

## Input til Sønderborg Planstrategi 2015 - Perspektiver ved færgesejls i Sønderborg Kommune

Kære Sønderborg kommune,

Jeg har læst jeres spændende nye planstrategi for Sønderborg Kommune på

<http://sonderborg.viewer.dkplan.niras.dk/DKplan/dkplan.aspx?pageId=1095>

og den særlige plan for Egersund, Augustenborg og Nordborg på

<http://ipaper.ipapercms.dk/SnderborgKommune/LandByogKultur/Planstrategien/Planstrategien2015debat oplg/>

der giver et utroligt spændende billede af fremtidsmulighederne for Sønderborg.

Sønderborg kommune blev dannet af syv mindre kommuner, der alle så en spændende fremtid i at blive del af en større enhed, men også med en bekymring over om de blev glemt i storkommunen. Jeg synes derfor at det er særligt vigtigt at få de mindre byer inddraget i Kommunens planlægning. Med Planstrategien viser kommunen at hele området skal udvikles.

Sønderborg har en fantastisk kystlinje med bugter, fjorde og vige der rummer mange naturoplevelser, som indbyder turister og borgere til at nyde naturen tæt på vandet. På den anden side er vandstrækningerne også en barriere for kørende trafik.

Hvis kommunens ønsker at udvikle områder for turister og herved skabe arbejdspladser er det nødvendigt at identificere de steder turisterne er og skabe en forbindelse hen til området.

Jeg har overvejet nogle muligheder for hvordan man kunne bruge færgesejls til at skabe forbindelser til de mindre byer og set på hvilke økonomiske fordele kommunen kunne opnå:

## **Egersund – Passagerhavnefærgen fra Marina Fiskeris Feriecenter**

Med Kommunens planer om at lave en havnepromenade langs kysten i Egersund over mod Gråsten skabes et særligt byrum lige ved vandet med aktiviteter, der både kan få flere til at flytte til byen og tiltrække turister der kan understøtte byens udvikling.

Et forslag kan her være at skabe forbindelse til Egersund fra Marina Fiskeris Feriecenter blot 350 meter væk. Her bor 1200 turister der vil sætte stor pris på aktiviteter i Egersund.

Særligt efter kl 19 når feriecenteret lukker vil muligheden for at kunne deltage i spændende aftenaktiviteter på Egersundsiden kunne tiltrække turister som skaber fornyet omsætning. Ser man på andre feriecentre som eksempelvis Lalandia er tiden fra klokken 20 til 01 "Prime time", hvor man med mange aktiviteter skaber en ekstra omsætning.

En forbindelse fra Marina Fiskeris til Egersund kunne etableres med en havnebusfærgen. Andre alternativer kunne være skilift, tivolorustjebane, en bro eller tunnel.

Hvis prisen for en tur mellem Gråsten og Egersund koster 5 kr, og 1200 turister tager turen frem og tilbage en gang om dagen vil en færgemand der etablerer en overfart kunne opnå en omsætning på 3 millioner kroner ( $5 \text{ kr} * 2 \text{ gange om dagen} * 1200 \text{ turister} * 250 \text{ dage om året}$ ).

På havnepromenaden i Egersund kan skabes en "Plet" hvor de frivillige foreninger i samarbejde med guider fra kommunen kan afholde aktiviteter for turisterne. 30 frivillige foreninger der hver en gang om måneden, 8 gange om året, laver en oplevelse for turisterne vil give liv på promenaden hver aften. Det vil tiltrække turister fra Feriecenteret. Salg fra boder kan give en god omsætning, og en del af overskuddet kan udloddes til foreningerne. Det kunne give en forening 100.000 kr om året til nyt udstyr og udflugter for medlemmerne.

