



VVM-undersøgelse af ny jernbane over Vestfyn

Høringsnotat vedrørende den afsluttende offentlige høring med frist d. 7. september 2016

November 2016

1. Indledning	3
2. Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene	4
2.1 Støj og vibrationer.....	4
2.2 Adgangsforhold.....	8
2.3 Elmelundskoven	8 9
2.4 Påvirkning af mindre bysamfund	12
2.5 Erhvervsinteresser	13
2.6 Udbygning af det 3. spor på motorvejen samtidig med jernbanen	14
2.7 Regnvandsbassiner	16
2.8 Kirker.....	16
2.9 Anbefalinger om valg af løsning	19
2.10 Forslag til ny eller justeret linjeføring	20
2.11 Andet	20

1. Indledning

I forbindelse med aftale mellem daværende regering (S, SF og RV), Dansk Folkeparti og Enhedslisten om "En moderne jernbane – Udmøntning af Togfonden DK" af 14. januar 2014 samt aftale mellem regeringen (S og RV), Dansk Folkeparti, Enhedslisten og SF om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK, blev det besluttet at igangsætte en VVM-undersøgelse og anlæg af en ny jernbane over Vestfyn.

Vejdirektoratet har i perioden fra efteråret 2014 til sommeren 2016 gennemført en VVM-undersøgelse for en ny højhastighedsjernbane over Vestfyn. VVM-processen blev indledt med en offentlig høring i 2014 og der blev i den forbindelse afholdt to borgermøder. Formålet med den indledende høring var at orientere om projektet og indhente synspunkter og forslag, som har indgået i grundlaget for den videre VVM-undersøgelse.

En projektgruppe under ledelse af Vejdirektoratet har herefter skitseprojekteret tre løsningsforslag og vurderet de afledte konsekvenser heraf i forhold til natur, miljø, arealforhold, anlægsøkonomi mm. VVM-processen blev afsluttet med endnu en offentlig høring, og der har været afholdt borgermøder i Ejby, Vissenbjerg og Odense V i august 2016.

Fristen for indgivelse af høringssvar udløb d. 7. september 2016 og nærværende notat er en opsamling af de indkomne høringssvar samt Vejdirektoratets bemærkninger til svarene. Vejdirektoratet har modtaget 45 høringssvar i alt: Fem høringssvar fra myndigheder, herunder Middelfart-, Assens- og Odense kommuner. Fire høringssvar fra virksomheder og erhverv, herunder et fællessvar fra otte virksomheder i Ejby. 23 høringssvar fra private borgere og 13 høringssvar fra beboerforeninger og andre foreninger. Alle høringssvar er vedlagt som bilag til dette høringsnotat. I høringsnotat er høringssvarenes bemærkninger behandlet emnemæssigt. Sidst i notatet findes en skematisk oversigt over de emner, der behandles i hvert af de 45 høringssvar.

VVM-redegørelsen med baggrundsrapporter og høringsnotatet fra den indledende offentlige høring kan findes på projektets hjemmeside: vejdirektoratet.dk/vestfyn.

2. Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene

2.1 Støj og vibrationer

I et flertal af høringssvarene udtrykkes der bekymring omkring øget støj og vibrationer med den nye jernbane. Særligt påvirkning af Skallebølle nævnes af flere som et område, der forventes påvirket meget, Nørre Aaby samt Indslev by og kirke nævnes også. Flere enkeltpersoner med ejendomme tæt på banen udtrykker bekymring.

I tre høringssvar ønskes det, at der anlægges en støjvold ved specifikke ejendomme og flere anbefaler generel anvendelse af overskudsjord til støjvolde.

Vejdirektoratets bemærkninger:

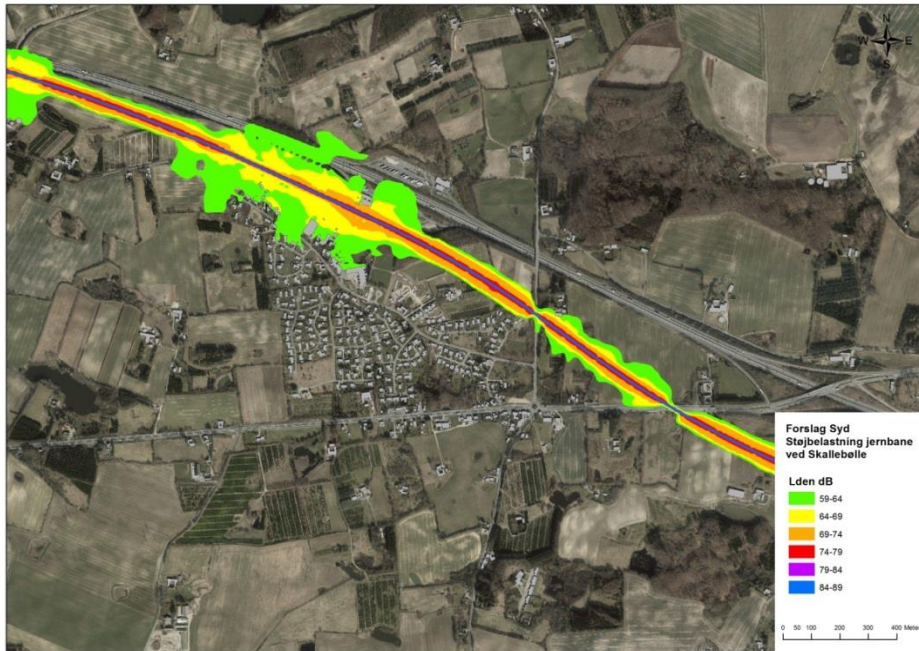
Det er en bærende idé i planlægningen af den nye jernbane, at den skal placeres så tæt på motorvejen som muligt, for på den måde at begrænse de negative konsekvenser på omgivelserne af det nye infrastrukturanlæg. Motorvejen er i dag en dominerende støjkilde i området, og placering af jernbanen tæt på motorvejen vil betyde, at der samlet set er en begrænset stigning i støjbelastningen. På trods af dette vil et antal enkeltliggende ejendomme og enkelte sammenhængende beboelsesområder dog blive udsat for en større støjbelastning efter etablering af jernbanen.

