige trafikforbedringer langs rute 26. Motortrafikvejsstatus har sammen med omfartsmulig-

heder omkring byer på Mors og i Salling medvirket hertil. Sallingsundbroens etablering kan betegnes som en meget væsentlig faktor for trafikafviklingen, hvilket kan aflæses af et trafikspring på 2,55 gange efter broens åbning.

Især i slutningen af 80-erne er trafikintensiteten øget betragteligt på rute 26. Den lokalt genererede trafik og trafik, som "flyttes" fra andre ruter på grund af fordelagtigere tidsøkonomi, tegner sig for en stor andel op til 1983. Herefter sker tillige en vækst i de trafikmængder, som skal til og fra Thy-området.

Udviklingen i befolkningstallet og arbejdsmarkedet. Den mest markante effekt af Sallingsundbroen er, at arbejdsmarkedet er blevet større. Det kan aflæses af pendlingen. Især har morsingboerne efter 1978 kunnet udnytte jobmulighederne i industrien i Salling og Skive i langt højere grad end tidligere. Dette kan tolkes som, at arbejdsmarkedsmekanismerne er bragt til at fungere mere optimalt, idet Skives og Sallings erhvervsliv har fået større valgmuligheder for arbejdskraft. Det er dog bemærkelsesværdigt, at arbejdspladserne på Mors øjensynlig benytter sig langt mindre af arbejdskraften sydfra. Det gælder dog ikke funktionærarbejdspladser, som ikke har muligheder for at rekruttere kvalificerede lokale arbejdstagere.

Omkring transportinfrastrukturens ibrugtagning er der sket en befolkningsmæssig vækst i en bræmme omkring rute 26. Det er dog ikke nødvendigvis et resultat af vejinfrastrukturen. For netop i denne bræmme ligger de byer, som har de bedste byfaciliteter. Det er ikke utænkeligt, at tilstedeværelsen af byfaciliteter har større betydning for befolkningstilvæksten end vejinfrastrukturens kvalitet.

De kommuner, som rute 26 løber igennem, har haft en vækst i arbejdspladser. Tilvækstens størrelse og sektorfordeling er meget forskellig fra kommune til kommune, men det er væsentligt i denne sammenhæng at notere, at den største tilvækst samlet set finder sted allerede før 1980 og dermed før indkøringen af transportinfrastrukturen. Fremstillingserhvervene havde dog størst vækst efter 1980, mens det omvendt gjorde sig gældende for serviceerhvervene.

Ledigheden har været stigende frem til efter ibrugtagningen af infrastrukturen, og er nedbragt igen i en periode herefter. Reduktion i antallet af ledige skete i denne periode hurtigere i Salling/Mors end i resten af landet.

Disse analyser af befolknings-, arbejdsmarkeds- og erhvervsudvikling kan sandsynliggøre, at infrastrukturen ikke øver en entydig, endsige voldsom indflydelse på forholdene i en region. Der findes udviklings-træk, som kan beskrives som positivt sammenhængende med infra-

strukturetableringerne: Men de er få og for lidt markante til, at trafikforbedringerne alene kan bære æren for dem. Udviklingen synes i høj grad at aftegne det grundlag og de potentialer, som i forvejen findes lokalt. I denne region har disse potentialer øjensynlig først og fremmest været til stede i de sekundære erhverv.

Industriens udvikling. Industrien er i almindelighed særligt transportforbrugende og særligt afhængig af kontakten til omverdenen. Derfor studeredes industriens udvikling særligt indgående i analysen for Vejdirektoratet.

Analysen kunne dog langt fra levere entydige resultater. I sammenligning med landsgennemsnittet er der sket en større vækst målt i beskæftigelse i industrien både i Viborg amt som helhed og i Salling/Mors området. Men det øvrige Viborg amt distancerer sig i vækst fra Salling/Mors området.

Hvad angår antallet af virksomhedsetableringer og -nedlæggelser, kan analysen ikke påvise en markant anderledes situation for Salling/Mors end for resten af amtet. Jobskabelsen ved virksomhedsoprettelser er lidt større efter broetableringen, end før. Men hvad angår udvidelser og indskrænkninger i bestående virksomheder er forskellene så marginale, at det ikke giver nogen holdepunkter for at mene, at infrastrukturforbedringerne har sat sig spor i industriens udvikling.

De mere detaljerede brancheanalyser udpeger træ- og møbelindustrien som en særlig vækstbranche i Salling/Mors-området. Nærings- og nydelsesmiddelindustrien, papir og grafisk industri og jern- og metalindustrien vinder også frem i Salling/Mors, men relativt mindre end i Viborg amt som sådan. Udviklingstendenserne er ikke så kraftigt afvigende for Salling/Mors, at man med sikkerhed kan tillægge infrastrukturen en betydning.