For at forstærke oplevelsen af Egersund som en udvidelse af feriecenteret kan kommunen overveje yderligere turistfremmende aktiviteter:

- Når Gråsten Gigthospital flytter til Sønderborg kan der i stedet oprettes en Guideskole, hvor guiderne også kan arbejde på feriecenteret om aftenen.
- Det kunne være spændende at inddrage Egersund Træskibsværft som et arbejdende værksted, hvor turisterne kan følge med i renoveringen af skibene.
- Oprensning af badestranden mod Nybøl Nor hvor teglstensrester fra de gamle teglværker fylder op. Et par gange om året efter en storm presses vandet i Nybøl Nor ud og vandstanden falder med en meter. Her ville være nemt for nogle store maskiner at oprense den lavvandede havbund.
- Et trækplaster for turisterne kunne også være, at man om dagen har koncerter med de musikere der alligevel kommer til området for om aftenen spille i Sønderborg og Flensborg. Musikere skal

inviteres til Gråsten/Egersund og optræde for 1200 publikummer mod at der betales en ekstra bonus.

- Lige som København har 'Den lille havfrue', New York har 'Frihedsgudinden' og Esbjerg har 'De hvide mænd ved havet' bør Egersund også have en must-see attraktion som turister skal have et billede af. Det kunne eksempelvis være en skulptur udført af HKH Prins Henrik.

Et tilbud bestående af færgefart fra Feriecenteret til Egersund, spændende aktiviteter og salg af drikkevarer og is fra boder vil give en fin omsætning til byen. Hvis 1200 turister bruger 150 kr ekstra giver det 180000 kr pr dag eller 45 millioner om året (250 dage).

### Fjordbåde fra Flensborg

Der har i mange år været et stort ønske fra Slesvig-Holsten om, at fjordbåde fra Flensborg kunne lægge til ved de danske kyster. På grund af SOLAS regler til sikkerheden ved international sejlads kræves særligt omfattende sikkerhedsudstyr installeret på fjordbådene. Hvis Sønderborg, Aabenraa, Flensborg og Glücksborg kommuner gik sammen om at understøtte og låne til ombygningen kunne fjordbådene med passagerer fra Flensborg lægge til i Egersund og opleve byen og herved forøge omsætningen på havnepromenaden.

Med nyt sikkerhedsudstyr installeret kan Fjordbådene tilbyde sejlads f.eks Flensborg-Glücksborg-Holnis-Egersund-Kollund/Okseøerne-Flensborg og modsat.

Hvis fjordbådene lægger til 4 gange om dage med 200 passagerer fås 800 turister om dagen. 800 turister der bruger 150 kr ekstra giver 120000 kr pr dag eller 30 millioner om året (250 dage).

I alt vil et firkløver partnerskab mellem Sønderborg Kommune-Frivillige Foreninger-Marina Fiskeris-Flensborg Fjordbådene der skaber en "San Francisco Pier 39 stemning" i Egersund bibringe 2000 turister til Egersund fra søsiden. Over 250 dage om året giver det 500000 turister og en omsætning på 75 millioner kroner / 10 millioner Euro.

Overskuddet kan dække udgiften til sikkerhedsudstyr ved fjordbådene, udloddes til de frivillige foreninger og geninvesteres i nye spændende aktiviteter der kan bruges af feriecenterets turister og skabe et endnu stærkere brand for Sønderborg som turistkommune.

Fordelene for Ferie centeret vil være flere aktiviteter at tilbyde turisterne. For fjordbådene på Flensborg Fjord vil landgang i Danmark til en spændende turistattraktion betyde flere passagerer. For de frivillige foreninger fås mulighed for en ekstra indtægt og synliggørelse af deres forening. For Sønderborg Kommunene fås et spændende byliv på den nye havnepromenade, og beskæftigelsesmuligheder for flexjobbere og sociale værksteder der passer boder og attraktioner.

## **Sønderborg - Passagerfærge til Olpenitz Ferie Resort**

En ny færgedestination som kunne udvikle sig interessant - set fra Sønderborgs synspunkt - er Olpenitz Ferie Resort ved Kappeln ca 36 km (20 sømil) fra Sønderborg.

Her har et entreprenørselskab overtaget den tidligere marinestation og er ved at bygge et eksklusivt ferie resort med 1000 ferieboliger. Det forventes at resortet årligt vil få 60000 gæster.

