



NOTAT

Dato 16. september 2019  
J. nr. 2019-864

## Høringsnotat – Forslag til Lov om anlæg af ny jernbane over Vestfyn

Et udkast til Forslag til Lov om anlæg af ny jernbane over Vestfyn har været i offentlig høring fra d. 10. april 2019 til d. 5. juni 2019.

Høringen har været udsendt til høringsparter som anført i lovforslagets bemærkninger kapitel 9 og været offentliggjort på [hoeringsportalen.dk](http://hoeringsportalen.dk).

Følgende myndigheder, organisationer og borgere har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Assens Kommune, Brenderup-Indslev Menighedsråd, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL), DSB, Energinet, Energistyrelsen, FynBus, Haveforening Enghaven og Odense Kommune.

Følgende myndigheder og organisationer har afgivet høringssvar, men har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:

Forenede Danske Motorejere (FDM), Fyns Politi, Trekantsområdets Brandvæsen, Region Syddanmark og Rigsrevisionen. *Høringssvar uden bemærkninger kan ikke nødvendigvis tages til indtægt for at støtte forslaget eller det modsatte.*

Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva, Banedanmark, Beredskabet, Borgergruppen i Elmelund v. Gert Vinther, Borgergruppen i Nørre Aaby, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Bus & Tog-samarbejdet, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Handicap Forbund, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Metal, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, DI Transport, ITD, Klima-, Energi og Forsyningsministeriet, Ejby Lokaludvalg, Elmelundskovens Hestelaug, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FOA, Forbrugerrådet (Passagerpuls), Friluftsrådet, FynBus, Gelsted Lokaludvalg, Harvarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane, HK Trafik og Jernbane, Indslev Lokaludvalg, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening (KL), Kulturforeningen Nøjsomhed, Landsorganisationen i Danmark (LO), Lokalråd Visensbjerg, Lokaludvalg Nørre Aaby, Middelfart Kommune, Middelfarts Erhvervsråd, Miljøstyrelsen, Movia, Naturstyrelsen, Nørre Aaby Borgerforening, Rørup Menighedsråd, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik,



Skallebølle beboerforening, Slots- og Kulturstyrelsen, Sund & Bælt Holding A/S, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

Den ministerielle høring har ikke givet anledning til væsentlige ændringer i lovforslaget.

Nedenfor er de væsentligste emner i høringssvarene fra den offentlige høring gennemgået og behandlet.

## **1 Bemærkninger til lovforslaget**

### **Kommuner**

Assens Kommune bemærker, at lovforslagets § 6 om afskæring af administrativ klageadgang er en fravigelse af borgernes sædvanlige retssikkerhedsgarantier.

Odense Kommune bemærker bl.a., at det er kommunes forventning, at der i det videre projektforsløb foretages drøftelser med kommunen med henblik på, at de anførte forslag og ønsker så vidt muligt implementeres.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse, samt at den model der er beskrevet i lovforslaget også bruges ved andre meget store anlægsprojekter. Afgørelserne kan imidlertid fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom.*

*Transport- og Boligministeriet bemærker videre, at detaljerne for projektet er fastlagt med udgangspunkt i VVM-undersøgelsen og som beskrevet i anlægsloven. De lokale myndigheder vil i anlægsfasen blive inddraget i forhold til den konkrete myndighedsbehandling mm.*

### **Trafikselskaber**

DSB og FynBus bemærker indledningsvist, at de støtter lovforslaget.

DSB bemærker videre, at det i lovforslaget præciseres, at der som det fremgår i VVM-undersøgelsen ved begge tilslutninger til den eksisterende jernbane etableres såkaldte "niveaufrie krydsninger", hvor et af jernbanesporene føres over de andre jernbanespor på en bro, sådan at togtrafikken kan afvikles uafhængigt af den modkørende togtrafik. DSB foreslår, at lovforslaget omtaler den påvirkning, som anlæg af den nye jernbane over Vestfyn vil medføre, for den øvrige trafik i de perioder, hvor infrastrukturarbejderne vil stå på. DSB forudsætter, at der under anlæg af banen tages de fornødne hensyn til kravene til signalsystemernes funktionalitet på strækningen samt tilslutningen til hovedstrækningen.