Det er almindeligt anerkendt, at støj fra veje opleves mere generende end støj fra jernbaner. På den baggrund har Miljøstyrelsen fastsat forskellige vejledende grænseværdier for acceptabel støj ved boliger, hvor støjgrænseværdien er henholdsvis 58 dB (Lden) fra veje og 64 dB (Lden) fra jernbaner. Ifølge Miljøstyrelsen er de to grænseværdier udtryk for, at man udsættes for den samme genevirkning.

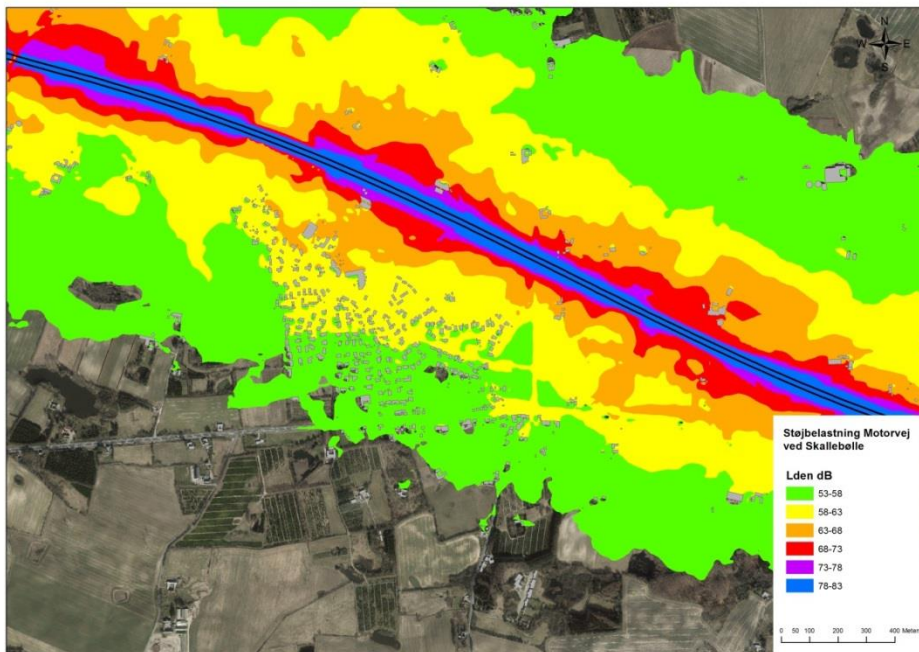
For at kunne vurdere konsekvenserne i de områder, der udsættes for støj fra både vej og bane, er der gennemført beregninger af den sammensatte støj i projektforslaget.

Skallebølle

I området omkring Skallebølle er den sammensatte støjbelastning ca. 1 dB højere end motorvejsstøjen alene, når vejstøj og togstøj regnes sammen, hvilket vurderes at være af mindre betydning for den samlede genevirkning. Den nordlige del af Skallebølle vil blive påvirket af støj fra Forslag Syd. Vejdirektoratet har gennemført en supplerende undersøgelse af støjbelastningen i området. Nedenstående kort viser dels støjdbredelsen fra jernbanen (Forslag Syd) og fra motorvejen efter den planlagte udbygning til tre spor i hver retning.