Gæsterne vil sikkert efterspørge udflugtsmuligheder under deres ophold, og her vil en færgetur til shoppingbyen Sønderborg kunne tilbydes som en afvekslende endagstur. Om færgen skulle afgå fra Olpenitz ( 36 km-20 sømil-2 timer) eller fra Gelting (18 km-10 sømil-1 time) til Sønderborg kunne undersøges, herefter 4 timers ophold i Sønderborg og hjemtur igen. Da denne rute vil kræve opfyldelse af SOLAS reglerne skulle denne investering gerne kunne forrente sig med øgede passagerindtægter.

Hvis man antager at hver af de 60000 gæster årligt tager en færgetur til Sønderborg giver det 60000 passager. Med en pris på 150 kr/20 Euro giver det en omsætning på 9 millioner kroner til færgeselskabet. Og 60000 gæster der i snit lægger 450 kr i Sønderborgs butikker og restauranter giver 27 millioner i ekstra omsætning (heraf 7 mio i moms indtægter til staten). Måske vil Sønderborg Handel og Olpenitzs investorer være med til finansieringen af færgedriften?

Det svarer til anløb af 20 krydstogtskibe (á 3000 passagerer), men i forhold til krydstogtskibe der måske vælger at anløbe Sønderborg og måske ikke, vil ferie resortet altid ligge der og gæsterne er lige til at hente på den anden side år efter år.

<http://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Luxus-pur-Feriendorf-Olpenitz-waechst,olpenitz172.html>

## **Styrkelse af Sønderborg Lufthavn, og herefter opbygning af en krydstogthavn ved Augustenborg Fjord**

Med beslutningen om at flytte NaturErhvervstyrelsen til Augustenborg kommer der mange nye arbejdspladser i Augustenborg. For medarbejderne fra København er det dog en stor beslutning at flytte til Sønderborg, og måske vælger kun 10-20 procent svarende til 60 personer at flytte med. Det vil være svært for NaturErhvervstyrelsen at bevare produktiviteten med så få erfarne medarbejdere, og udflytningen vil ikke give Sønderborg noget større ryk i nye borgere.

Et forslag for en blød start kunne være at Alsie Express tilbyder flere flyrejser om morgenen mellem København og Sønderborg og retur om eftermiddagen. Med en fly rejsetid på 30 minutter og en direkte bus 5 minutter fra Sønderborg Lufthavn til Augustenborg vil mange medarbejdere ikke få længere rejsetid end i dag. Herved kunne man håbe at 200-300 medarbejdere vælger at forblive ansat i NaturErhvervstyrelsen i Augustenborg og pendle fra København. Forhåbentlig vil det give dem tid til at opdage Sønderborgs fortræffeligheder og med tiden flytte hertil. I mellemtiden vil det for Sønderborg Lufthavn give ca 75000 ekstra rejsende om året og også give en god belægning på områdets hoteller og restauranter. Da udgiften til flybilletten er omfattet af beforderingsfradraget fåes et indirekte skattebidrag til flyselskabet. Det kunne så give flere afgang og billigere billetter mellem Sønderborg og København for os andre.

Med flyvninger også fra Roskilde Lufthavn til Sønderborg på 20 min om morgenen og aftenen dækkes hele Sjælland af. Med mange afgang, billige billetter og kort rejsetid fra Hovedstadsområdet til Sønderborg Lufthavn bliver det nemt at bo i København og arbejde i Sønderborg. Med en luftbro til Roskilde og København bliver Sønderborg som en forstad til København.

Mange medarbejdere i NaturErhvervsstyrelsen har et tæt samarbejde med EU i Bruxelles om tilskud og støtteordninger til dansk landbrug, fiskeri og fødevarer virksomheder. Åbnes en ny flyrute fra Sønderborg til Bruxelles (575 km = en time med fly) vil både NaturErhvervstyrelsen og Interreg 5 kontoret i Kruså hurtigt og nemt komme direkte fra Sønderborg Lufthavn til EU hovedkvarteret.