Hvis de nationale branche-vækstrater lagdes til grund for udviklingen i Salling/Mors, villet lokalområdet have opnået en ringere vækst, end virkeligheden viste. Tilsvarende har området udvist en lidt større vækst end det ville have gjort, hvis branchesammensætningen svarede til landsgennemsnittet. Disse konklusioner, som på grund af metode-mæssige problemer må tages med forbehold, tyder på, at der lokalt i perioden frem til slutningen af 1980-erne var en god industriel grokraft, som er betinget af lokale branchesammensætninger og andre faktorer. Disse faktorer eksisterede både før og efter infrastrukturforbedringerne.

Amtskommunens og kommunernes plandispositioner har fulgt vejinfrastrukturforbedringerne op. Det er for kommunernes ved-

kommende ved at de udlægger erhvervsarealer i umiddelbar tilknytning til Rute 26.

Kommunernes erhvervs politik er i den 10-årige periode efter broetableringen og forbedringerne af vejinfrastrukturen ikke i særlig grad bundet op på udnyttelse af denne attraktion. Tværtimod koncentrerer man sig om at "nurse" de eksisterende virksomheder. En undtagelse er dog Morsø Food Park, som har beliggenheden ved vejen som en væsentlig handlingsparameter. Det har dog ikke været tilstrækkeligt til at tilføre initiativet den succes, som forventedes.

Erhvervslivets reaktioner på bedre trafikforbindelser. Interviews i 11 industrivirksomheder skulle illustrere virksomhedernes opfattelse af transportinfrastrukturens forbedringer i forhold til deres egen situation.

Til trods for, at flere virksomheder søger at fungere efter just-in-time lignende produktionsprincipper og fremover ønsker at gøre det i endnu højere grad, er der ikke noget, der tyder på, transportinfrastrukturen har haft en indflydelse på virksomhedernes produktionsmæssige dispositioner. Kun en enkelt virksomhed, som er beliggende på Mors, tillægger broetableringen en væsentlige betydning for produktion og distribution.

Interviewene kan ikke finde holdepunkter for, at forbedringerne af transportinfrastrukturen har givet anledning til væsentlige ændringer af virksomhedernes valg af leverandører eller en særskilt anledning til, at nye kundeemner opsøges. På det praktiske plan har en virksomhed ved omlokalisering dog fået nemmere distributionsforhold på den måde, at den kan modtage større forsendelser.

Ingen af de interviewede virksomheder har et godt overblik over deres transportomkostninger og deres alternativer til den nuværende transportform. Der er intet der tyder på, at virksomhederne overvejer at ændre deres valg af transportform væsentligt.

Virksomhederne har ikke givet udtryk for, at transportinfrastrukturen har betydning for rekruttering af personale, og det er heller ikke infrastrukturen, som betinger, hvilke uddannelsesinstitutioner, kursustilbud og forretningsservice, som virksomheder vælger.

Virksomhederne tillægger vejenes standard en meget ringe betydning for lokalisering - de er nemlig lokaliseret og de fleste har ingen intentioner om at flytte virksomhederne, selv ved uhensigtsmæssige og "klemte" lokaliseringer. Et par af de virksomheder, som er etableret ved rute 26 peger dog på de transportmæssige fordele. Beliggenheden ved rute 26 har også den fordel, at bygningerne kan fungere som en "reklamesøjle".

Til trods for, at de fleste virksomheder spurgt i generelle termer tillægger infrastrukturen en betydning for erhvervsudviklingen, er der mindre belæg for at transportinfrastrukturen har en afgørende indflydelse på den enkelte virksomheds helt konkrete dispositioner. Virksomhedernes udfoldelsesmuligheder er ikke bare baseret på infrastrukturen, men tillige på faktorer i det lokale erhvervsgrundlag, i nationale forhold og i stigende grad i internationale forhold og konjunkturer.

Så længe vejinfrastrukturen vurderes til at være rimelige - og her er det vide rammer -, vil virksomhedernes strategiske overvejelser i langt højere grad centrere sig om andre forhold end transportinfrastrukturen.

A.2.: Vejdirektoratet, Økonomisk Statistisk Afdeling: Farøforbindelsens betydning for 26 virksomheder i Storstrøms Amtskommune, September 1987

Analysen er blevet til i et forsøg på at inddrage andre positive effekter af vejinfrastruktur, end de, som vejmyndighederne normalt lader indgå i cost-benefit beregningerne.

Analysen er gennemført i 1987 og omfatter Storstrøms amt. Motorvejsanlæggene og Farøbro-forbindelsen er undersøgelsens genstand.

Analysen konkluderer, at for de 26 virksomheder kan de særlige erhvervsmæssige fordele opgøres til 2 mio kr pr år. Dette beløb angives af virksomhederne som værende sparet på transport efter forbedringerne af transportinfrastrukturen.

Storstrøms amt har ca 800 virksomheder, og analysen forventer tilsvarende fordele for disse andre virksomheder, tillige med, at virksomheder beliggende udenfor regionen også vil opnå fordele. Analysen foretager ikke et samlet skøn herover.