Støjbelastning fra jernbane Forslag Syd ved Skallebølle



Støjbelastning fra motorvejen ved Skallebølle

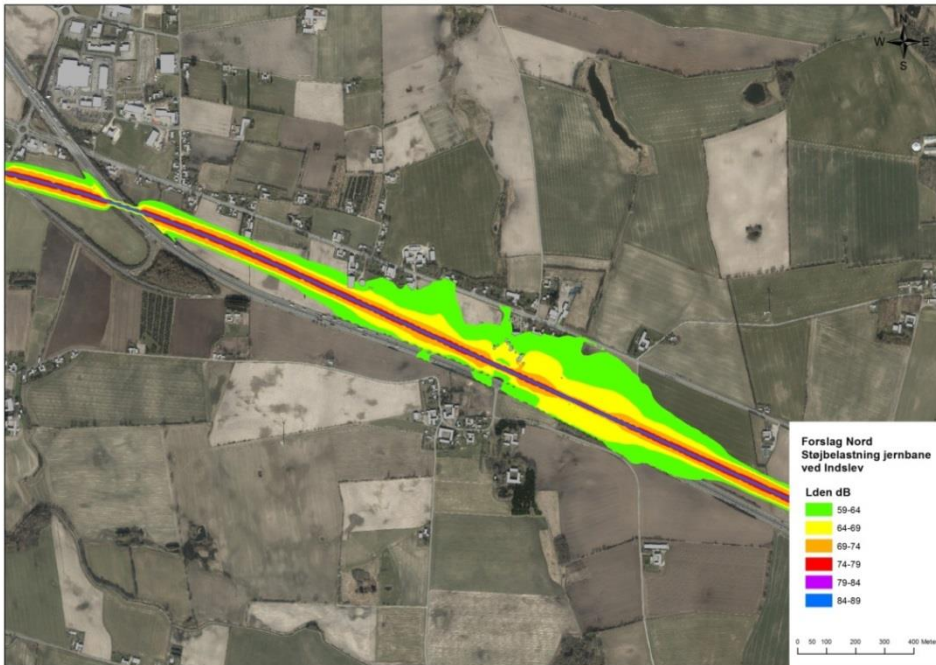
Grønnemose

I den sydøstlige del af Grønnemose vil et antal boliger blive belastet af jernbanestøj, hvis Forslag Nord vælges. En del af disse boliger er dog i forvejen belastet af støj fra motorvejen eller støj fra Gammel Hovedvej. Boligerne påvirket af jernbanestøj vil formentlig få tilbudt tilskud til støjisolering, hvis Forslag Nord vælges.

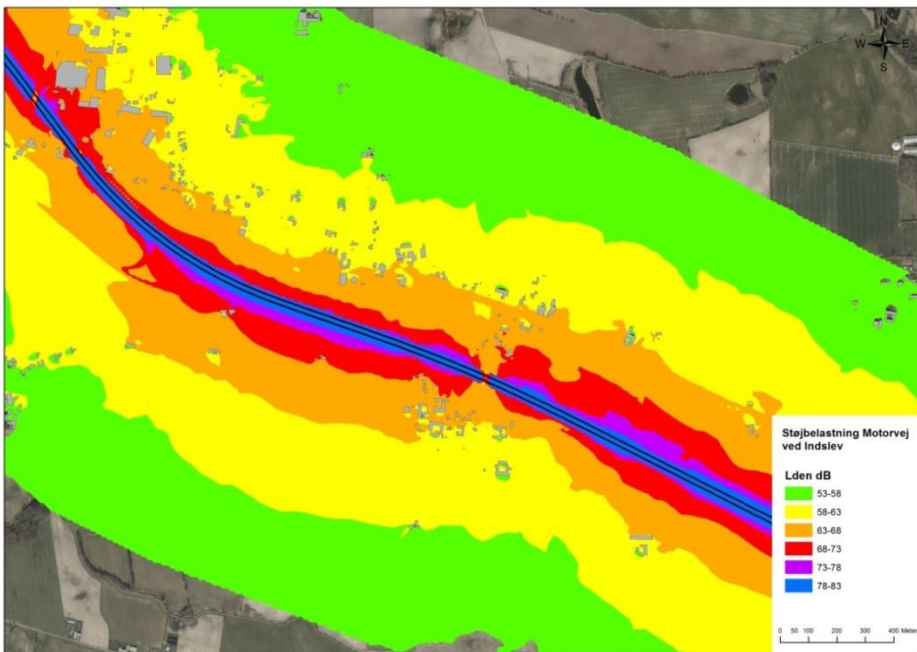
Indslev

Ved Indslev vil alle tre forslag have støjmæssige konsekvenser for enten den del af Indslev, der ligger syd for motorvejen eller den del af Indslev, der ligger nord for motorvejen. Indslev Kirke og kirkegården vurderes dog ikke at blive støjbelastet fra jernbanen i et omfang, der kan påvirke kirkens og kirkegårdens funktion.

Vejdirektoratet har gennemført en supplerende undersøgelse af støjbelastningen i Indslev fra jernbane og motorvejen. De to nedenstående kort viser støjudbredelsen fra jernbanen (Forslag Nord) og den beregnede støj fra motorvejen efter udbygning til tre spor i hver retning. Det ses tydeligt, at motorvejen er den helt dominerende støjkilde i Indslev, og en ny jernbane vurderes derfor ikke at have væsentlig betydning for den samlede støjbelastning i området.



Støjbelastning fra jernbane Forslag Nord ved Indslev



Støjbelastning fra motorvejen ved Indslev

Nørre Aaby

I Forslag Syd og Kombiforslaget vil jernbanen ligge relativ tæt på de nordligste boliger i Nørre Aaby og enkelte boliger vil blive udsat for mere støj end dagens niveau, omend støjbelastningen for alle boliger vil være væsentlig under de vejledende grænseværdier

Afværgeforanstaltninger i forhold til støjgener

Jernbaneprojektet har et stort overskud af jord, som så vidt muligt skal nyttiggøres i projektet. I detailplanlægningen af anlægsprojektet vil der være opmærksomhed på muligheden for at anvende overskudsjord til støjmæssig og visuel afskærmning af jernbanen og motorvejen.

Generelt vil boliger, hvor enten gennemsnitsstøjen (Lden) fra jernbanen overstiger 64 dB eller maksimalstøjen (L_{Amax}) overstiger 85 dB vil få tilbudt facadeisolering. Støjisoleringen betales af anlægsprojektet og sker på baggrund af en individuel vurdering af alle boliger, der er omfattet. Facadeisolering består typisk i udskiftning af vinduer, lyddæmpning af ventilationskanaler og lignende.

2.2 Adgangsforhold

I fire høringssvar er det påpeget, at der mangler adgangsveje i forhold til specifikke ejendomme eller at man er bekymret over ændrede adgangsveje. Blandt andet har nogle lods- ejere i dag jord på begge sider af motorvejen, og vil efter etablering af jernbanen også skulle på tværs af jernbanen for at komme til nogle af deres marker. Hvis de nuværende adgangsforhold ikke opretholdes kan det betyde, at der ikke kan udføres en rentabel drift af den samlede ejendom.

