

ERHVERVSPOTENTIAL I EN ALS-FYN FORBINDELSE



AlsFynForbindelsen
- binder Syddanmark sammen

Januar 2026

EXECUTIVE SUMMARY:

Als-Fyn Forbindelsen som vækstkatalysator

Als-Fyn Forbindelsen er en strategisk investering, der fungerer som en katalysator for udvikling i hele Syddanmark. En fast forbindelse mellem Als og Fyn åbner for et nyt vækstområde i Syddanmark med et markant potentiale for erhvervsliv, beskæftigelse og national konkurrenceevne. Her opsummerer vi nøglepointerne.

Transport og erhvervskorridor

- Skaber ny erhvervskorridor: Odense – Sønderborg – Nordtyskland
- Understøtter Danmarks største erhvervsområde v. Tietgenbyen (4 millioner. m²)
- Forventede årlige besparelser for erhvervslivet: 1,5–2 milliarder kroner i transportomkostninger
- Rejsetidsbesparelse fra Odense til den dansk-tyske grænse: 15–45 minutter

Arbejdsmarked og rekruttering

Behovet for

- medarbejdere i industrien på Als og ambitionen om 30.000 nye, private arbejdspladser i Odense frem mod 2035, samt
- 15.000-23.000 årsværk i forbindelsens anlægsfase

Understøttes af

- Markant udvidelse af arbejdsmarkedet inden for 1 times kørsel:
 - o Als: 134 % stigning
 - o Odense: 12 % stigning
- Bedre adgang til tysk arbejdskraft – pt. pendler cirka 6.000 tyskere til Region Syddanmark
- Årligt 400 kandidater fra SDU Campus Sønderborg inden for tekniske fag

Klyngesamarbejde og dynamiske effekter

- Kobler to stærke erhvervscentre:
 - o Odense: robotteknologi, teknologi, logistik
 - o Sønderborg: klimavenlig produktion, energi, mekatronik
- Adgang til store, internationale "*anchor companies*" på Als for de mindre virksomheder på Fyn

Finansiering og statsstøtte

- Anlægspris 22 milliarder kroner
- Behovet for statstilskud falder fra 11 milliarder kroner til 8 milliarder kroner, når dynamiske effekter medregnes

“

KONKLUSION & ANBEFALING:

Als-Fyn Forbindelsen er ikke blot et infrastrukturprojekt, men en strategisk investering i regional balance og Danmarks konkurrenceevne.

Det er afgørende, at projektet anlægges som en højklasset vejforbindelse på minimum 90 km/t uden kryds og fartbegrænsninger undervejs.

Notat: Erhvervspotentialet i en Als-Fyn Forbindelse

Als-Fyn Forbindelsen er en strategisk vækstkatalysator for Syddanmark. Reducerede transportomkostninger på 1,5–2 milliarder kroner årligt for erhvervslivet, udvidelsen af arbejdsmarkedet med op til 134 % på Als og styrkelsen af to stærke erhvervscentre (Odense og Sønderborg) gør projektet til en nødvendig investering i Danmarks konkurrenceevne.

For at realisere det fulde potentiale er vejklasse og linjeføring afgørende. En landevej med hastighedsbegrænsninger, som den statslige forundersøgelse lægger op til, ødelægger projektets erhvervspotentiale og reducerer blandt andet de årlige besparelser for erhvervslivet fra anslået 1,5–2 milliarder kroner til kun cirka 0,5 milliarder kroner. Projektet må derfor undersøges med henblik på at kunne fungere som et reelt og ligeværdigt alternativ til de øvrige øst-vest-forbindelser, hvor hastigheden på hele strækningen er mindst 90 km/t.

Nedenstående notat redegør for projektets erhvervspotentiale, og hvorfor valget af vejklasse er afgørende.

Danmarks største erhvervsområde peger mod syd

Med 4 millioner m² bliver det nye erhvervsområde ved Tietgenbyen i Odense Danmarks største. Med beliggenheden lige ved Svendborgmotorvejen vil en stor del af transporten mod Tyskland og resten af Europa naturligt kunne føres mod syd via en fast forbindelse mellem Fyn og Als.