<http://naturerhverv.dk/om-os/naturerhvervstyrelsens-arbejde-i-eu/>

At Sønderborg således er en by med gode europæiske forbindelser kan også bruges som motivation for at tiltrække medarbejderne hertil.

NaturErhvervstyrelsens medarbejderes pendling med fly fra Hovedstaden til Sønderborg skal bruges som løftestang til at Sønderborg får en endnu tættere flyforbindelse til København.

Efter nogle år vil medarbejderne nok enten flytte til Sønderborg eller finde andet arbejde, så for fortsat at bevare mange fyldte flyvemaskiner til Sønderborg kan man arbejde for at trække turister til København med fly. Det kunne være ved at krydstogtturister kan bruge Sønderborg Lufthavn som krydstogthavn.

Jeg tror, man kunne tiltrække krydstogtskibe til Sønderborg, hvis man udnytter at Sønderborg har en helt særlig mulighed for at rederierne kan tilbyde kunderne fleksible krydstogtsforbindelser.

## Skiftehavn for krydstogtpassagerer ved Sønderborg Lufthavn

Østersøen besøges af et stigende antal krydstogtskibe, som med 3000 passagerer betyder et gevaldig omsætningsløft for de byer de besøger, men endnu har ikke mange fundet til Sønderborg og Flensborg Fjord. Krydstogtskibe er ofte ganske høje - 40-60 meter air draft - og kan derfor ikke komme under den gamle Lillebæltsbro ved Middelfart der har en gennemsejlingshøjde på 33 meter. Også Kielerkanalens højbroer på 44 meter er ved at være for små for de største krydstogtskibe. Et besøg til den vestlige Østersø og Lillebælt er derfor en omvej for krydstogtskibene. De fleste sejler nord om Skagen og direkte til København og herfra videre ind i Østersøen. For at tage til Sønderborg må man give rederierne en ekstra anledning til at besøge Sønderborg.

Et forslag er at udnytte Sønderborgs Lufthavns helt unikke beliggenhed lige ved Augustenborg Fjord. Fra landingsbanen er der 50 meter til stranden og 200 meter ude er der mere end 10 meters vandybde. Her kan man lave et kajanlæg (f.eks af pontonbroer) til krydstogtskibe ved Sønderborg Lufthavn og med en 'Passenger Boarding Bridge' bringe turisterne fra landingsbanen op til krydstogtskibet.

I mange store krydstogthavne tager det ofte 4-6 timer fra passagerne er landet med fly til de ankommer til krydstogtskibet. I Sønderborg Lufthavn kunne passagerfly fra København og Europa lande og passagerene kan - uden spildtid - gå direkte ombord på deres krydstogtskib og herfra besøge andre byer i Sønderjylland, Sydfyn, Ærø, Flensborg og Slesvig-Holsten. Det giver flere turister til Sønderborg, et forøget passagertal til lufthavnen og tiltrækker spændende virksomheder og uddannelser indenfor shipping, luftfart og turisme.

Samtidig giver en "skiftehavn" ved lufthavnen krydstogtrederierne mulighed for at tilbyde krydstogter af forskellig længde, ikke kun 7 dage (lørdag-lørdag), men også rejser af 3-4 dages længde (onsdag-lørdag) hvor nye gæster står på i Sønderborg, samtidig med at skibets andre passagerer besøger Sønderjylland.

En turist, der lander i Københavns Lufthavn kan flyve videre til Sønderborg og stå på her.

Kiel har 125 anløb af 25 forskellige krydstogtskibe med 350000 passagerer, så skibene er ikke langt fra Sønderborg. Kunne man tiltrække 10 procent af disse til Sønderborg ved at tilbyde rederierne ekstra passagerer fløjet ind til kajen ved lufthavnen giver det 35000 nye gæster og 16 millioner i ekstra omsætning til Sønderborgs forretningsliv.

Augustenborg Fjord er i øvrigt dejlig lukket, hvor krydstogtskibene selv i stormvejr kan søge læ.

Det kunne være helt fantastisk hvis Slesvig-Holsten erstatter de gamle broer over Kielerkanalen med tunneler (f.eks fra Femern). Så ville sejlruten for de store krydstogtskibe fra Hamborg til København gå gennem Kielerkanalen lige forbi Sønderborg og lægge til her.