De erhvervsmæssige fordele har analysen delt op i tre kategorier, som alle har at gøre med logistikfordele:

- forbedret transportplanlægning,
- forbedret lokalisering,
- reducerede lageromkostninger.

De fleste af de 26 virksomheder har oplevet en bedret transportplanlægning. Forbedringerne er opnået ved en reduktion af reservetidsforbrug til trafikale problemer. Ved planlægningen af transporter over

Storstrømmen behøver virksomhederne ikke længere at tage hensyn til, at der kan opstå tilfældige kødannelser.

Kun få af de 26 virksomheder har oplevet en forbedring af deres lokalisering som større opland m.v. Men for disse få har forbedringen til gengæld haft en stor betydning. Disse virksomheder har haft en omsætningsfremgang i størrelsesordenen 16 mio kr årligt.

Ingen af de 26 har følt sig tilskyndet til ændringer af lagerstrategi, fx reduktion af sikkerhedslager.

Det er karakteristisk, at den overvejende del af de virksomheder, der er blevet påvirket, er beliggende syd for Storstrømmen, formentlig på grund af disse virksomheders livligere samhandel med resten af Danmark end sydsjællandske virksomheders samhandel med Lolland-Falster.

A.3.: Niels Krawack: Langelandsbroens betydning for Langeland. Specialeopgave ved Geografisk Institut, Århus Universitet, 1976

Undersøgelsen fokuserer på virkninger af Langelandsbroen - indviet i 1966 - for Tåsinge og Langeland.

Analysen anvender tilgængelige statistiske kilder samt en spørgeskemaanalyse hos industrivirksomheder.

Analysen konstaterer, at Tåsinge - og i mindre grad Langeland får forstadsstatus i forhold til Svendborg. Befolkningstallet stagnerer på Langeland i modsætning til tidligere nedgang. Tåsinge oplever en tilvækst i befolkningen.

De på Langeland bosiddende finder efter broetableringen i stigende grad beskæftigelse i industrien og bygge- og anlægssektoren. Rapporten konkluderer, at erhvervsudviklingen på Langeland er positiv som følge af broen, men denne konklusion er ikke nødvendigvis korrekt. Senere i rapporten konstateres, at pendlingen er steget kraftigt efter etableringen af broen, og at det især er industrierhvervene, som trækker. Det er formentlig derimod en rigtig konklusion, at afvandringen fra Langeland ville have været større, hvis ikke broen var blevet etableret.

Ved at sammenligne Langeland og Mors i henseende til arbejdsløshed, konstaterer rapporten, at broforbindelsen ikke har nogen betydning for nedbringelsen af ledigheden. Ledighedsmønstret følger i meget høj grad de nationale svingninger.

Spørgeskemaanalysen når frem til, at blandt de "gamle" virksomheder på Langeland havde størsteparten ikke nogen opfattelse af nye fordele som følge af broen. Et par stykker nævner ulemper, og enkelte andre havde en meget positiv opfattelse af broens virkninger.

De nytilflyttede virksomheder ville derimod ikke have valgt en lokalisering på Langeland, hvis ikke broen var bygget. Rapporten finder, at der er et relativt stort antal nytilflyttede, og at de beskæftiger mange. De nytilflyttede er filialer af foretagender beliggende andre steder, og rapporten vurderer, at der kan opstå problemer med arbejdspladsernes stabilitet og virksomhedernes bidrag til de lokale erhvervsmiljø.

Serviceerhvervene er analyseret i rapporten. Der konkluderes, at der er sket en rationalisering af udbudet med nedlæggelse og sammenlægning af enheder. Men denne udvikling kan langt fra tilskrives broen alene, konkluderes det. Det er en udvikling, som finder sted i alle dele af landet efter helt samme mønster og med samme styrke.

Rapporten konkluderer sammenfattende, at der ingen sammenhæng er mellem de store forventninger, der næredes til udviklingen på Langeland før broens etablering, og de resultater, der kan konstateres efter 10 år.

B.1.: Konsulentfirmaet Grønborg og Myrup: Højklassede vejes betydning for materialestyringen i de midt- og vestjyske erhvervsvirksomheder, Vejdirektoratets projekt om de jyske tværveje, 1989

Analysen sammenligner industrivirksomheder fra to lokalområder: Et område præget af gode transportforbindelser (Kolding, Vejle, Fredericia og Odense) og et området præget af dårligere transportforbindelser (Midt- og Vestjylland). De virksomheder, der er udvalgt til interviews tilhører samme brancher, nemlig jern- og metal og elektronik.

Analysen finder, at virksomheder i Midt- og Vestjylland har markant højere transportomkostninger end virksomheder i det mere centralt beliggende område. Men dette resultat omgærdes med mange forbehold, herunder at basismaterialet har været lille, og at virksomhedernes opmærksomhed omkring transportforhold og vejinfrastrukturens betydning har været overordentlig marginal.