Kæmpe arbejdskraftsbehov i Odense frem mod 2035

Odense har en ambition om 30.000 nye, private arbejdspladser frem mod 2035. Blandt de bærende elementer i denne vækst er Novo Nordisks etablering i Odense samt Odense Havns kommende dry port ved Aarslev. Ifølge de seneste officielle tal skaber alene disse to initiativer op imod 1.400 permanente nye arbejdspladser¹. Behovet for medarbejdere med tekniske kompetencer bliver betydeligt.

Her er koblingen til erhvervsskolerne i Sønderjylland og på Fyn afgørende. Over 2000 unge fuldfører hvert år en erhvervsuddannelse inden for de tekniske fag, og alene i Sønderborg uddannes op imod 400 universitetskandidater årligt, også inden for det tekniske område. En fast forbindelse vil med andre ord sikre at den nyuddannede arbejdskraft får markant bedre adgang til produktive virksomheder på hhv. Fyn og i Sønderjylland, og dermed bidrage til et mere mobilt arbejdsmarked med højere løn for den enkelte og større vækstmuligheder for virksomhederne.

Adgangen til det tyske arbejdsmarked skal heller ikke undervurderes. Godt 6.000 tyskere pendler i dag til Region Syddanmark³. En fast forbindelse vil alt andet lige øge sandsynligheden for, at flere tyskere søger job på Fyn, hvor langt de fleste i dag vælger arbejdspladser i Jylland.

¹ Iflg Dagens Byggeri, 16.12.2024, forventes Novo Nordisk at oprette 400 permanente arbejdspladser i Odense. Iflg dit-odense.dk, 28.06.2024, forventer Odense Havn, at alene etablering af dry port generer op mod 1.000 permanente arbejdspladser.

² Mail fra SDU Analytics den 14-11-2025 bekræfter 1.921 studerende indskrevet på SDU Sønderborg Campus per 1-10-2025. Med fortsat forventet stigning i antallet af studerende, er egen vurdering op mod 400 kandidater per år (2.000 divideret med 5 studieår på kandidatuddannelse). Bekræftet antal dimittender i 2025 var 267.

³ Region Sønderjylland-Schleswig, Nyhedsbrev 27.02.2025.

Synergier mellem store virksomheder og klynger skaber store dynamiske effekter

De dynamiske effekter af en fast forbindelse blev i 2018 estimeret til 5 milliarder kroner.⁴ Det var før beslutningen om Danmarks største erhvervsområde ved Tietgenbyen, før dryporten ved Aarslev og før Novo Nordisks beslutning om at etablere sig i Odense.

Alene virksomhederne i Odense Robotics har siden 2018 haft gennemsnitlige vækstrater på 36 % i beskæftigelsen og 33 % i omsætningen⁵. I Sønderborg er CLEAN-clusterets hovedsæde etableret i 2014, og der er siden kommet regionale afdelinger for Odense Robotics og Energy Cluster i hhv. 2021 og 2020⁶.

Der er en betydelig og relevant klyngedannelse i områderne Odense på Fyn og Sønderborg på Als, som vil kunne få væsentlig gavn af en tættere forbindelse. Særligt det, der i klyngeteorien omtales som "anchor companies"⁷, er centralt, da Fyn i dag ikke i samme omfang som Als har store, internationale virksomheder. Her kan en stærkere relation til f.eks. Danfoss og LINAK være afgørende.



Illustration der viser, hvordan strategisk vigtige centre forbindes.