## Nordborg - Fordobling af færgeafgange mellem Hardeshøj og Ballebro

Nordals er en dejlig by med mange fritidsmuligheder og mange arbejdspladser som Danfoss og Linak, men mange tilflyttere fravælger Nordals som bosted da afstanden til Jylland er for lang i forhold til bybåndet Hørup-Sønderborg-Gråsten, hvor mange bosætter sig i stedet for. Det tager ca en time at køre fra Nordborg til Åbenrå, selv om der i luftlinje kun er 20 km imellem de to byer og en sådan bilrejse normalt ville tage ca 20 minutter. Nordborg bliver anset for utilgængelig og få ønsker at købe hus her selv om mange gerne vil sælge billigt. I planstrategien forventes et fald af borgere på Nordals på 16-18 procent i de kommende år. Det giver lave huspriser: Et almindeligt hus i Nordborg koster ca 750.000 kr hvor et almindeligt hus i Gråsten koster ca 1.250.000 kr, selvom Nordborg er en større by end Gråsten og har mange tilbud.

Færgen mellem Hardeshøj-Ballebro sejler hver halve time i dagtimerne, men det kræver at man "rammer" den. Hvis man kommer for sent til færgen skal man vente 30 minutter til næste færgeafgang og man kunne lige så godt have kørt udenom. For børnefamilier der skal hente/aflevere børn i daginstitutioner vil det at misse færgen betyde en halv times ekstra ventetid og mange vælger at køre over Alssundbroen for ikke at løbe risikoen ved at komme for sent. Den nuværende halvtimes drift mellem Hardeshøj og Ballebro bliver ikke set som tilstrækkelig. Regnestykket om man kan få en nemmere rejse med færgen og risikoen for at måtte vente sat op i forhold til om man skal køre udenom over Alssundbroen falder som regel ikke ud til færgens fordel.

Hvis man indsatte en ekstra færge mellem Hardeshøj og Ballebro ville man opnå kvarters drift på overfarten og færgen ville altid blive den hurtigste vej mellem Nordborg og Sundeved. Ingen ville se det som et problem at bo i Åbenrå og arbejde i Nordborg eller omvendt. Med en ny færge og fordobling af færgeafgangene mellem Hardeshøj og Ballebro vil Nordals blive knyttet stærkt sammen med Jylland, og tilflyttere vil igen vælge at flytte til Nordals og købe huse som igen vil drive huspriserne op. Denne stigning i friværdierne vil gøre husejerne rigere og sætte gang byens forretninger.

Jeg har regnet på at hvis 5000 huse på Nordals og Sundeved områderne stiger 200000 kr vil det give en øget rigdom i området på omkring 1 milliard kr.

Hvis et hus bliver en 200000 kr mere værd vil grunden blive 50000 kr mere værd, og kommunens indtægt fra grundskylden (2,71%) vil stige med 1350 kr om året pr hus. Kommunen vil for 5000 huse få en ekstra indtægt på knapt 7 millioner om året.

En ekstra færge vil koste 50 millioner kroner samt 7,5 millioner kroner om året i drift.

Senere kunne man se på om en bro eller tunnel fra Hardeshøj til Blans Øst (1,5 km - 600 millioner kroner) der ville kunne binde Nordals endnu tættere til Jylland og skabe endnu kraftigere vækst i Sundeved, på Nordals og også række til Aabenraa, kunne lade sig gøre. Huspriserne ville stige til Gråsten niveau. 5000 huse der stiger 500000 kr giver en øget rigdom på 2,5 milliarder kroner. Grundværdien stiger med 125000 kr som giver 3500 kr ekstra i grundskyld eller 17 millioner kr om året. Over 34 år giver det 600 millioner kroner, så stigningen i grundskylden ville finansiere en fast forbindelse.

