

Fra: xegefors [mailto:xegefors@mail.dk]
Sendt: 20. februar 2011 18:26
Til: Folketingets Oplysning
Cc: Magnus Heunicke
Emne: FYN - ALS FORBINDELSEN

Århus 2011-02-20
Erland Egefors, Rundhøj Allé 76D, 8270 Højbjerg.

E- post: xegefors@mail.dk

TIL: Folketinget, Christiansborg,
1240 København K.
E - post: folketinget@ft.dk

FYN – ALS FORBINDELSEN

Den 11. november 2010 sendte jeg artiklen "Fugleflugt og Jernbanetrafik" til Folketinget, jf. nedenstående. Jeg omtaler en forbindelse via Fyn, Als og Sønderjylland med videre, og nu da direktør Jørgen Mads Clausen har åbnet for debatten om en sådan forbindelse, viser det sig, at der også i Fåborg og omegn samt på Ærø er interesse for faste forbindelser.

Disse forslag er alle vejforbindelser, hvorimod mine er jernbaneforbindelser. Med de stigende oliepriser in mente og ikke mindst begrænsede oliereserver er såvel flytrafik som vejtrafik ikke fremtid. Med en rejsetid København – Sønderborg på to timer med lyntog Nyborg – Fåborg – Sønderborg vil det ikke være relevant med flyrejser til Sønderjylland. En sådan jernbaneforbindelse vil aflaste Lillebæltsbroen og i forhold til den nuværende forbindelse via Kolding vil internationale tog have kortere rejsetider via Fyn – Als.

FUGLEFLUGT OG JERNBANETRAFIK.

Vedhæftet er artiklen "Fugleflugt og jernbanetrafik" om Fehmarn forbindelsen og andre forbindelser, som jeg gerne vil have omdelt til Folketingets medlemmer.

Der er stigende modstand mod forbindelsen i Tyskland, paradoksalt nok eftersom det oprindeligt var en tysk idé, og her i det jyske er det svært at se, hvad den skal gøre godt for. De mange milliarder vil være bedre spenderet på en modernisering af jernbanenettet med dobbeltspor og elektrificering m.v.

Med vedvarende energi og biogas lavet på affald og dyrs efterladenskaber kan der produceres meget elektricitet, hvorved såvel passagertrafik som godstrafik ad jernbaner ikke forurener. Med anvendelse af såkaldt biobrændsel er man inde på et skråplan, fordi der dyrkes "energi" på marker, som der principielt burde dyrkes "mad" på. Har afgrøderne først været en tur gennem dyrenes maver, kan der udvindes biogas, det er en helt anden sag.

Det er tvivlsomt, om der kan findes en erstatning for olie, derfor bliver konsekvensen af færre oliereserver stigende oliepriser. Hvilket betyder omstilling til elektrisk drift og dermed mere skinetrafik, jernbanetog og sporvogne, foruden trolleybusser og elektriske biler.

For skibstrafikkens vedkommende kan energiproblemet løses med tørret træstøv. Det er affaldsprodukt fra savværker og fabrikker som arbejder med træ, der er gode erfaringer med sådan brændsel til marinediesler og stationære diesler i Sverige. I øvrigt kører dieselmotorer udmærket på træsprit eller anden sprit.

Når Fugleflugtslinien er projektet som en motorvejsforbindelse påklippet en jernbane, er den ikke fremtidssikret. Tværtimod er det en realisering af planer fra 1930'erne, da en vis hr. Hitler forestillede sig et net af motorveje til alle verdenshjørner fra Berlin. En jernbaneforbindelse uden motorveje eller veje kan bygges for en brøkdel af, hvad en motorvejsforbindelse koster, og ved en forbindelse over Fyn og Als vil det være en dansk forbindelse.

Det vil ikke være nogen Fugleflugtslinje, for det kan kun være en direkte linje København - Berlin via Gedser - Warnemünde.