*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at den nye jernbane over Vestfyn vil blive koblet på den nuværende jernbaneforbindelse med niveaufrie tilslutninger, således at modkørende togtrafik kan afvikles uafhængigt. Ny jernbane over Vestfyn anlægges i et trace tæt på Fynske Motorvej, og det forventes kun gener for togtrafikken på den nuværende jernbane i forbindelse med anlægsarbejder nær tilslutningspunkterne til den nuværende jernbane ved Odense V og ved Kauslunde. Det konkrete behov for restriktioner for togtrafikken på den nuværende jernbane kan først bestemmes i forbindelse den detaljerede planlægning af anlægsarbejdet.*

*Transport- og Boligministeriet bemærker videre, at den nye jernbane over Vestfyn er forberedt for udrulning af det nye signalsystem.*

FynBus bemærker, at der med en eventuelt øget frekvens på regionaltogene vil være basis for og behov for en udbygning af den lokale kollektive trafik således, at udvalgte stationer udpeges som knudepunkter og betjenes med lokaler ruter og flextur. FynBus noterer sig, at den nye jernbane kan medføre op til fem tog i timen, hvilket i givet fald forventes at øge behovet for regional- og bybusbetjening i Odense og må forventes at øge passagertallet i Odense Letbane. En øget regional busbetjening nødvendiggør, at der er et areal af passende størrelse til at rumme flere regionalbusser end det nuværende antal. Det kan oplyses, at arealet nord for banelegemet ved Odense Banegård Center er tinglyst til kollektiv trafik og i dag benyttes til regionalbusser, men også togbusser. Det er vigtigt, at de regionale busbetjening prioriteres.

*Transport- og Boligministeriet har noteret sig synspunktet, men forholdet til regional busbetjening ligger udenfor lovforslagets formål, som er at muliggøre anlæggelse af en ny jernbane over Vestfyn.*

### **Ledningsforhold**

Energistyrelsen bemærker indledningsvist, at der er lagt op til, at klima, energi- og forsyningsministeren bemyndiges til at omlægge naturgastransmissionsledningen samt at Energinet er anlægsmyndighed. Energistyrelsen vurderer, at bestemmelsen bør omformuleres således, at der i anlægsloven laves et direkte pålæg til Energinet om at flytte gasledningen.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at lovforslaget ændres, så Energinet bemyndiges direkte i anlægsloven i stedet for klima, energi- og forsyningsministeren.*

Energinet anfører indledningsvist, at de er forundret over, at omlægningen af Energinets Gastransmissionsanlæg er omfattet af lovforslaget. Det bemærkes, at Energinets el- og gastransmissionsselskaber historisk har gennemført, og i de kommende år gennemfører, energiinfrastrukturprojekter, hvoraf flere har et betydeligt større omfang end det som lovforslaget vedrører. Som eksempler herpå kan nævnes Kriegers Flak (ca. 100 km eltransmissionsanlæg på land) og



Baltic Pipe (ca. 210 km gastransmissionsanlæg på land, bl.a. på Fyn). Energinet er derfor ikke af den opfattelse, at der er behov for at regulere omlægningen af Gastransmissionsanlægget i lovforslaget, herunder (i) de heri indeholdte fravigelser af anden lovgivning, jf. Lovforslagets kapitel 4; (ii) det forhold, at jernbaneloven finder anvendelse ved ændringer eller udvidelser af Energinets anlægsprojekt, jf. Lovforslagets kapitel 2, og (iii) reguleringen af andre selskabers ledningsarbejder, jf. Lovforslagets kapitel 5.