Gennem supplerende analyser finder rapporten, at forhold som logistikorientering, eksportorientering, brug af egne eller fremmede transportere, forretningsmæssige traditioner m.v. har en mindst lige så

stor eller større betydning for transportudgifterne end lokaliseringen i forhold til det højklassede vejnet.

B.2.: Konsulentfirmaet Lisberg, Kolding: Erhvervsundersøgelse i Midt- og Vestjylland. Vejdirektoratets projekt om de jyske tværveje, 1989

Analysen baserer sig på en spørgeskemaanalyse hos mere end 500 virksomheder i Midt- og Vestjylland. Det væsentligste formål med analysen er at kortlægge erhvervslivets holdninger til vejinfrastrukturen og dens betydning for deres virksomhed og for udviklingen i regionen.

Holdningsdelen af analysen finder, at mere end 90% af virksomhederne er helt enige i, at forbedringer af vejinfrastrukturen kan fremme den økonomiske vækst.

Vejenes betydning for virksomhedernes drift hersker der også stor opbakning omkring. 73% af virksomhederne er enige i, at veje har stor betydning. Det er især kemisk industri, sten-, ler- og glasvirksomheder, transportfirmaer samt handels- og servicevirksomheder, der tillægger vejenes standard en meget stor betydning. Især virksomheder, som er inde i en ekspansion finder, at vejnettets udbygning er magtpåliggende.

Undersøgelsen kommer også ind på, om vejnettets tilstand i dag giver problemer for virksomhederne. Det er langt færre - omkring halvdelen - af virksomhederne som peger på, at de er ramt af forskellige problemer, som kan tilskrives dårlige veje.

Analysen kommer ikke ind på den økonomiske eller beskæftigelsesmæssige betydning af konstaterede problemer med vejnettet. Den søger heller ikke at kontrollere svarpåidelighed fx ved at afdække virksomhedernes betalingsvillighed ved vejprojekter. Analysens værdi som holdningsanalyse er god, men dens værdi som planlægningsgrundlag kan diskuteres.

B.3.: Koed Madsen, Tage: Udviklingsmuligheder for fynsk erhvervsliv i lyset af den faste storebæltsforbindelse og EF's indre marked. Storebæltsgruppen. Den Fynske Fond for Erhvervsøkonomisk Forskning, September 1990

Rapporten analyserer med stor grundighed omkring 500 fynske virksomheders markedsgrundlag. Analysen finder blandt andet, at det regionale marked er relativt vigtigt, selv for virksomheder, som er

internationalt orienterede, og at markedspotentialerne i resten af Danmark og i udlandet ikke kan siges at udnyttes optimal.

Det konstateres, at der er psykologiske barrierer for at overskride Storebælt, sådan som infrastrukturen er i øjeblikket. På helt samme måde er der både psykologiske og praktiske barrierer for at udnytte andre markeder. Men til gengæld har de virksomheder, forskergruppen har interviewet, på ingen måde klare strategier for, hvad de vil foretage sig, når storebæltsforbindelsen åbner.

Rapporten diskuterer kortfattet transaktionsomkostningsproblematikken. Såvel i forbindelse med infrastruktur som i forbindelse med det Indre Marked virker virksomhederne uforberedte. Det tilskrives, at omkostninger i forbindelse med at indhente relevant information og bearbejde den forekommer at være større end omkostninger ved en mere opportunistisk adfærd.

B.4.: Nils Groes: En fast forbindelse, Institut for Grænseregionsforskning, Åbenrå, 1979

Notatet som er et debatoplæg, indeholder et løst overslag på virkningerne for Sønderjylland af en fast forbindelse. Det konkluderes, at en fast forbindelse ikke vil få nogen afgørende virkning for grænselandets erhvervsudvikling.

Analysen konkluderer, at en fast forbindelse vil øge den indenlandske konkurrenceevne, men forsøger ikke at opgøre dette for Sønderjyllands vedkommende.

B.5.: Hoff & Overgaard: Erhvervslivet og en fast forbindelse. Nogle konsekvenser belyst ved eksempler, Glostrup, 1985

Rapporten baserer sig på interviews med 30 brancheforeninger og 140 virksomheder, som næsten alle har aktiviteter på begge sider af Store Bælt.

Analysen har til hensigt at bidrage med vurderinger af virksomhedernes fordele af infrastrukturen ud over de traditionelle tidsøkonomi beregninger.

De fleste virksomheder giver udtryk for, at en fast forbindelse over Store Bælt vil gavne dem. For de fleste er fordelene dog små og svære at måle.

Visheden om en fast forbindelse over Store Bælt vil indvirke på eksisterende virksomheders dispositioner. Rapporten peger på, at mange virksomheder vil flytte deres lagre, ændre deres lagerpolitik og få en anden salgs- og serviceorganisation for derigennem at udnytte den faste forbindelses bedre transportmuligheder. Derimod mener rapporten, at der næppe vil blive tale om at flytte fabrikker og anlæg, hvor der er bundet et stort kapitalapparat, eller hvor der er en stærk tilknytning til den lokale arbejdskraft.