Adgangsforhold i forhold til rekreative forhold behandles under 2.3 Elmelundsskoven.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Fastlæggelse af adgangsforhold til afskårne jordstykker, vindmøller og lignende sker i dialog med de berørte ejere i et senere ekspropriationsforløb og afgøres endeligt af ekspropriationskommissionen. I den sammenhæng kan en jordfordeling være med til at løse nogle af de problemer, der kan være med adgang til afskårne arealer. Alle ejendomme vil få fornøden adgang til offentlig vej. Undtaget herfra kan være ejendomme, som skal totaleksprieres.

2.3 Elmelundsskoven

Elmelundskoven er et bynært skovrejsningsområde, som er etableret i samarbejde med VandCenter Syd, Odense Kommune og Naturstyrelsen Fyn. Området har stor rekreativ betydning, og det er vandindvindingsområde.

Vandindvindingsområde og erstatningsskov

Vandcenter Syd, Naturstyrelsen og Odense Kommune påpeger, at det er af afgørende betydning for vandindvindingen, at erstatningsskoven, som skal anlægges med den nye jernbane, bliver placeret inden for området som er omfattet af Skovrejsningsaftalen. Alternativt i et andet område, hvor VandCenter Syd har indvindingsinteresser. Imødekommes dette krav ikke, vil det medføre erstatningskrav fra VandCenter Syd.

Naturstyrelsen understreger, at Elmelundsskoven er fredsskov, og at der skal søges tilladelse til ophævelse af fredsskovspligten.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Synspunkterne noteret med henblik på nærmere afklaring i næste projektfase.

EU-tilskud

Naturstyrelsens del af skoven er etableret med tilskud fra EU. I den forbindelse har Naturstyrelsen pligt til at opretholde skoven, og det vil medføre krav om tilbagebetaling af tilskud hvis skoven ryddes. Naturstyrelsen forventer af jernbaneprojektet afholder disse udgifter.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Naturstyrelsens forventning om erstatning for forventet tilbagebetaling af EU-tilskud er noteret. En nærmere drøftelse af denne problemstilling må afvente et eventuelt krav om tilbagebetaling af midlerne fra Landdistriktsprogrammet.

Drift af jernbanen uden brug af pesticider

Det er af afgørende betydning for vandindvindingsinteresserne i området, at jernbanens fremtidige drift udføres uden brug af pesticider. VandCenter Syd påpeger, at VVM-redegørelsens formuleringer på området bør være mere restriktive i forhold til Banedanmarks drift af jernbanen. Odense kommune anfører, at jernbaneprojektet tager passende hensyn til områdets grundvand.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Formuleringerne i VVM'en betyder, at Banedanmark er forpligtiget til at etablere sprøjtefrie zoner, i de områder, hvor kommuner og vandforsyninger gennemfører konkrete tiltag til reduktion i sprøjtning med pesticider, som f.eks. Elmelundsskoven.

Grundvandssænkning

VandCenter Syd bemærker, at jernbanen påtænkes udført i afgravninger under grundvandsspejlet flere steder. Det bør foregå i vandtætte trug, da grundvandssænkning kan være problematisk for vandindvindingen.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Omfanget af hydrogeologiske undersøgelser er i denne fase begrænset til geotekniske oplysninger og potentialekort. I senere faser vil der blive udført supplerende undersøgelser til vurdering af bl.a. de hydrogeologiske forhold, herunder om vandspejlene er sekundære eller primære magasiner. Såfremt magasinerne har betydning for vandindvindingen i de aktuelle områder, vil banen blive funderet på en sådan måde, at der ikke sker skadelige konsekvenser for vandindvindingen – eksempelvis ved et opdriftssikret trug. For alle tre linjeføringer er der eksempelvis antaget en tæt konstruktion i form af et trug på en ca. 300 m lang strækning ved Hønnerupvej, hvor banen kommer ned i det primære grundvandspejl

Hvis det i detailprojekteringen viser sig, at banen kommer under det primære grundvandspejl i Elmelunds-området, vil der også skulle etableres vandtætte konstruktioner her.

Udsætning af jord

VandCenter Syd understreger, at jord udsat i udsætningsområdet syd for Vejrup ikke må være forurenet.

Vejdirektoratets bemærkninger:

I området mellem den nye jernbane og E20 er udlagt et udsætningsområde syd for Vejrup. Jorden, der udsættes inden for dette udsætningsområde, er ikke forurenet, og stammer fra skovrejsningsområdet fra jordarbejder omkring Elmelundsvej. Der udsættes ikke jord i det pågældende udsætningsområde, som stammer fra arealer udenfor skovrejsningsområdet. Skulle der mod forventning påtræffes jordforurening under gravearbejderne ved Elmelundsvej, tager projektets relevante interessenter stilling til, hvad der skal ske med forureningen.

Adgangsforhold

Naturstyrelsen Fyn, Odense kommune, Elmelundsskovens Hestelaug samt to private borgere er bekymrede for, at den nye jernbane vil påvirke Elmelundsskoven som rekreativt område negativt. Det rekreative område har stor betydning for dets mange brugere, og det er her afgørende, at området er sammenhængene. Det understreges, at der er behov for flere stier til sikring af et sammenhængende område. Elmelundsskovens Hestelaug foreslår blandt andet, at faunapassager udvides til at kunne rumme traktorer, cyklister mm.