*Transport- og Boligministeriet bemærker indledningsvist hertil, at grunden til, at ledningsomlægningen er omfattet af lovforslaget, ikke er, at ledningsomlægningen er et stort anlægsprojekt i sig selv, men fordi omlægningen er en central del af det samlede anlægsprojektet for en ny jernbane og der er store afhængigheder mellem de to arbejder. Derfor har ledningsomlægningen også været en integreret del af VVM-undersøgelsen.*

*Transport- og Boligministeriet bemærker endvidere, at det er normalt for store anlægsprojekter, der vedtages ved lov efter forudgående VVM-undersøgelser, at loven indeholder fravigelser af anden lovgivning (i), idet der allerede via VVM-undersøgelsen er taget stilling til varetagelse af de relevante hensyn.*

*I forhold til de af Energinet anførte forhold under (ii) og (iii), finder Transport- og Boligministeriet det formålstjeneligt at behandle både ledningsomlægningen og anlægget af den nye jernbane i samme anlægslov, da der er store sammenhænge og afhængigheder de to projekter imellem.*

Bemærkninger til visse af lovforslagets bestemmelser:

Lovforslagets § 1, stk. 3, § 4 og § 12:

Energinet bemærker, at hverken Lov om Energinet eller anden lovgivning i dag indeholder hjemmel til, at klima-, energi og forsyningsministeren kan pålægge Energinet at anlægge Gastransmissionsanlægget. Hvis dette ønskes, kan denne hjemmel tilvejebringes gennem f.eks. en ændring af § 4, stk. 6, i lov om Energinet. En alternativ mulighed er, at Energinet gennem lovforslaget pålægges at udføre omlægningen af Gastransmissionsanlægget. Såfremt denne tilgang vælges, bør det præciseres i lovbemærkningerne, at Energinets eventuelle omkostningerne forbundet med omlægningen af Gastransmissionsanlægget, som ikke afholdes af anlægsmyndigheden for jernbanen, herunder omkostninger til afværgeforanstaltninger efter Lovforslagets § 4, er at betragte som nødvendige omkostninger omfattet af § 3 i bekendtgørelse nr. 816 af 27. juni 2016 om økonomisk regulering af Energinet.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at det som følge af høringen er besluttet at ændre bemyndigelsen, således at Energinet bemyndiges direkte i anlægsloven i stedet for klima-, energi og forsyningsministeren.*



*Transport- og Boligministeriet bemærker videre, at udgifter til ledningsomlægningen følger de almindelige regler og principper for ledningsflytninger i forbindelse med et anlægsprojekt og uagtet at omlægningen af naturgas-transmissionsledningen er en del af anlægsloven, så ændres der ikke ved principperne for udgifter og omkostninger i den forbindelse.*

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at uagtet hvilken lovmodel som vælges, så indeholder anlægsloven ikke en stillingtagen til en økonomisk fordeling af udgifter til ledningsomlægningen, da dette følger af de almindelige ledningsretlige bestemmelser.*

Energinet bemærker, at ordlyden i Lovforslagets § 1, stk. 3, alene omtaler ”naturgastransmissionsledningen Lillebælt-Storebælt på strækningen mellem Spedsbjerg og Nr. Åby”, og dermed f.eks. ikke linjeventilstationer samt måler- og regulatorstationer (M/R-stationer), som også skal omlægges. Tilsvarende bemærkning gælder for andre af lovforslagets bestemmelser. Anvendelsesområdet for bestemmelsen i § 1, stk. 3, bør derfor udvides, så den finder anvendelse på naturgastransmissionsledningen med tilhørende anlæg på den relevante strækning. Bestemmelsens anvendelsesområde bør endvidere udvides, så den omfatter såvel anlæggelsen/etableringen som opretholdelse/drift af de relevante anlæg.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at anlægslovens § 1, stk. 3, ikke kun anfører en hjemmel til at ”omlægge naturgastransmissionsledningen Lillebælt-Storebælt på strækningen mellem Spedsbjerg og Nr. Åby”, men også ”til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen heraf”, således som det tilsvarende er anført for selve jernbaneprojektet i stk. 1. Hermed er også omlægningen af fx linjeventilstationer samt måler- og regulatorstationer (M/R-stationer) indeholdt i anlægsloven.*

Lovforslagets § 1, stk. 4:

Det følger af Lovforslagets § 1, stk. 4, at linjeføringen for det omlagte naturgas-anlæg fremgår af lovens bilag 2. Det bemærkes, at Energinet i 2016 lavede overordnede og foreløbige vurderinger af mulige linjeføringer og omkostningsberegninger baseret på erfaringstal, hvorfor nærmere vurderinger i forhold bl.a. linjeføringen udestår.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at en VVM-undersøgelse således kun fastlægger et projekt til et skitseniveau, hvorfor der almindeligvis vil være plads til justeringer i forbindelse med detailprojekteringen. Idet anlægsloven samtidig træder i stedet for en VVM-tilladelse, så er det et krav, at anlægsloven beskriver og fastlægger anlægsprojektet på et detaljeret niveau.*

Lovforslagets § 5, stk. 4:

Der henvises til bemærkningerne til Lovforslagets § 1, stk. 3. Såfremt der i Lovforslaget skabes hjemmel til direkte at pålægge Energinet at udføre omlægning-



gen af Gastransmissionsanlægget, kan § 4 i lov om Energinet som udgangspunkt finde anvendelse for omlægningen af Energinets Gastransmissionsanlæg. Det bemærkes, at visse dele af § 4 og andre tilknyttede bestemmelser i lov om Energinet ikke vil være relevant i den konkrete sag, hvorfor de relevante fravigelser til lov om Energinet bør indarbejdes i Lovforslaget.

*Transport- og Boligministeriet henviser til bemærkningen til § 1, stk. 3.*

Lovforslagets § 8:

En gennemgang af lovforslagets § 8 og de tilhørende bemærkninger indikerer, at gæsteprincippet finder udbredt anvendelse, og at infrastrukturselskaberne dermed som udgangspunkt skal betale for ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af lodsejerens/anlægsmyndighedens ændrede anvendelse af det areal, hvor infrastrukturen er anbragt. Der udestår således en perspektivering af lov-bemærkningerne i forhold til det konkrete projekt - anlægget af ny jernbane over Vestfyn - og infrastrukturselskabernes vilkår for anbringelsen af deres anlæg.

Energinet bemærker, at gæsteprincippet er en udfyldende regel, som finder anvendelse, hvor andet ikke er aftalt. Når andet er aftalt, hvilket er tilfældet i den konkrete sag for Energinets vedkommende, hvor der er tinglyst deklara-tioner på de relevante ejendomme i forbindelse med anbringelse af Energinets Gastransmissionsanlæg og betalt erstatning herfor, må der foretages en kon-kret fortolkning af de tinglyste deklara-tioner.

Sammenfattende er det således Energinets vurdering, at Energinets Gastrans-missionsanlæg ikke ligger som gæst, og at der udtrykkeligt er aftalt en fravigel-se af gæsteprincippet, hvorfor anlægsmyndigheden for jernbanen skal afholde Energinets omkostninger forbundet med omlægningen af Gastransmissionsan-lægget.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at anlægsloven ikke fraviger de almindelige regler for gæsteprincippet. Således betaler anlægsprojektet for omlægningen af den del af ledningen, som ligger bedre end som gæst, mens Energinet selv må betale for de udgifter til den del af ledningsomlægningen, der ligger som gæst. Der er ikke i anlægsloven taget stilling til hvilken retsstil-ling de forskellige dele af ledningen har og derfor er der heller ikke i anlægs-loven taget stillingtagen til den økonomiske fordeling af udgifter til lednings-omlægningen.*

På side 26 i Lovforslaget fremgår det imidlertid, at ca. 75 % af omkostningen skal afholdes af anlægsmyndigheden for jernbanen.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at det ikke er korrekt at der i anlægsloven er anført at anlægsmyndigheden skal afholde ca. 75 % af om-kostningen til ledningsomlægningen. Der er anført, at det ”beregningmæs-sigt er antaget, at ca. 75 % af omkostningen skal afholdes af Vejdirektoratet*



”som anlægsmyndighed for den nye jernbane”. Det betyder, at ud af det samlede anlægsbudget på ca. 4,85 mia. kr., så er der afsat en post på 75 % af ca. 0,5 mia. kr. til ledningsomlægningen. Det præciseres videre i anlægsloven, at ”den endelige fordeling af udgifterne forbundet med ledningsomlægningen mellem Vejdirektoratet som anlægsmyndighed for den nye jernbane og Energinet som ledningsejer er ikke afklaret.”