Derimod vil der ved lokalisering af nye virksomheder og nyanlæg i bestående virksomheder blive taget hensyn til de forbedrede transportmuligheder, og det vil virke fremmende for erhvervslivets konkurrenceevne.

I de relativt få undersøgte virksomheder har rapporten konkret redegjort for besparelser på 23 mio kr årligt og sandsynliggjort besparelser på 20 mio kr om året for andre virksomheder i samme branche.

Rapporten skønner de samlede besparelser for erhvervslivet til mindst 350 mio kr om året.

Rapporten forudser, at Fyn og områderne nær Store Bælt vil få en øget erhvervsmæssig vækst, og at den samlede vækst i erhvervslivet vil blive styrket. Det fremgår ikke af rapporten, hvorledes man er nået frem til denne konklusion.

B.6.: P. Nyboe Andersen, Nils Groes og Hans Zeuthen: En fast forbindelse - ejerforhold, finansiering, beskæftigelse, betalingsbalance og rentabilitet, Ministeriet for Offentlige Arbejder, 1985

Rapporten søger at prognosticere de regionale konsekvenser i forbindelse med etableringen af en storebæltsforbindelse. Der deles op i fire forskellige kategorier:

- Direkte virkninger for Korsør og Nyborg. Det konkluderes, at beskæftigelsesvirkningerne vil være negative og bero på en nedlæggelse af færgefarten. Der vil kunne påregnes positive virkninger ved anlægsarbejdet og ved vedligeholdelse i Nyborg og Korsør.
- Følgevirkninger for den øvrige øst-vest trafik, som vil ramme beskæftigelsen i forbindelse med færgefarten i havnebyer som Ebeltoft, Århus, Kalundborg, Juelsminde, Grenå og Hundested. Det konkluderes, at især de mindre byer vil kunne berøres mærkbart af reduktioner i færgetrafikken, men at takstpolitikken på Store Bælt er afgørende for omfanget.
- Trafikantfordele, dvs fordele som opstår som følge af tidsbesparelser og fjernelse af barrierer. Det giver alt andet større konkurrencefordele. Rapporten fastslår, at de største fordele vil komme Vestsjællands og Fyns amter til gode, mens også Vejle, Ribe og Sønderjyllands amter vil opnå reduktioner i transportomkostningerne. Samlet set beregner rapporten, at dette svarer til 500-600 mio kr (84-priser) pr år. Hvis der sker nedlæggelse af Kattegatruterne, vil Nordjyllands, Viborg og Århus amter til gengæld stilles dårligere.
- Indirekte beskæftigelsesvirkninger som følge af, at virksomhedernes konkurrenceevne forbedres. Rapporten fastslår, at denne effekt må antages at være beskedent al den stund, at transportomkostninger udgør en lille del af industrivirksomhedernes omkostninger, og at samhandlen mellem øst og vestdanmark er forholdsvis lille. Serviceerhvervene vil dog stilles anderledes. Men rapporten vurderer, at selv Fyn som begunstiges mest, kun vil få en marginal positiv effekt af konkurrencefordelene på transportsiden. Rapporten hælder endvidere til den opfattelse, at der også vil ske en nedgang i beskæftigelsen i serviceerhvervene som følge af rationalisering af virksomhedernes afdelingsstruktur og lagerpolitik.

Som en slags kompensation for de negative direkte effekter for beskæftigelsen i Korsør og Nyborg vil kunne høste fordele af en mere central beliggenhed. Der sættes ikke tal på denne fordel.

B.7: Planstyrelsen, Miljøministeriet: Landsplanmæssige vurderinger af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, Februar 1985

Planstyrelsens udgangspunkt for denne rapport er den regionalpolitiske målsætning om at sikre en ligelig udvikling i landet. Den faste storebæltsforbindelse analyseres i dette lys, dog primært med sekundærkilder.

Planstyrelsen slår fast, at ændringer i den regionale industribeskæftigelse ved etablering af en fast forbindelse totalt set er positive, men af begrænset omfang. Årsagen er, at handelen mellem Øst og Vestdanmark kun udgør ca 18% af den samlede produktion og at transportomkostningerne af denne produktion kun udgør ca 7% af vareprisen.

De byer, hvis arbejdsmarked rammes af færgenedlæggelser, vil kun kunne mærke effekten med en stigende ledighed på 1-2%. Rapporten bemærker dog, at disse byers erhvervsmæssige attraktivitet i øvrigt kan risikere at falde, men der gøres ingen forsøg på at estimere effekterne heraf.

Rapporten gentager konklusionerne fra andre analyser (fx konklusionerne fra Nyboe Andersen m.fl., jvf. ovenfor).

B.8.: Gösta Toft: Regionaløkonomiske effekter af en fast storebæltsforbindelse, Institut for Grænseregionsforskning, februar 1985

Formålet med rapporten er at vurdere produktions- og beskæftigelses-effekterne som en fast forbindelse over Store Bælt vil få for de enkelte regioner i Danmark. Rapporten konkluderer, at indenfor serviceerhvervene vil Hovedstadsregionen formentlig få den største positive effekt.

