

Skallebølle beboerforenings kommentarer til Transportudvalget den 9. februar 2017.

Vi er mange, der blev meget overrasket og måske endda chokeret, da Vejdirektoratet midt i december sidste år offentliggjorde, at man anbefaler den sydlige linjeføring til en ny jernbane over Vestfyn.

Især når man ser på, at langt størstedelen af høringsvarene anbefaler den nordlige linjeføring.

Det er den værst tænkelige linjeføring for Skallebølle og for dens sags skyld også for mange andre langs resten af strækningen over Vestfyn – det gælder både borgere og virksomheder.

En jernbane så tæt på Skallebølle vil være skadelig for det positive nærmiljø, som der allerede er, men som der også er ved at blive udbygget med mange nye aktiviteter. Skallebølle ligger også helt perfekt i forhold til pendling. Der kan nås rigtig mange arbejdspladser inden for kort tid.

Også erhvervsområdet i Vissenbjerg vil blive hæmmet for udvikling ved den sydlige linjeføring.

Erhvervsområdet i Ejby vil tage betydelig skade og blive delvis ødelagt med ekspropriation, da den sydlige linjeføring går direkte gennem erhvervsområdet, hvilket også vil have store sikkerhedsmæssige konsekvenser.

Bestyrelsen i Skallebølle beboerforening har derfor taget flere initiativer.

I mandags havde vi arrangeret et stort debat- og borgermøde, hvor der var deltagelse af mange politikere - lokale såvel som folketingspolitikere. Også fra transportudvalget. Der var ca. 400 tilhørere, hvilket tydeligt viser en stor interesse og bekymring.

Det er også derfor, at vi er her i dag, og senere på dagen skal vi til transportminister Ole Birk Olesen, hvor vi skal aflevere 686 underskrifter, som vi har samlet i fortrinsvis Skallebølle ved at gå fra dør til dør. Og der bor ca. 700 borgere i Skallebølle.

Vi håber, at vi sammen med Assens kommune, Middelfart kommune, virksomheder, andre foreninger og private borgere kan få jer politikerne til at vælge den nordlige linjeføring.

Vi håber også, at beslutningen om linjeføringen vil ske hurtigt.

For så længe der ikke er truffet en beslutning, er vi alle i en fastlåst og utryk situation. Og uvisheden belaster.

Borgerne ved ikke, om de er købt eller solgt. Vi kan dog ud fra talrige undersøgelser konstatere, at konsekvensen ved et støjbelastet boligområde af f.eks. en jernbane, er faldende huspriser.

Og virksomhederne kan ikke udvide, selv om de måske gerne vil. Eller virksomhederne ved ikke, om de evt. skal lukke eller flytte til udlandet med deraf følgende fyringer af danske medarbejdere og tab af danske arbejdspladser.

I mandags den 6. februar var der en artikel i Ingeniøren.dk, som omtaler en ny gaslinje Baltic Pipe. Det er en gasrørledning, der skal etableres fra den norske del af Nordsøen til Polen via den danske upstream i Nordsøen, og det eksisterende danske netværk. Projektet skal være operativt efteråret 2022, hvis det bliver vedtaget.

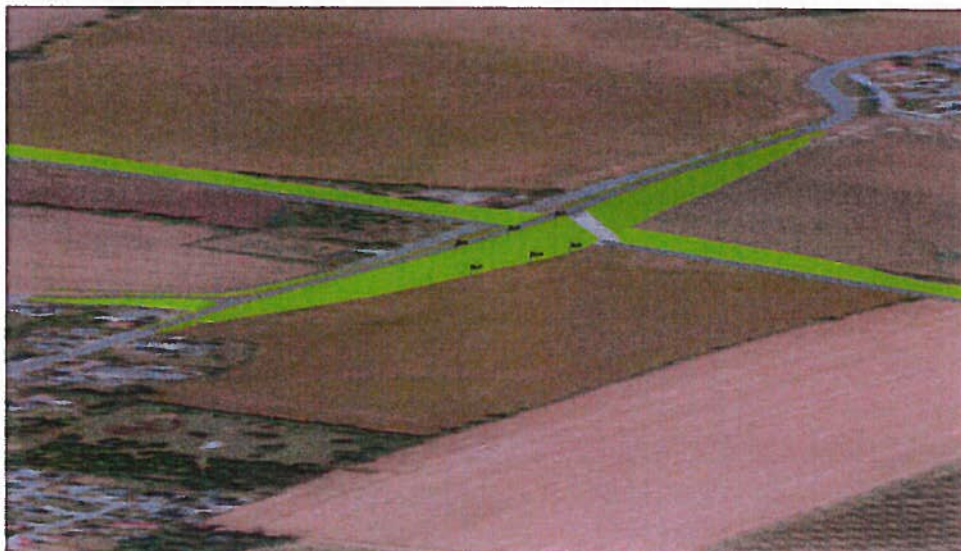
Kunne det være en væsentlig ændring af projektet med flytning af den eksisterende gaslinje, som er årsagen til merudgiften på 400 mill. i forhold til den sydlige linjeføring. Link <https://ing.dk/artikel/polsk-ambassadoer-baltic-pipe-mere-end-blot-gas-193208>

