

Bemærkninger til forslaget

Etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt vil være en stor investering – milliarder af kroner, som der ikke opnås megen nytte af. For de samme penge kan der i Tyskland og Danmark gennemføres en forbedring af togdriften, som på én gang kan sikre bedre forbindelse mellem Danmark, Tyskland og Sverige og være til gavn for både den østlige og den vestlige del af Danmark. En Femernforbindelse vil have negative konsekvenser for den vestlige del af Danmark og forstærke en udvikling, hvor befolkningerne koncentrerer sig i de store nordeuropæiske bycentre, især Hamburg, København og Stockholm, mens der vil ske yderligere affolkning i f.eks. store dele af Jylland og Slesvig-Holsten.

Det foreslåede alternativ til en fast forbindelse over Femern Bælt vil betyde, at passagerer og gods kan transporteres effektivt og hurtigt mellem Hamburg og København/Sverige, samtidig med at det bliver muligt at styrke udviklingen i det tysk-fynske område og hindre, at store dele af Jylland helt kobles af. Hvis milliarderne bruges til en fast forbindelse over Femern Bælt, vil det skæve Danmark blive endnu mere skævt, og i store dele af landet vil den kollektive trafik ikke få den nødvendige udbygning. Endvidere giver forslaget flere transportstrenger for de samme penge, når man også styrker togforbindelsen til det østlige Tyskland og Centraleuropa via Gedser og mellem København og Hamburg via Rødby, således at passagerer fra Jylland og Fyn naturligt vil kunne nå Hamburg hurtigt via Sønderjylland, mens passagerer fra Sverige og Sjælland med fordel vil kunne transporteres via Rødby.

Bemærkninger til forslagets enkelte elementer

Der skal naturligvis i forbindelse med hvert af disse punkter foretages en række beregninger, og forslagsstillerne forudsætter derfor, at en nærmere udmøntning af forslaget kan medføre justeringer eller prioriteringer af de enkelte elementer.

Forbedring af kapaciteten på Østfyn

Der etableres et vendespor eller overhalingsspor på den 30 km lange strækning mellem Odense og Nyborg, pris 0,8-1,3 mia. kr. Hertil kommer anlæg af nye standsningssteder. Et vendespor respektive overhalingsspor vil på grund af strækningens lige forløb ikke afkorte rejsetiden, men vil være nødvendigt, hvis planerne om udvidet regional trafik mellem Odense og Nyborg skal realiseres samtidig med, at strækningen skal kunne klare øget trafik fra Østdanmark til den dansk-tyske grænse.

Forbedring af kapaciteten på Vestfyn

Baneplanudvalget under Trafikministeriet udgav i april 1997 en rapport: *Modernisering af jernbanens hovednet*. En ny bane vil ifølge rapporten afkorte rejsetiden med ca. 5 minutter og øge fleksibiliteten for afvikling af driften af gods-, fjern- og regionaltrafik. Anlægsomkostningerne er 1,5-2 mia. kr., alt efter linjeføring. En skrabet løsning kan bestå i, at der kun anlægges et vendespor.

Rapporten omtaler tre alternativer:

- A. 40,7 km dobbeltspor fra Blommenslyst på nord-siden af motorvejen tilsluttes den nuværende bane kort før Middelfart. Denne løsning ventes at give den største barriereeffekt. Flere godstog vil forøge støjen – afhængigt af, hvordan trafikken afvikles mellem den nuværende og den nye bane.
- B. 30,1 km dobbeltspor anlægges og tilsluttes den nuværende bane syd for Nr. Åby. Dette alternativ giver færre støjgener, men dog nogle barriereproblemer.
- C. 35,3 km dobbeltspor, der følger alternativ A indtil Nr. Åby. Tilslutningen til den nuværende bane sker nord for Nr. Åby. Støj- og barrieregener er mindre end i alternativ B.

De tre alternativer passerer kun spredt bebyggelse i det åbne land og ingen større områder med væsentlige miljø- og naturinteresser, og problemerne her angives ikke at være større, end at de kan løses i forbindelse med detailprojekteringen.