For industriens vedkommende estimerer rapporten, at effekten samlet set er ubetydelig målt i beskæftigelsestermer. Men der kan forventes regionale forskelle, hvis størrelse dog afhænger af takstniveauerne.

De midt- og sønderjyske amter og Fyns amt vil få den største beskæftigelsesmæssige positive effekt, når erhvervsstruktur og regional eksporttilbøjelighed ses i sammenhæng.

Østdanmark vil derimod kunne forvente et fald i industribeskæftigelsen, fordi den interregionale handel vil øges og fordi de fynske og jyske industrierne vil få større konkurrencefordele.

De øvrige regioner vil opleve en negativ beskæftigelseeffekt, fordi en øget import fra Østdanmark ikke modsvares af en øget eksport til Østdanmark.

De helt konkrete udfald vil afhænge af takststruktur og de vil afhænge af, om Kattegatruterne i et eller andet omfang kan bevares.

B.9.: Nils Groes: Storebæltsregionen - udvikling og strategi for Fyn og Vestsjælland, AKF, 1991

Skriftet er et strategisk oplæg. I denne sammenhæng er det tilstrækkeligt at referere rapportens konstatering af, at de to storebæltsregioner, Fyn og Vestsjælland har haft en erhvervs- og industriudvikling i de forløbne to årtier, som ligger under landsgennemsnittet.

Rapporten konkluderer, at det stiller ekstra store krav til regionerne selv, deres arbejdsdeling og ressourcudnyttelse, hvis de skal gøre sig gældende fremover.

B.10.: Bjarne Madsen og Chris Jensen-Butler: Regionale konsekvenser af den faste Storebæltsforbindelse m.v., AKF, 1991

Denne analyse ser på Storebæltsforbindelsens effekter på den interregionale handel og på den økonomiske aktivitet i regionerne.

Rapporten konkluderer, at effekterne på den regionale udvikling er begrænsede.

Analysen finder, at hovedstadsregionen vil opnå størst fordel af en fast Storebæltsforbindelse med stigning på ca 0,13% af produktionsværdien. Fyns og Ribe amter får også fordele på hhv 0,09 og 0,10 % af produktionsværdien. Vejle og Århus amter får en gevinst på 0,05 % af produktionsværdien.

Sønderjyllands, Ringkøbing, Viborg og Nordjyllands amter vest for Storebælt og Vestsjællands, Storstrøms og Bornholms amter øst for Storebælt forventes alle at blive dårligere stillet end de øvrige amter, idet der stort set ikke forventes nogen påvirkning af produktionssomfanget.

Effekterne opgjort i beskæftigelse og bruttofaktorindkomst er nogenlunde af samme størrelsesorden.

B.11.: Sven Illeris, Leif Jakobsen og Per Madsen: Storebæltsforbindelsens indflydelse på den langsigtede regionale erhvervsudvikling: EDB-branchen som eksempel, AKF, arbejdsrapport, Marts 1990

Analysen bidrager med en sammenfatning af teorier om transportinfrastrukturens betydning for erhvervslokalisering. Det konstateres, at godstransportomkostningerne har fået en stadig ringere lokaliseringsmæssig effekt, men at betydningen af omkostningerne i forbindelse med persontransport er stigende.

Rapporten gengiver konklusionerne af (de meget sparsomme) effektanalyser af de erhvervsmæssige virkninger af infrastrukturen. Det konstateres, at alle analyser konkluderer, at effekterne er beskedne.

Det store flertal af interviewede edb-virksomheder forventede ikke mærkbare ændringer i deres konkurrencesituation som følge af den faste forbindelse og de eventuelle færgenedlæggelser. Dette gjaldt meget udpræget software- og systemudviklende samt rådgivende virksomheder samt elektronikvirksomheder. For totalleverandørerne, der især betjener et lokalt marked, kunne enkelte vestsjællandske og fynske virksomheder begynde at konkurrere på hinandens markeder, som før var adskilte lokale markeder.

Flere virksomheder mener, at Storebæltsforbindelsen vil betyde en nedbrydning af psykologiske barrierer.

B.12.: Jakobsen, Leif: Storebæltsforbindelsens indflydelse på erhvervsudviklingen i Korsør, AKF, 1991

Analysen tjener til at belyse følgerne for den industrielle erhvervsudvikling i Korsør kommune, når den faste forbindelse er åbnet.

Analysen baseres på interviews med 12 virksomheder. De giver umiddelbart udtryk for, at den faste Storebæltsforbindelse ikke vil have nogen betydning for deres virksomheds lokalisering, men nok for deres konkurrencesituation.

Virksomhederne med et lokalt, regionalt og et vist nationalt marked vil efter ledernes opfattelse komme ud for de største ændringer i deres konkurrencesituation ved, at vestdanske virksomheder bliver konkurrenter eller måske samarbejdspartnere.