Vi ved godt, at valget af den nordlige linjeføring vil medføre gener og ulemper for andre. Men samlet set for Vestfyn er den nordlige linjeføring det mest fornuftige valg.

For at illustrere det dårlige valg af linjeføringen ved Skallebølle har Vejdirektoratet lavet et kort i 3D, som tydeligt viser linjeføringen tæt på boligerne og de med store landskabsmæssige forandringer.



Broen på Margaardvej ved den Nordlige linjeføring – det er vores forslag. Den er placeret



midt på Margaardvej med en jævn stigning fra begge sider.

Broen på Margaardvej ved den Sydlige linjeføring



Broen starter inde i byen og er meget stejl fordi den på en kort distance skal nå en højde af 7 meter.

Højdemål for broen over nuværende terræn for den sydlige linjeføring angivet med pile, hvor den starter, slutter og i midten, hvor den er højest.



Det er meget tæt på byen – 7 huse skal fjernes i byens udkant og broen skal vokse markant for at komme i højden.



Den sydlige linjeføring kommer over Assensvejen her i 5 meters højde og føres ned til jordfladen igen

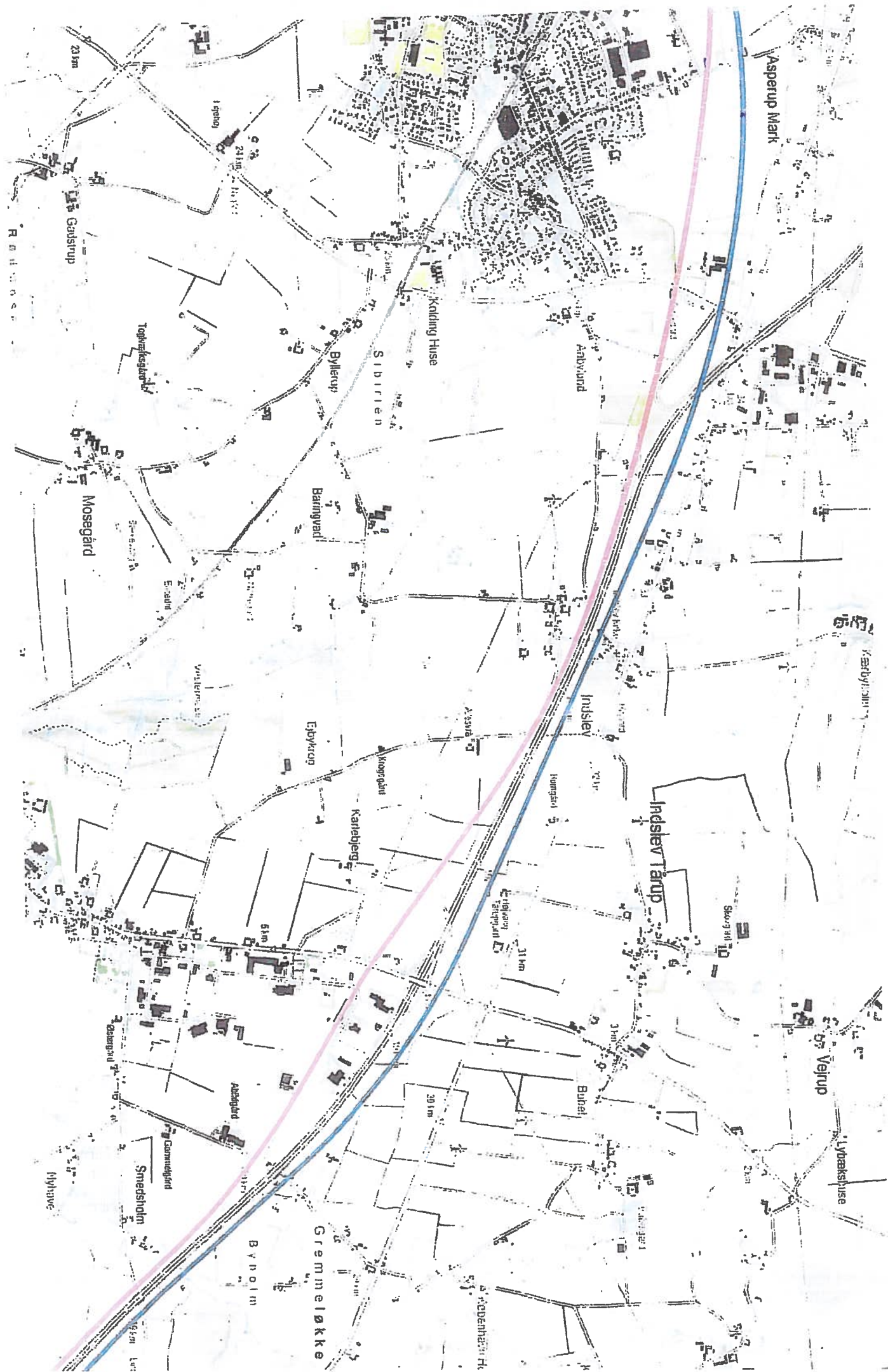
og under en vejbro ved Margaardvej. (Den nordlige er nede i terrænet hele tiden)