Vejdirektoratets bemærkninger:

De planlagte faunapassager ved Elmelundsskoven er dimensioneret således, at de kan fungere som en kombineret faunapassage og arbejdsvej, Vejdirektoratet har intet at indvende, såfremt cyklister og ryttere også benytter disse passager. Derudover findes der også krydsende kommuneveje indenfor skovrejsningsområdet, som tjener til at binde området sammen.

Støj

Naturstyrelsen og Odense kommune og en enkelt privat borger opfordrer til, at der udføres yderligere støjdæmpende foranstaltninger i Elmelundsskoven, end det nu er projekteret – både i anlægsfasen og i driftsfasen. I forhold til støjskærme kunne projektets overskudsjord anvendes.

Vejdirektoratets bemærkninger:

En ny jernbane gennem skovrejsningsområdet Elmelunden vil medføre en støjbelastning i et bælte omkring jernbanen. I takt med at skoven vokser til, vil dette bælte blive smallere, men det vil stadig være et område langs banen, hvor støjniveauet kan have betydning for den rekreative anvendelse af området.

Anvendelse af overskudsjord til etablering af volde langs jernbanen vil kunne reducere støjbredden noget, men ikke helt kunne eliminere støjpåvirkningen. Etablering af jordvolde vil dog også have en landskabsmæssig indflydelse på området, samt påvirke forholdene for skovdrift i området. Vejdirektoratet er indstillet på at gennemføre en nærmere undersøgelse af fordele og ulemper ved etablering af jordvolde i skovrejsningsområdet i samarbejde med Odense Kommune og Naturstyrelsen i projektets næste fase.

Skovdriftsmæssige interesser

Naturstyrelsen Fyn påpeger, at der mangler tilfredsstillende adgang på tværs af jernbanen for maskiner (traktorer og lastbiler). Den nuværende adgang vil vanskeliggøre effektiv skovdrift.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet har i planlægning af jernbanen forudsat, at skovrejsningsområdet Elmelundsskoven primært var tænkt som en rekreativ skov, hvor der samtidig er fokus på at beskytte en grundvandsressource. Hvis det er tanken, at arealet i stedet for skal anvendes til intensiv udnyttet produktionskov, kan det blive aktuelt at revurdere adgangsforholdene i skovrejsningsområdet.

På en ca. to km lang strækning gennem skovrejsningsområdet er det planlagt, at to skærende veje føres over eller under jernbanen samt at der etableres to underførte sti/arbejdsveje. Frihøjden i de to underføringer planlægges til 4,05 m. og 4,35 m, hvilket vurderes som tilstrækkeligt til at opretholde skovens funktioner.

Underskriftsindsamling i protest mod jernbanens placering

I en underskriftsindsamling har 30 borgere i Elmelundområdet skrevet under på, at de er meget utilfredse med den planlagte placering af jernbanen gennem Elmelund. De frygter, at placering af banen vil have store negative konsekvenser for landsbysamfundet bl.a. med faldende ejendomspriser. Det påpeges, at man mener, at det burde være muligt at udarbejde en anden løsning, fx ved at bygge banen i terræn og ikke på dæmning og ved at etablere afværgeforanstaltninger, hvilket ikke pt. er planlagt.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Der er flere forhold, der skal tilgodeses for en jernbane gennem Elmelundskoven. Den primære binding er den eksisterende jernbane i øst. Den nye bane skal dels ramme denne og dels give plads til, at der fra den gamle bane gives plads til en ny afgang under den nye bane.

Fra den eksisterende jernbane fortsætter den nye bane mod vest gennem Elmelundskoven og syd om Elmelund. Terrænet stiger mod vest samtidig med, at det er meget småkuperet. På denne strækning skal banen passere både Bavnedsvej, der underføres, og Elmelundsvej, der overføres. Vest for Elmelundskoven stiger terrænet fortsat og er småkuperet.

Banen er søgt lagt tæt på terrænet under de ovenfor givne bindinger, men det er på grund af terrænets natur og bindingerne ikke muligt at lægge banen tæt på terræn på hele strækningen.

Afsluttende bemærkning om Elmelundsskoven

Naturstyrelsen ønsker at blive inddraget i forhold til den mere detaljerede planlægning og projektering af yderligere kompenserende foranstaltninger.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet imødekommer anmodningen om dialog i næste fase omkring den mere detaljerede planlægning af kompenserende foranstaltninger.

2.4 Påvirkning af mindre bysamfund

Der er stor bekymring for påvirkning af landsbysamfundene i Skallebølle, Indslev og Nørre Aaby – der er modtaget flest svar fra bekymrede borgere og foreninger i Skallebølle. Øget støj og faldende ejendomspriser påpeges og det frygtes, at det kan føre til en ond spiral i de mindre samfund, hvor den nuværende positive udvikling sættes over styr.

Skallebølle beboerforening og Kulturforeningen Nøjsomhed beskriver i deres hørings svar en aktiv by i udvikling. Byen er dog allerede nu præget negativt af støj fra den vestfynske motorvej og fra landevejen Odense-Middelfart. Støjen er pt. problematisk uanset vindret-

ning. Vælges den sydlige linjeføring, vil byen Skallebølle blive ramt hårdt, idet jernbanen vil føres tæt forbi boliger, skole, børnehave og fritidshjem. Støjbelastningen er naturligvis højest for de boliger, som ligger tættest på jernbanen. Der er meget vand i jorden i Skallebølle og dette øger bekymringen for, at vibrationer vil forplante sig i området i stort omfang. Det frygtes, at anlægsarbejdet vil være en længerevarende proces, som vil være til voldsom gene for beboere og særligt fodboldafdelingen i Skallebølle Sportsklub. En række hørings svar støtter op om disse bekymringer.