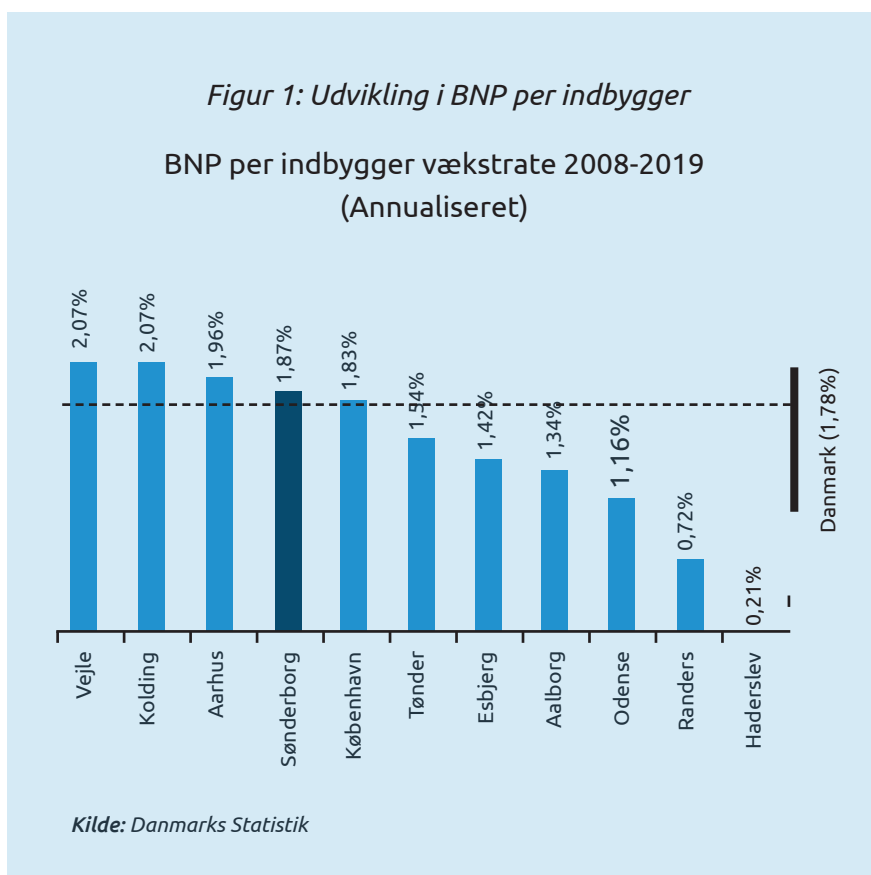
⁴ Rambøll "Analyse af dynamiske effekter", 2018. Vejdirektoratet vurderede i 2019, at beløbet formentlig ville være lavere, men uden at sætte tal på. Med forundersøgelsen 2024 vil effekterne være endnu lavere, fordi man har nedgraderet projektet.

⁵ Gennemsnit ved udtræk fra "Odens Robotics Insights, som er årlige rapporter

⁶ Forskellige kilder, blandt andet Clusters' egne hjemmesider.

⁷ Fx "The role of Anchor Companies in Thin Regional Innovation Systems Lessons from Norway", James Karlsen, New York 2012" med reference til Porters og Marshall's teorier.

Det skal samtidig ses i lyset af, at Sønderborg-området i vid udstrækning har vendt udviklingen siden starten af 00'erne – blandt andet med en høj BNP-vækst per indbygger sammenlignet med andre kommuner⁸.



De dynamiske effekter er derfor formentlig højere, end man estimerede i 2018. Med andre ord: De potentielle gevinster for erhvervslivet er kun blevet større over tid – forudsat, at der etableres en højklasset vejforbindelse mellem Fyn og Als.

I forundersøgelsen er de dynamiske effekter imidlertid kun estimeret til 106 millioner kroner. Det skyldes især, at vejklassen er nedgraderet til landevej med skiltet hastighed mellem 60 og 90 km/t i stedet for motorvej, som lå til grund for Rambølls 2018-beregninger. I forundersøgelsen er der desuden anvendt en anden beregningsmetode end i Rambølls rapport fra 2018. Det fremgår ikke tydeligt, hvilken betydning metodeændringen har haft for resultatet.

⁸ "Monitor 2004. Hvad viste den?" (Bitten & Mads Clausens Fond, 2020) og "Sønderborg 2040". (Power Point op-summering af Hovedrapport, Deloitte, 2022).

Større arbejdsmarkeder

Med en fast forbindelse og en højklasset vej vil virksomheder i en række kommuner få adgang til et betydeligt større arbejdsudbud inden for en times kørsel. For Odense er potentialet op mod 12 %, og på Als drejer det sig om 134 %. Tallene bygger på en forudsætning om motorvej⁹. Ved motortrafikvej og 90 km/t vil effekten være mindre, men er ikke særskilt beregnet.