### **Hørup - Færgen til Kegnæs**

Fra Vestenden af Kegnæs er der en helt fantastisk udsigt over Sønderborg bugten med hav til tre sider. Og var det nemt at komme fra Sønderborg til Kegnæs kunne området nemt blive et særdeles attraktivt bo- og turistområde i den dyre ende. Der er kun 5 km til Sønderborg midtby, men da man med bil fra Sønderborg skal helt til Skovby for at komme over dæmningen til Kegnæs er området for afsidesliggende til at blive ordentlig udviklet.

En færgen mellem Kegnæs og Høruphav ville binde Kegnæs tæt til Sønderborg og vil være med til at udvikle vestenden af Kegnæs.

### **Broager - Færgen til Holnis**

En færgenforbindelse mellem Broager og Holnis ville skabe en vigtig genvej mellem Sønderborg og Flensborg Øst og udvikle området her i mellem. Der vil være mange muligheder for hvorledes en færgenforbindelse kan understøtte og blive understøttet af eksisterende institutioner og transportforbindelser.

Med en færgenforbindelse over Flensborg Fjord kan Sønderborg Lufthavn udvide sit optageområde "catchment area" for området fra Flensborg Øst, Glücksburg til Kappeln for rejsende, der vil komme hurtigt til lufthavnen i Sønderborg og herfra videre til København. Det kunne være vigtigt for færgen om færgetiderne kunne koordineres med flyrejserne til og fra Sønderborg Lufthavn. På den tyske side er der en busrute til Flensborg, og der kunne oprettes bus til togstationen i Husby hvorfra der er togforbindelser til Slesvig-Holstens hovedstad Kiel (70km).

Universiteterne i Flensborg og Sønderborg har et stærkt samarbejde, men for studerende uden bil tager det 2:30 timer at rejse de 30 km mellem de to universiteter med offentlig transport. Med 20 min bus fra Flensborg Universitet til Holnis, 10 minutter over Flensborg Fjord og herfra 15 min fra Brunsnæs til Alsion vil transporttiden nedbringes til 45 minutter.

En grænsekøbmand som Fleggaard, Otto Duborg eller Sky på havnen i Holnis ville fungere som et stærkt trækplaster og give en væsentlig og stabil trafik på forbindelsen. Grænsekøbmanden kunne indirekte støtte færgenforbindelsen ved at færgebilletten kunne bruges som gavekort i butikken.



## **Fynshav-Bøjden - Katamaranfærge**

Hyppigere og hurtigere forbindelse mellem Fynshav og Bøjden vil binde Als og Fyn tættere sammen. Lige som mellem Ystad og Rønne samt på Molslinjen kan man indsætte hurtiggående katamaranfærger der kan sejle med op til 60 km/t. De 11 kilometer mellem Fynshav og Bøjden vil kunne overståes på et kvarter i stedet for 45 minutter i dag. Det vil binde Sønderborg tæt til Fåborg og Odense som den korteste rejsevej. En voldsom stigning i trafikken over Lillebælt vil medføre opgraderinger af vejforbindelserne både på Als og Fyn siden, og styrke behovet for en fast forbindelse.

For Sønderborg Lufthavn vil der også være mulighed for at udvide catchment området. I dag er Færgen mellem Bøjden-Fynshav og flyveruten Sønderborg-København konkurrenter på strækningen mod København. Hvis lufthavnen starter flyruter i sydlig og vestlig retning f.eks mod Hamborg Lufthavn bliver færgen en feeder-forbindelse fra Fyn til Sønderborg Lufthavn og begge ruter styrkes.

Katamaran ruten kan op startes som ren passagerfærge (flyvebåde) med ekspresbusser fra Fynshavn mod Sønderborg, Sønderborg lufthavn og de nordalsiske arbejdspladser, og fra Bøjden mod Fåborg og Odense. Senere kan opgraderes med biloverførsel.

Samme overvejelser kan også bruges på Fynshav-Ærø ruten.

## **Togforbindelser mellem Sønderborg og Hamborg**

Med DSB nye køreplan K16 opnår Sønderborg halv time kortere rejsetid til Københavns lufthavn. For Århus området bliver der direkte tog mellem Århus og Hamborg hver anden time. Men forbindelserne mellem Sønderborg og Hamborg er ikke attraktive.