Nørre Aaby borgerforening og borgergruppen i Nørre Aaby er imod den sydlige linjeføring, fordi den kommer tæt på beboelsesområderne på Margaardvej og Østervangen / Kløvermarken. Muligheden for at byen kan udvikle sig mod nord vil blive begrænset.

Indslev lokaludvalg påpeger, at den nordlige løsning betyder, at Indslev sogn skal gennemgraves for at flytte gastransmissionsledningen. Gennemgravning vil have en negativ påvirkning på Indslev sogn.

I et hørings svar påpeger virksomheden Strandmøllen sammen med syv andre virksomheder i Ejby, at de negative konsekvenser som Forslag Syd og Kombiforslaget vil have på erhvervsområdet, også vil påvirke lokalsamfundet i Ejby, blandt andet i forhold til arbejdspladser, erhvervsarrangementer og støtte til den lokale idrætsforening.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Synspunkterne er noteret og må indgå som argumenter i den samlede beslutningsproces.

2.5 Erhvervsinteresser

Otte virksomheder i erhvervsområdet i Ejby påpeger, at Forslag Syd og Kombiforslaget vil have store konsekvenser for området. Virksomheden Danlad A/S vil blive tvunget til at flytte med mindre den nordlige linjeføring vælges. Virksomhederne i området nord for Industribuen vil blive placeret mellem motorvej og jernbane, hvilket vil forhindre udvidelse af virksomhederne og besværliggøre adgangsforhold. Desuden påpeges sikkerhedsrisici særligt for Strandmøllen, som er en gasvirksomhed, hvor sikkerheden kan være i fare med placeringen mellem en motorvej og en jernbane.

Ejby Lokaludvalg støtter ovenstående bekymring.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Forslag Syd og Kombiforslaget vil direkte berøre området syd for den øst-vest-gående gren af Industribuen. Virksomheden Danlad A/S vil skulle afstå sin ejendom, og der vil være indgreb i erhvervsgrunden vest for Industribuen, ligesom arealet syd for Strandmøllen A/S vil blive gennemskåret. Området mellem Industribuen og motorvejen vil ikke blive

berørt af projektet, og Vejdirektoratet vurderer på den baggrund, at virksomhederne her kan fortsætte deres aktiviteter som hidtil.

Den øst-vest-gående gren af Industribuen vil blive forlænget mod vest og tilsluttet Nørregade i et nyt vejkryds. Dette vurderes at forbedre adgangsforholdene til virksomhederne beliggende umiddelbart syd for motorvejen.

Strandmøllen A/S er en såkaldt risikovirksomhed, hvor særlige krav skal opfyldes for at beskytte omgivelserne mod påvirkning fra et eventuelt uheld på virksomheden. Vejdirektoratets analyser viser, at virksomhedens placering tæt på Fynske Motorvej vurderes at have den væsentligste indflydelse på dette risikobillede, og placering af en jernbane syd eller nord for virksomheden forventes ikke at ændre væsentligt på den samlede risikovurdering.

2.6 Udbygning af det 3. spor på motorvejen samtidig med jernbanen

Flere hørings svar påpeger, at det vil være fornuftigt at anlægge den nye jernbane på samme tid som den planlagte udbygning af motorvejen.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Det er politisk besluttet at udbygge motorvejen mellem Middelfart og Odense til tre spor i hver retning, og der foreligger anlægslov for vejudbygningen. Strækningen fra Middelfart til Nørre Aaby er udbygget, men den resterende del af strækningen først kan ske når det afsættes midler til projektet.

Vejdirektoratet har med hjælp fra COWI undersøgt, om der vil være økonomiske og samfundsøkonomiske fordele ved en samtidig eller koordineret gennemførelse af ny jernbane over Vestfyn og udbygning af Fynske Motorvej.

Undersøgelsen viser, at der vil være både anlægsøkonomiske og samfundsøkonomisk fordele ved en samtidig eller koordineret gennemførelse af de to projekter. Det er vanskeligt at opgøre de konkrete gevinster ved udbud af entreprenøropgaver på tværs af de to projekter, men der vurderes at være mulighed for reducerede omkostninger til bl.a. etablering af arbejdspladser samt gevinster som følge af mulighed for jorddisponering på tværs af projekterne. Dertil kan formentlig lægges en større besparelse ved koordineret projektering og udførelse af de to anlægsprojekter, således at efterfølgende ændringer og tilretninger af det først gennemførte projekt begrænses.

For trafikanterne vurderes det, at samtidig eller koordineret gennemførelse af projekterne vil medføre mindre forsinkelser end ved en situation, hvor de to anlægsarbejder gennemføres uafhængig af hinanden.

Det vurderes, at der vil være gevinster ved samtidig eller koordineret gennemførelse af jernbaneprojektet og udbygning af Fynske Motorvej såvel i en situation, hvor motorvejen udbygges som planlagt i den foreliggende anlægslov, som i en situation, hvor motorvejen udbygges ved inddragelse af nødsporene til kørsel i myldretiderne.

2.7 Regnvandsbassiner

Flere høringssvar nævner regnvandsbassiner. I et høringssvar nævnes et eksempel på et nuværende bassin i forbindelse med Fynske motorvej, som er tilgroet. Det efterspørges, hvem der har ansvaret for disse bassiner.