I den statslige forundersøgelse fra 2025 er der i stedet forudsat landevej med skiltet hastighed mellem 60 og 90 km/t samt flere krydsende veje. Det betyder, at virksomhederne i gennemsnit kun får adgang til 3–4 % mere arbejdskraft inden for en times kørsel¹⁰. Projektets erhvervsmæssige potentiale forringes dermed markant, når vejklassen nedgraderes til denne vejstandard.

Til sammenligning svarer forundersøgelsens tal præcist til niveauet for den Midtjyske Motorvej (3–4 % inden for en times kørsel)¹¹.

Ligesom virksomhederne får adgang til en større arbejdsstyrke, får arbejdstagerne tilsvarende muligheder for at vælge et bedre job med potentielt højere løn – i mere produktive virksomheder.

Arbejdsmarkeder bindes sammen

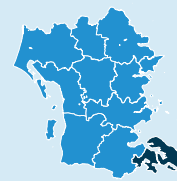
Den faste forbindelse betyder, at arbejdstagere kan nå markant flere arbejdspladser inden for en times kørsel, ligesom virksomheder kan rekruttere blandt væsentlig flere potentielle ansøgere. Nedenfor afbildes effekten, hvis man bygger motorvej. Effekten vil være mindre, når man bygger fx en 2+1 motortrafikvej.



Odense
Arbejdsudbud: +12 %
Arbejdspladser: +13 %



Assens
Arbejdsudbud: +10 %
Arbejdspladser: +10 %



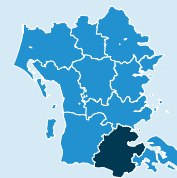
Sønderborg
Arbejdsudbud: +134 %
Arbejdspladser: +129 %



Svendborg
Arbejdsudbud: +10 %
Arbejdspladser: +11 %



Faaborg-Midtfyn
Arbejdsudbud: +20 %
Arbejdspladser: +13 %



Aabenraa
Arbejdsudbud: +16 %
Arbejdspladser: +15 %

Kilde: Vejdirektoratet 2019

OBS: Gælder motorvej, som er taget endegyldigt af bordet.

Motorvej er angivet, fordi der ikke er regnet på andre scenarier.

⁹ En fast forbindelse mellem Als og Fyn. Vejdirektoratet 2019.

¹⁰ Forundersøgelse af en fast forbindelse mellem Als og Fyn. Sund&Bælt og Vejdirektoratet 2024.

¹¹ Vejdirektoratet "Midtjysk Motorvej. Forundersøgelse af mulige linjeføringer" 2020.

Milliardbesparelser for erhvervslivet – cirka 2 milliarder kroner årligt i transportudgifter

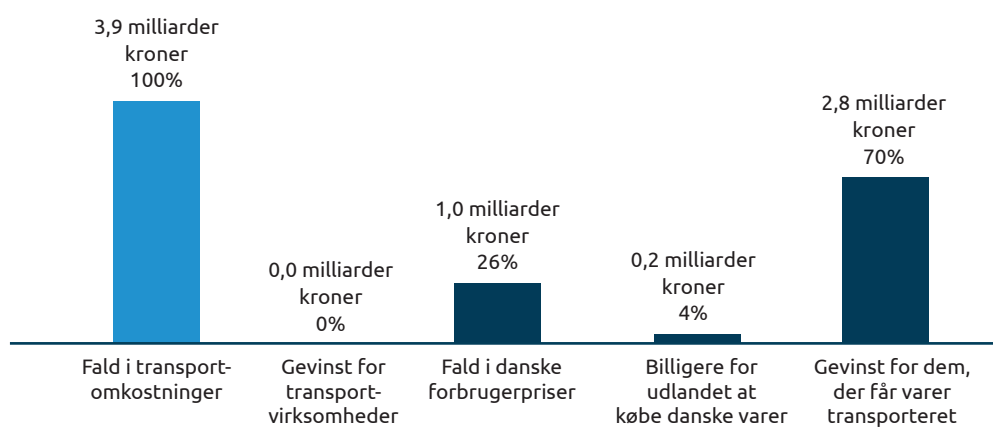
Erhvervslivet sparede 3,9 milliarder kroner i transportomkostninger¹² alene i 2014 som følge af Storebæltsforbindelsen sammenlignet med færgedriften før broen¹³.