I februar 2016 estimerede Energinet, at omlægningen af Gastransmissionsanlægget ville beløbe sig til 375,6 mio. kr. (prisniveau 2015) under visse tidsmæssige forudsætninger, som ikke længere er gældende. På side 26 i Lovforslaget fremgår det imidlertid, at omlægningen af Gastransmissionsanlægget er estimeret til 552,8 mio. kr. (prisniveau 2019, indeks 106,28).

I forhold til omkostningsniveauet for omlægninger bemærker Energinet, at hverken omlægningen af Energinets eltransmissionsanlæg, som foreløbigt er estimeret til 9,5 mio. kr. (prisniveau 2015), eller andre infrastrukturselskabers omlægning af deres anlæg, herunder fjernvarme, vand, kloak og elektriske kabler, er omtalt i lovforslaget.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at Energinets oplyste priser efterfølgende af Vejdirektoratet er indpasset i statens Ny Anlægsbudgettering (NAB) og indeksreguleret.*

*Da omlægningen af naturgastransmissionsledningen er en integreret del af det samlede anlægsprojekt, er de beregningsmæssige antagelser om økonomien for ledningsomlægningen nævnt i anlægsloven. Omlægningen af andre ledninger m.v. er ikke nævnt direkte i loven, mens vurderede udgifter til – i de tilfælde hvor det er vurderet, at anlægsmyndigheden skal afholde udgiften – er indregnet i det samlede anlægsbudget.*

På side 27 i Lovforslaget fremgår en forventet tidsplan for det samlede projekt. Energinet bemærker, at denne ikke er afstemt med Energinet.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at igangsættelsesåret vil være afhængig af hvornår der er tilvejebragt finansiering for anlæg af en ny jernbane på Vestfyn. Energinet har tidligere oplyst, at de skal bruge én anlægssæson til selve nedlægningen af den nye ledning (og at de helst vil anlægge i sommerhalvåret), og at om-koblingen kun kan ske om sommeren, når gasforbruget er på sit laveste niveau. Det er der taget højde for i den principielle tidsplan på side 27. Der skal selvfølgelig laves en mere detaljeret anlægstidsplan, når der er en beslutning og en finansieringsplan for projektet.*

### **Lokale organisationer og naboer**

Brenderup-Indslev Menighedsråd bemærker indledningsvist, at de fortsat ikke kan acceptere en jernbaneføring mellem motorvejen og Indslev Kirke.



Brenderup-Indslev Menighedsråd bemærker videre, at de ønsker at der bliver foretaget en række seismiske målinger, der kan afdække, hvordan anlægsarbejdets rystelser vil påvirke kirkebygningen herunder kirkeklokke og der foretages en grundig billeddokumentation af kirkebygningerne samt kirkegården, før arbejdets påbegyndes, så det efterfølgende kan bruges som bevis ved opståede revner, sætninger og lignende, som kan tilbageføres til arbejdet med anlæggelse af jernbanen.

Det bemærkes videre, at en passende fred og ro vil blive brudt, når der anlægges en jernbane under 100 meter fra kirkens skel og arbejdsmiljøet vil forværres yderligere for kirkegårdspersonalet, hvilket på længere sigt vil det betyde store udfordringer i forhold til at overholde arbejdsmiljølovgivningen for medarbejderne.

Brenderup-Indslev Menighedsråd henleder også opmærksomheden på lovgivning om beskyttelseszoner ved kirkerne i det åbne land, da dette gælder Indslev Kirke. Kgl. Bygningsinspektør og Nationalmuseet skal inddrages ved enhver ændring eller påvirkning af vores kirker og kirkegårde og de folkekirkelige interesser. Dette sker for menighedsrådet vedkommende gennem provsti og stift. Vi forventer, at Transport-, Bygnings- og boligministeriet henvender sig i stiftet for at inddrage denne sagkyndige bistand.