Ligeledes vil disse virksomheder, som tillige er en del af en koncern eller lignende med geografisk opdelt markeder, komme ud i en situation, hvor omorganisering og specialisering af produktionen inden

for koncernen kan komme på tale og dermed en udvidelse af den enkelte afdelings geografiske marked. Det kan betyde lukninger.

Virksomheder med nationale markeder ser mulighed for at opnå en styrket position .

Analysen peger på, at store vanskeligheder på det lokale arbejdsmarked og i det lokale erhvervsliv allerede i 10-året før storebæltsforbindelsens påbegyndelse, ikke vil blive mindre i tiden efter broens ibrugtagning. Derved understreger analysen betydningen af det lokale erhvervsgrundlag som en hovedfaktor i udviklingen.

B.13.: Jørgen Kristiansen: Transportforbindelser og Nordjyllands erhvervsudvikling. To scenarier for Nordjylland, Aalborg Universitetscenter, April 1993

TRANE-projektet, som denne rapport er en del af, sætter fokus på Nordjyllands transport- og handelsforbindelser til det sydlige Norge og Vestsverige. Projektet vurderer mulighederne for at effektivisere transportinfrastrukturen som et af midlerne til at styrke Nordjyllands erhvervsudvikling og markedsplacering.

Der foreligger en række rapporter fra projektet, rapporter som dog kun mere marginalt beskæftiger sig med at analysere de erhvervs-mæssige effekter af infrastruktur. Denne effekt diskuteres kun i lyset af antagelser om fremtiden.

Det forudsættes, at hvis den gunstige udvikling i Scenarie B skal ske fyldest, må transportinfrastrukturen moderniseres. Denne modernisering omfatter alle transportformer, ikke mindst færge- og jernbanetransporten. Nordjylland skal være en "mønsterkorridor" for informationsteknologi, trafiksikkerhed og miljøvenlighed.

Men infrastruktur ses herudover som et bredere begreb end fysiske investeringer i veje, jernbaner, havne m.v. Det er afgørende for TRANE-projektets og dets forslag til initiativer, at de "hårde" og de "bløde" foranstaltninger hænger sammen.

Det er rapportens synspunkt, at miljø- og konkurrencebegrundede afgiftsformer i EF betyder, at vejtransportens andel af det samlede transportarbejde vil stagnere efter år 2000.

Øvrige rapporter i TRANE projektet: Et handlingsprogram for Nordjylland på transportområdet: Oplæg til initiativer, Januar 1993
Oplæg til hovedområder, Marts, 1993

B.14.: Johs. Vibe-Petersen: Kvantificering af regionalanalyser. Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, AUC, 1992.

Rapporten er et notat, som beskriver muligheder for statistisk baserede analyser af regionaløkonomiske data med henblik på at undersøge spørgsmål om effekter af infrastrukturudbygning på økonomisk aktivitet i regionerne.

Arbejdet baserer sig på AKFs regionaløkonomiske data.

Rapporten venter ikke at kunne finde tydelige spor i datamaterialet som følge af infrastrukturinvesteringer; argumentet er, at disse effekter drukner i eller overlejres af andre effekter. I stedet benytter rapporten sig af begrebet "centralitet", som snarere knytter sig til beliggenhed og i denne sammenhæng til tidsøkonomi. Den nævner, at der i sagens natur kan være fordele ved en "central" beliggenhed, men at der også kan opstå muligheder for ikke-centralitetsbetinget vækst i andre regioner.

B.15.: Bjarne Madsen og Chris Jensen-Butler: Regional Economic Consequences of a Fixed Link over Fehmarn Belt, High Speed Trains and Inter City-Trains etc, AKF, Udkast, april 1993.

Rapporten om Fehmarn forbindelsen er endnu ikke publiceret. Der foreligger nogle foreløbige konklusioner i et udkast samt i udskrifter fra computerkonferencer.

Etableringen af en Fehmarn forbindelse vil flytte nogen godstrafik fra Storebælt og færgeforbindelser mellem Sverige og Tyskland.

Beregningerne viser, at nedlæggelsen af færgeforbindelserne over Østersøen vil betyde et tab af arbejdspladser i Storstrøms amt, et tab som langt fra kompenseres af det antal jobs, som skabes ved vedligeholdelses- og servicefunktioner. Jobtabets størrelse afhænger af den tekniske løsning af den faste forbindelse.

Rapporten søger med modelberegninger at estimere effekterne af en øget konkurrenceevne i regionen. Det er vigtigt at notere, at Fehmarn forbindelsen vil få mere positive effekter for Fyns og Vestsjællands amter ned for Storstrøms amt. Men alt i alt må de positive beskæftigelsesmæssige effekter vurderes at blive meget små. Der vil maksimalt kunne skabes omkring 300 nye jobs i Storstrøms amt, konkluderer beregningerne.

For turismen vil den faste forbindelse have en tilsvarende forsvindende lille betydning. Rapporten baserer dette på vurderinger af transportomkostningernes størrelse ved turistbesøg.