Storebæltsforbindelsen er det mest oplagte sammenligningsprojekt for en Als-Fyn Forbindelse, og resultaterne fra Transportministerens ex-post analyse er derfor centrale. Der er naturligvis forskelle: Over Storebælt kørte der i 2014 cirka 31.000 køretøjer i døgnet. For en fast forbindelse mellem Fyn og Als forventes trafikmængden i 2030 at være cirka 12.000 ved en 2+1-motor- trafikvej¹⁴.

Tidsgevinsten er dog større mellem Als og Fyn, bl.a. fordi man undgår omvejskørsel via Middelfart. Ved Storebæltsforbindelsen sparede man kun selve færgeturen, ikke en omvej.

Opgjort i 2025-priser vurderes erhvervslivets årlige besparelser i transportomkostninger ved en fast forbindelse¹⁵ til cirka 1,5–2 milliarder kroner.

Figur 2: Fordeling af erhvervets gevinster ved Storebæltsforbindelsen i 2014, milliarder kroner.



¹² Alle beløb er angivet i 2014 kroner. Ifølge Danmarks Statistisk svarer det til cirka 4,8 milliarder kroner i 2025.

¹³ Ex post samfundsøkonomisk analyse af Storebæltsforbindelsen. Transportministeriet 2014.

¹⁴ Rambøll 2020 Trafikal vurdering af en 2+1-løsning.

¹⁵ Beløbet for Als-Fyn Forbindelsen er 1,85 milliarder kroner årligt i 2025 uden at tage hensyn til den større andel erhvervstrafik og den større tidsbesparelse (12.000/ 31.000 køretøjer x 4,8 milliarder kroner). For motorvej ville besparelsen have været 2,6 milliarder kroner.

Med det scenarie, der lægges til grund i forundersøgelsen - landevej med skiltet hastighed mellem 60 og 90 km/t og flere krydsende veje - er de årlige effekter for erhvervslivet opgjort til cirka 0,5 milliarder kroner.¹⁶

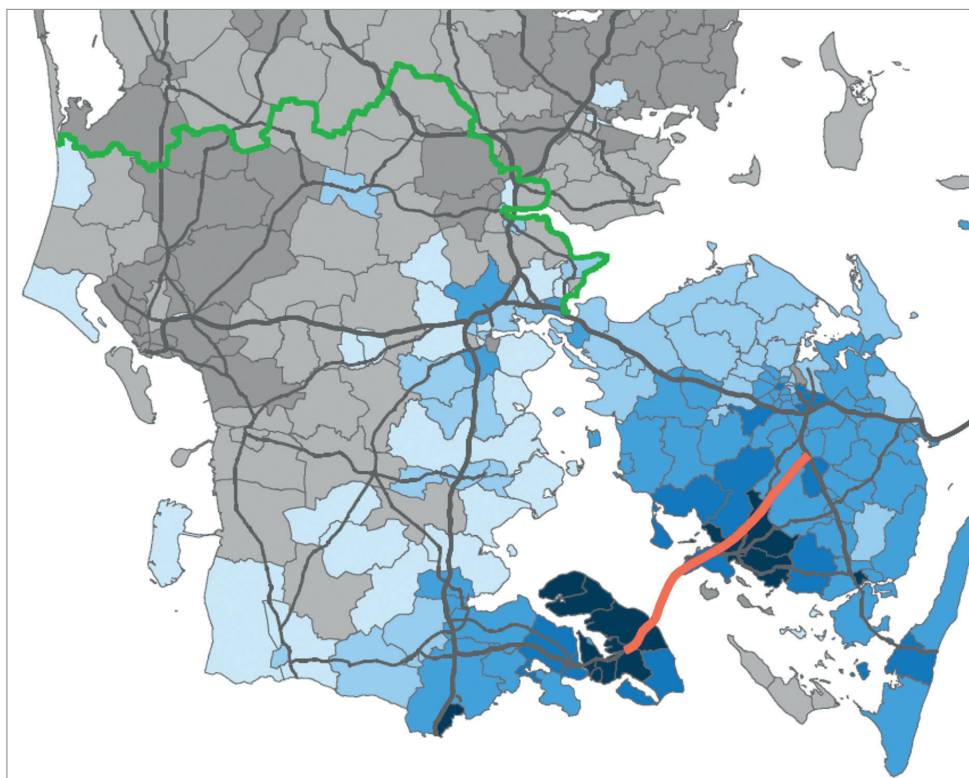
Højt prioriteret projekt for erhvervslivet