Hvis jeg ser på rejseplanen.dk og bahn.de efter 13. december 2015 er der ingen forbindelse mellem Sønderborg og Hamborg uden halvanden times ventetid i Tinglev. Selv med bus til Rødekro, Tinglev, Padborg eller Flensborg kan man ikke komme med toget mod Hamborg uden en times ventetid. I Flensborg kører bussen kun til busstationen ZOB og man skal gå 1 km til banegården, hvilket betyder at man ikke kan nå toget før en time efter.

Hvis man i Sønderborg har ambitioner om at tiltrække turister uden bil fra Hamborg til Sønderborg eller ønsker at tilbyde borgere, virksomheder og institutioner kollektiv transport fra Sønderborg mod Hamborg, kunne man kigge på bedre transportforbindelser til Hamborg banen.

Nogle forslag kunne være:

Tog:

Få Deutsche Bahn til at lade toget mellem Hamborg og Flensborg fortsætte til Tinglev og her skabe korrespondance til Sønderborg toget. Det ville også give timedrift på hovedbanen Hamborg-Flensborg-Århus.

Bus:

Få Sydtrafik på Sønderborg-Flensborg ruten til at køre videre fra Flensborg ZOB til Flensborg Banegård så der kommer forbindelse til toget hver time mod Hamborg.

Fly:

Alsie Express kunne oprette en ny rute mellem Sønderborg Lufthavn og Hamborg Lufthavn. Rejsetiden nedbringes til 20 minutter, hvilket også vil gøre det attraktivt for eksportvirksomheder at etablere sig i Sønderborg.

Hvis Sønderborg skal hæve sig i konkurrencen om virksomhedernes gunst skal transportforbindelserne minimum være lige så gode som nabokommunerne.

## **Ekspresbusser til Sønderborg Lufthavn**

For at sikre udvikling af Sønderborg Lufthavn kan Kommunen indsætte ekspresbusser til lufthavnen fra Sønderborg station, Flensborg og Aabenraa der er tilpasset flytiderne. Taxifyvning fra Ærø og Tåsinge med småfly ( <http://starling.dk/> ) og helikopterservice til lufthavnen og herfra videre til København og Hamborg vil også bare vejen for at Sønderborg Lufthavn bliver et mini-hub for Syddanmark.

## Konklusion

Planstrategien er vigtig for den fremtidige udvikling af by og landområderne i Sønderborg kommune. Jeres arbejde fortjener stor ros for at engagere de mange lokale kræfter i hele kommunen til både hver især og på tværs af hele kommunen at arbejde sammen og at løfte hele området. Udsigten til at Sønderborgs befolkningstal falder med 7 % svarende 5000 borgere (med et skatteunderlag på 50000 kr per person) i de næste år vil betyde at kommunen taber 250 millioner om året i indtægter - svarende til hele kommunens investeringspulje. Det kalder på opstart af nye aktiviteter og vækst der får nye borgere til at flytte til Sønderborg.

Både for turister og for borgerne er en stærk infrastruktur til og fra kommunen og indenfor kommunegrænsen vigtig. Vores vand i form af fjorde, vige, sund og bælt virker dragende på tilflyttere og turister, men er også en barriere. Jeg har overvejet hvilke fordele indførelsen af færger i de gamle kommuner Gråsten, Sønderborg, Nordborg, Sundved, Hørup, Augustenborg og Broager vil betyde for turistudviklingen og for udviklingen af huspriser og Sønderborg lufthavn. Der synes at være uudnyttede muligheder hvor Kommunen med hjælp til de eksisterende fjordbåde, færger og fly kan sikre en spændende udvikling og vækst for byerne og turiststederne.

Jeg håber, at kommunens politikere og embedsmænd vil arbejde videre med disse forslag til glæde og vækst for Sønderborg.

Med venlig hilsen

Henrik Hjorth  
Stjerneparken 91  
6300 Gråsten  
e-mail: henrik\_hjorth@hotmail.com  
(privat)