I to høringssvar nævnes placeringen af specifikke planlagte bassiner, og de angives som værende uhensigtsmæssigt placeret.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet har ansvaret for de regnvandsbassiner, som er tilknyttet motorvejen. Oplysningen om et tilgroet bassin er videregivet til de ansvarlige på området i Vejdirektoratet. Det bliver sandsynligvis Banedanmark, som får ansvaret for regnvandsbassiner i forbindelse med jernbanen.

I den kommende detailprojektering af jernbanen kan placeringen af enkelte regnvandsbassiner justeres, hvis de i skitseprojektet er uhensigtsmæssigt placeret.

2.8 Kirker

Fyns Stift bemærker, at tre kirker potentielt berøres af projektet; Indslev, Rørup og Ravnebjerg kirker. Dog bliver Ravnebjerg kirke ikke berørt nævneværdigt.

Rørup kirke

Rørup Menighedsråd og Fyns Stift påpeger, at Rørup kirke allerede for nuværende er stærkt generet af støj fra motorvejen, og de frygter yderligere støjgener, hvis en kommende jernbane placeres syd for motorvejen. Det påpeges også, at banen visuelt bliver en gene for kirken samt at grundvand og vibrationer kan påvirke bygningerne. Placeres banen syd for motorvejen, overskrides kirkebeskyttelsesområdet.

Indslev kirke

Menighedsrådet i Indslev, som har ansvar for Indslev sogn og dermed Indslev Kirke kan ikke acceptere en jernbaneføring mellem motorvejen og Indslev kirke. Menighedsrådet har beregnet, at jernbanens centerlinje kommer til at være 60 meter fra kirken, og der udtrykkes bekymring for støj og vibrationer i forbindelse med kirkelige handlinger. Støjen fra motorvejen er allerede for nuværende et problem. Menighedsrådet ønsker at blive inddraget i planlægningen af anlægsarbejdet. Indslev lokaludvalg udtrykker også stor bekymring om Indslev kirke.

Fyns Stift bakker Indslev menighedsråd op i deres høringssvar og uddyber, at den gamle kirke er vibrationsfølsom og følsom overfor ændringer i grundvandsstanden. Disse forhold bør der tages hensyn til i både anlægs- og driftsfasen.

Fyns Stift har indhentet en sagkyndig udtalelse fra kgl. bygningsinspektør Rønnow. Denne udtalelse er vedlagt som bilag til høringssvaret. Udtalelsen bakker Fyns Stifts bemærkninger op.

I flere høringssvar henvises til naturbeskyttelseslovens § 19 om kirkebyggelinjen med en beskyttelseszone på 300 meter og til Exnerfredningen, som er en tinglyst kirkeomgivelsesfredning.

Fyns Stift ønsker at blive inddraget i detailplanlægningen af jernbanen omkring de nævnte kirker.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Jernbanen vil i Forslag Nord komme relativ tæt på Indslev Kirke, og vil på det nærmeste punkt være ca. 120 m fra nærmeste hjørne af kirken. Jernbanen vil dermed gå fri af kirkeomgivelsesfredningen (Fredningen ses på kortudsnit side 18), men vil stadig være indenfor kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Forslag Syd og Kombiforslaget vil ligeledes være indenfor kirkebyggelinjen med en afstand på ca. 220 m til kirken.

Bestemmelsens formål er at beskytte kirker, der ligger mere eller mindre åbent i landskabet mod, at der opføres bebyggelse på over 8,5 m, som virker skæmmende på kirken. I områder uden for bymæssig bebyggelse vil bestemmelsen især få betydning for regulering af landbrugsbyggeri samt placering af vindmøller og elmaster. Det vil således være masterne til kørestrøm til togene, som vil være omfattet af disse bestemmelser, da disse på strækninger, hvor jernbanen er mere end 1,5 m over terræn, vil nå op over 8,5 m over terræn. Problemstilling er parallel for alle tre forslag, og må således håndteres uanset valg af løsning.

Nedenstående visualisering viser indkik til kirken fra syd samtidig med, at et tog passerer kirken. Kørestrømsmaster opsættes med en afstand på op til 85 meter, og vurderes ikke i væsentlig omfang at begrænse mulighederne for at se kirken fra området syd for kirken.



Visualisering af Forslag nord ved Indslev

Jernbanen forventes ikke at forårsage vibrationsproblemer for kirken, men den skal monitoreres i forbindelse med anlægsarbejdet. Tilsvarende skal det i anlægsarbejdet sikres, at eventuelle lokale grundvandssænkninger i forbindelse med etablering af bygværker ikke påvirker kirkens fundament.

Fyns Stift og andre relevante myndigheder vil blive inddraget i det videre arbejde med jernbanen, når der foreligger en politisk beslutning om projektet.



Kirkeomgivelsesfredninger, Indslev kirke (provst Exner-fredninger) med Forslag Nord

Rørup Kirke

Kombiforslaget er den eneste løsning, der kommer tæt på Rørup Kirke (ca. 200m), men jernbanen ligger her under terræn, og det forventes at køreledningsanlæg her er mindre end 8,5 m over terræn, og dermed ikke vil være omfattet af reglerne om kirkebyggelinjer.

2.9 anbefalinger om valg af løsning

En stor del af de indkomne hørings svar indeholder konkrete anbefalinger om valg af linjeføring. Anbefalinger gennemgås kort i det følgende. Odense Kommune har afstået fra at pege på en bestemt linjeføring

Foretrækker Forslag Nord

Flertallet af de hørings svar, som peger på en bestemt linjeføring, foretrækker den nordlige løsning, herunder Middelfart Kommune. Den primære begrundelse herfor er, at den nordlige løsning generelt påvirker færrest boliger, herunder Skallebølle og Nørre Aaby. Rørup kirke påvirkes ikke ved den nordlige løsning og erhvervsområdet i Ejby går fri.