Der vil komme en større gennemstrømning af trafik gennem regionen. Men rapporten konkluderer, at dette vil have en negativ effekt på beskæftigelsen i Storstrømsregionens detailhandels-, hotel- og transporterhverv. Det er usandsynligt, at der vil komme en positiv nettoeffekt ud af, at virksomheder ønsker at lokalisere sig langs en forbedret transportinfrastruktur.

Det konstateres endelig, at forbedringer af togtrafikken vil øge Storstrømsregionens rolle som pendlingsopland til hovedstadsområdet. Det vil kunne skabe øgede indtægter til regionen og skabe afledt beskæftigelse. Denne effekt er meget væsentligere for regionen end alle andre former for effekter.

B.16. Christian Wichmann Matthiessen og Åke E. Andersson: Øresundsregionen. Kreativitet. Integration. Vækst, Munksgaard, 1993

Bogen behandler den økonomiske integration i Øresundsregionen. Den teoretiske forudsætning for undersøgelserne er, at en broforbindelse vil skabe en helt ny balance i netop denne form for region, som består af bykoncentrationer på hver side af sundet.

Bykoncentrationen begrundes, hvorfor det netop her er muligt at skabe en langt større integrationsgevinst end i regioner med andre karakteristika, fx Storebæltsregionen. Øresundsregionen opnår et "springadvancement". Med udgangspunkt i analysemetoderne og gevinstvurderingerne i forbindelse med realiseringen af det Indre Marked, skønner bogen, at den fri bevægelighed af produktionsfaktorer i Øresundsregionen vil betyde et årligt plus på 20 mia kr.

Det estimeres, at den potentielle integrationsgevinst i forbindelse med erhvervsrejser er 720 mio kr pr år og i forbindelse med sygehusvæsenet på 3,5 mia kr pr år. Kapitaliseres denne gevinst, når man i regneeksemplerne frem til en værdi af integrationsgevinsten på 65 mia. kroner.

Der vil kunne opnås gevinster af betydning i forbindelse med pendling.

Integrationspotentialer i andre sektorer i samfundsøkonomien gennemregnes ikke på samme måde, men estimeres med andre metoder. For eksempel har analysen et stort afsnit om potentialerne indenfor forskningen i Øresundsregionen. Ses Øresundsregionen under

et, vil forskningstygden fra Danmark og Sverige kunne summeres, og regionens "rang" stige. Dette kan have en indirekte effekt for opnåelsen af fremtidige integrationsgevinster i forskningsverdenen.

Rapporten arbejder med potentielle integrationsgevinster. Den bygger på muligheder for en dynamisk strukturændring i en region, som får forbedret sin infrastruktur væsentligt.

Det er rapportens argumentation, at for at udnytte disse potentialer, skal der sættes ind med et strategisk beredskab, så mulighederne ikke tabes på gulvet.

B.17: Christian Wichmann Matthiessen: Sydøst-ruten. Erhvervs-mæssige og regionale konsekvenser af vejforbedringer på Rute 9. Erhvervsrapport, Vejdirektoratet, April 1992

Undersøgelsen kortlægger erhvervsstruktur og vækst i byerne langs Rute 9, dvs fra Odense over Langeland og Lolland til Nykøbing Falster. Analyserne tager udgangspunkt i byernes status i byhierarkiet og infrastrukturens muligheder for at forrykke denne status.

Det konkluderes, at det først og fremmest er for arbejdskraftoplønde-
ne, at der kan og vil ske ændringer, og det kun er Odense og Svendborg, som vil kunne opleve ændringerne mærkbart. Ændringerne vil først og fremmest være til fordel for Odense, hvor erhvervslivet vil kunne trække på et større arbejdskraftopland. Svendborg vil få fordelene som bosætningskommune.

Undersøgelsen peger også på, at herlighedsværdier i Svendborg gennem udflytning vil kunne udnyttes for eksempel af erhvervs-servicevirksomheder, som ikke vil blive hindret mærkbart i deres erhvervsudøvelse, når der er gennemført vejforbedringer.

Undersøgelsen skønner, at gevinstmulighederne for Lolland-Falster er marginale, fordi erhvervslivets forbindelser til Vest-Danmark i forvejen ikke er særlig veludbyggede.

Personer kontaktet

Institut for Grænseregionsforskning: Christian Hansen

A/S Storebæltsforbindelsen

Vestsjællands Erhvervscenter: Anne Møller-Andersen

Hoff & Overgaard: Carsten Fich

Nellemann A/S: Thorkild Neergaard

Aalborg Universitetscenter: Jørgen Kristiansen

Institut for Transportstudier: Jakob Kjær

Anders Nyvig A/S: Helle Huse

Miljøstyrelsen: Henrik Hvidtfelt, Anders Richelsen

AKF: Bjarne Madsen

Dansk Vejforening: Kim Steen-Petersen

Geografisk Institut: Christian Wichmann Matthiessen