Als-Fyn Forbindelsen-komiteén har cirka 70 medlemmer. Mere end 30 af dem er virksomheder – herunder en række toneangivende industrivirksomheder som Danfoss, LINAK, Lactosan, ARKIL, Odense Havn, Danish Crown, Rynkeby, SKAKO Concrete, FTZ m.fl.

Effekter der gavner hele Fyn og store dele af Sydjylland – i tråd med regeringens strategi

Tidligere analyser fra Rambøll og COWI¹⁷ viser, at de positive effekter af en fast forbindelse direkte vil gavne et meget stort geografisk område – i praksis hele Fyn og den østlige del af Sydjylland fra Kolding og sydpå. Her er både samfundsøkonomiske og dynamiske effekter opgjort og efterfølgende fordelt regionalt.

Danmark som helhed vinder på projektet, da den samlede samfundskage bliver større – det er således ikke et projekt, der blot flytter udviklingen fra et sted til et andet.



¹⁶ Forundersøgelsen 2024

¹⁷ Rambøll / COWI Samlede økonomiske effekter på kommuneniveau 2018.

Tidsbesparelser og mindsket omvejskørsel

I dag har cirka 20 % af den trafik, der krydser den dansk-tyske grænse, destination mod Odense eller videre mod Sjælland/Sydfyn¹⁸. Ved at lede denne trafik via Als og Sydfyn kan man reducere omvejskørslen med cirka 40 kilometer.

Det svarer til en tidsbesparelse på 15–45 minutter¹⁹, afhængigt af trafikforholdene, hvis der investeres i en motortrafikvej med 90 km/t.

Øget selvfinansiering som følge af dynamiske effekter

Ifølge Arbejderbevægelsens Erhvervsråd²⁰ øges selvfinansieringsgraden af den 3. Limfjords-forbindelse, udbygningen af Kalundborgmotorvejen og Frederikssundmotorvejen med cirka 30 %, når de dynamiske effekter medregnes.

Antager man samme forhold for en fast forbindelse mellem Als og Fyn, vil selvfinansieringsgraden tilsvarende stige med omkring 30 %, når de dynamiske effekter indregnes.

I den statslige forundersøgelse regnes der med en brugerfinansiering (via brugerbetaling) på cirka 11 milliarder kroner²¹ for Als-Fyn Forbindelsen. Hvis de dynamiske effekter medregnes, vil brugerbetalingen derfor kunne stige med cirka 30 %, svarende til omtrent 3 milliarder kroner. Det skatteyderfinansierede tilskud vil dermed falde fra cirka 11 milliarder kroner til omkring 8 milliarder kroner.

Pointen er, at skatteyderne alt andet lige må forventes at slippe billigere, end den statslige forundersøgelse lægger op til og dermed erhvervslivet.

¹⁸ En fast forbindelse mellem Als og Fyn. Vejdirektoratet 2019.

¹⁹ Tallet 15-45 minutter er eget estimat. Rapport 600, Vejdirektoratet 2019 angiver en tidsbesparelse på 30-60 minutter for motorvej, og forundersøgelsen 2024 angiver cirka 5 minutter for en landevej med skiltet hastighed på mellem 60 km/t og 90 km/t og adskillige krydsende veje.

²⁰ Arbejderbevægelsens Erhvervsråd "Investering i Infrastruktur giver penge tilbage i statskassen", 2021.

²¹ Forundersøgelsen 2024; beløbene er angivet i 2024-priser.