Strandmøllen og syv andre virksomheder, Middelfart Kommune og Middelfart erhvervsråd, en række private borgerer og foreninger peger på den nordlige løsning.

Foretrækker Forslag Syd

Indslev Lokaludvalg foretrækker den sydlige linjeføring fordi den vil påvirke Indslev Kirke og Indslev Landsby mindst. Samtidig er det den billigste løsning.

I to høringssvar fra private borgere peges der ligeledes på den sydlige løsning som bedste valg. Her er begrundelsen også, at denne linjeføring skåner konkrete ejendomme.

Foretrækker Kombiforslag

Assens Kommune samt 5 borgere anbefaler Kombiforslaget. De primære argumenter er, at færre boliger ligger tæt på jernbanen, herunder også Skallebølle og Grønnemose. Desuden nævnes, at når jernbaneprojektet medfører flytning af naturgasledningen, vil dette muliggøre udvidelse af erhvervsområde ved Vissenbjerg. Dette område er på nuværende tidspunkt pålagt restriktioner som følge af nærhed til naturgasledningen.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet har noteret de indkomne høringssvar med anbefalinger om valg af løsning. Anbefalingerne vil indgå i de videre overvejelser i forbindelse med udarbejdelse af indstilling om projektet.

2.10 Forslag til ny eller justeret linjeføring

I to høringssvar foreslås det, at jernbanen på visse strækninger placeres i en tunnel for at skåne lokale forhold. Ligeledes foreslås tilslutningspunktet til den eksisterende jernbane sydvest for Odense flyttet længere mod syd.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Etablering af jernbane i tunnel er normalt adskillig gange dyrere end anlæg i terræn, og derfor anvendes tunneller normalt kun, hvor der er meget tungvejende grunde for det, f.eks. ved krydsning af anden infrastruktur samt ved krydsning af bjergmassiver eller som alternativ til broer over vand. Tunnelering vurderes ikke som en formålstjenlig løsning for en ny jernbane over Vestfyn.

I planlægningen af jernbanen er der arbejdet med forskellige linjeføringer i projektets østlige ende. Det må dog konkluderes, at de alternative linjeføringer alle har væsentlige ulemper i form af enten nabogener, komplicerede (og dermed dyre) anlægsforhold eller et kurveforløb, som ikke er foreneligt med en højhastighedsjernbane.

2.11 Andet

I tre høringssvar nævnes videreførelsen af banen mod Lillebælt, som en god ide, man burde gå videre med, samtidig med anlæg af banen. Fyns Stift påpeger dog, at ved en evt. senere videreførelse mod en bro over Lillebælt, tænkes jernbanen ført nord om Indslev kirke, hvilket gælder for Forslag Syd og Nord. Det betyder at tilslutningen vil ske umiddel-

bart øst for Indslev kirke og at kirken dermed vil blive lukket inde mellem den eksisterende bane og afgreningen mod Lillebælt. Dette vil medføre massive gener for kirken.

I flere høringssvar, blandt andet fra Gelsted Lokaludvalg og Ejby Lokaludvalg, bemærkes det at man er positivt indstillede overfor den nye jernbane. Det fremhæves, at en ny jernbane vil styrke udviklingen på Fyn ved at understøtte regionaltrafikken. Desuden forventes det at lokaltrafikken styrkes, da den nye jernbane vil frigøre kapacitet på den eksisterende jernbane.

I et høringssvar spørges der til, om anlægsarbejdet tager hensyn til årstider og fx høst af marker. I forlængelse heraf ønsker man at vide om der bliver udbetalt erstatning for jordlodder, som ikke er anvendelige i en periode eller som bliver skadet af gravearbejde eller arbejde med tunge maskiner.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Der vil formentlig på et tidspunkt i fremtiden blive behov for mere kapacitet til såvel vej som jernbanetrafik på tværs af Lillebælt. Det er på nuværende tidspunkt uvist, hvornår en ny forbindelse i givet fald vil blive etableret. Der foreligger ikke nogen politisk beslutning om dette projekt. En ny krydsning af Lillebælt vil sammen med de nødvendige landanlæg i Jylland og på Fyn udgøre en meget betydelig samfundsinvestering.

En strategisk analyse fra 2012 anbefaler en ny kombineret vej- og jernbanebro umiddelbart nord for den nuværende motorvejsbro. I den gennemførte VVM-undersøgelse af den nye jernbane over Vestfyn er konstateret, at den nye jernbane kan tilsluttes en ny bro, men emnet er ikke behandlet uddybende, og nærmere analyser kan meget vel vise, at afgreningen til en ny bro også kan se andre steder end de her skitserede ved Ejby.

Vejdirektoratet er enig i synspunktet om, at flytning af en stor del af jernbanetrafikken til en ny jernbane langs Fynske Motorvej vil frigøre meget kapacitet på den eksisterende jernbane over Vestfyn. Det vil herefter være trafikmyndigheden, der kan beslutte, om denne frigjorte kapacitet skal anvendes til øget regionaltrafik.

Når det gælder afgrødeerstatning, udbetales der erstatning for alle de skader, som kan konstateres. Det kan ikke garanteres at kabelnedlægning kun vil blive udført i efteråret efter høst.