*Transport- og Boligministeriet bemærker indledningsvist, at den nye jernbanes påvirkning af området omkring Indslev Kirke er beskrevet i VVM-redegørelsen. Området ved kirken er i forvejen påvirket af Fynske Motorvej og trafikken på motorvejen. Den nye jernbane er flyttet så langt væk fra kirken, som en placering nord for motorvejen tillader. Jernbanen føres på dæmning og skaber visuel barriere for indblik til Indslev Kirke fra motorvejen, ligesom dens placering tæt på kirken vil påvirke nærmiljøet omkring kirken. Der vil være visuel kontakt mellem jernbane og kirke. Der har i forbindelse med VVM-undersøgelsen været en indledende dialog med Kgl. Bygningsinspektør. Denne dialog forudsættes genoptaget i forbindelse med den konkrete planlægning af anlægsarbejdet.*

*Transport- og Boligministeriet bemærker videre, at der i VVM-undersøgelsen er gennemført støjberegninger, som viser, at vejtrafikken også efter etablering af jernbanen vil være den helt dominerende støjkilde i området. For at begrænse jernbanens påvirkning af området omkring kirken placeres jernbanen tæt på motorvejen. Det er teknisk vanskeligt på forhånd at forudsige i hvilket omfang anlægsarbejdet ved Indslev vil medføre vibrationer, da dette vil afhænge af en række forhold, herunder anlægsmetoden, jordbundsforhold og grundvandsspejlets højde på anlægstidspunktet. Det forudsættes, at der stilles krav til anlægsentreprenøren om et maksimalt niveau for vibrationer fra anlægsarbejdet.*





Haveforeningen Enghaven bemærker, at Haveforeningen er placeret ganske tæt på jernbanen, og nogle havelodder sågar klods op ad skinnerne. Samtidig bliver haveforeningen ret ofte brugt som genvej til aktiviteter, beliggende på modsatte side af banen: Tusindårs Skoven, Dyrskuepladsen og Friluftsbadet, hvilket betyder at rigtig mange mennesker (særligt helt unge) krydser skinnerne. Aktuelt er haveforeningen afgrænset fra skinnerne med et stålhegn på ca. 1,5 m. der med lethed kan forceres, og meget ofte bliver forceret. Taget i betragtning at det nye anlæg vil medføre en del mere togtrafik, vil risikoen for ulykker selvsagt stige. Det ønsker vi at sætte fokus på, og foreslår i den forbindelse at der bygges en støjmur i en højde af minimum 2 m. Som bonus hertil vil havelejerne få glæde af mindre støj, som i sig selv ”fylder” en del.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at dele af haveforeningen i dag er påvirket af støj fra den eksisterende jernbane, og vil også være påvirket af støj i den fremtidige situation. Der er ikke praksis for at opstille af støjskærme langs jernbaner ved kolonihaver, og en opstilling af støjskærme langs den nye jernbane ved kolonihaven vil derfor være et brud på denne praksis. Støjskærme langs den nye jernbane vil kun løse en mindre del af den samlede støjbelastning i området, da projektet kun dækker ca. halvdelen af kolonihaveforeningens udstrækning langs den eksisterende jernbane.*

### **Interesseorganisationer**

Dansk Erhverv og DTL bemærker indledningsvist, at de støtter lovforslaget.

Dansk Erhverv og DTL bemærker videre, at det fortsat er nødvendigt at der kan køre godstog over Fyn og det bør projektet tage højde for.

Dansk Erhverv og DTL bemærker endvidere, at den midlertidige to-sporede vej rundt om tunnelarbejdspladsen ved Nørre Aaby bør gøres tre-sporet, idet trafikafviklingen på motorvejen allerede i dag er stærkt nødlidende, især den vestlige del af Fyn og syd om Odense.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at den nye jernbane er designet til at kunne betjene godstog. Det vil således være den konkrete planlægning af kapacitetsudnyttelsen på strækningen der afgør, om den nye bane også vil blive benyttet til godstog.*

*Transport- og Boligministeriet bemærker videre, at den konkrete udformning af trafikafviklingen i forbindelse med etablering af en togtunnel under Fynske Motorvej ved Nørre Aaby vil blive vurderet nærmere i forbindelse med detaljeprojektering og planlægning af anlægsarbejderne. Strækningen øst for Nørre Aaby er i dag to-sporet motorvej (under udbygning til tre-sporet) og det forudsættes, at der under anlægsarbejdet vil være to kørespor i hver retning på motorvejen i alle trafikbelastede perioder.*