- Vores by bliver **visuelt** mest påvirket af den sydlige linjeføring (kommer ind i 5 meters højde)
- Der vil blive en **markant og anderledes støjpåvirkning** ind i mod byen fra denne toglinje, ved særlige vindforhold en markant støj øgning. Lyden er simpelthen også skruet anderledes sammen end motorvejsstøjen, som generelt ligger højere i styrke.
- Fra jernbanebroen ved Assensvejen og hen til Margaardvej kommer det sydlige spor helt ned i niveau, og derfor skal der **bygges en høj vejbro lige ved byskiltet på Margaardvej**. Denne stejle bro på over 6 m vil være en æstetisk katastrofe for indkørslen til vores by fra Middelfart. Broen vil fjerne 7 huse inde i byen.
- Ingen større byer i hele Danmark, der ikke er kommune hovedstad, vil som Nørre Aaby få en ekstra toglinjeføring at skulle forholde sig til. Den første fra 1865 skabte byen, det gør denne ikke. Togene suser jo forbi. **Vi bliver en by klemt mellem to jern banelinjer**, det fremmer ikke bosætningen.
- Den dag toglinjen kommer **over Lillebælt via en ny tog bro**, er den nordlige toglinje placeret helt rigtigt for både Nørre Aaby og motorvejen.
- Vi vil gerne fremhæve, at forslag Nord er bedst, **når det handler om landskabspåvirkning og den kulturhistoriske påvirkning**. Det handler her ikke om vores by alene, men om hele strækningen på Fyn. Her skal man på samme måde vurdere betydningen af placeringen i forholdet mellem natur og penge. Hvad er mest værdifuldt?

I Ny jernbane over Vestfyn: Landskabsanalyse – VVM-redegørelse Rapport 560 – 2016 står der på side 38 følgende: Opsummering.

"Ud fra et landskabeligt og visuelt synspunkt vurderes Forslag Nord at være den mest hensigtsmæssige løsning i alle tre aspekter. Forslagets krydsning af motorvejen ved TSA 57 vil have en mindre landskabelig og visuel påvirkning end Forslag Syds Flyover (banebro) og kombiforslagets tunnelloøsning. Forslag Nord ligger ligeledes på en længere strækning parallelt med motorvejen, skaber mindst restareal mellem bane og motorvej, og dermed et bedre udgangspunkt for mindst mulig forstyrrelse af værdifulde kig på tværs af det samlede anlæg, både i forhold til større omgivende landskaber og specifikke fikspunkter. Samtidig påvirker den færre værdifulde landskaber, kulturmiljøer og bebyggede områder"

Nørre Aaby Lokaludvalg
John Jørgensen



Asperup Mark

231m

199m

241m

R A D V A G S E

Gatstrup

Tophøjsgård

Mosegård

Bjlerup

Kolding Huse

SIDIEREN

Andvold

Barringvold

Indslev

Ebjkrog

Morsgård

Karshøj

Indslev Tårn

51m

111m

Gaardgård

Askebjerg

Snedstholm

BYNOLM

Gremmeløkke

Burel

201m

Vejrup

Lypækshuse

Broen på Margaardvej ved den Nordlige linjeføring – det er vores forslag. Den er placeret



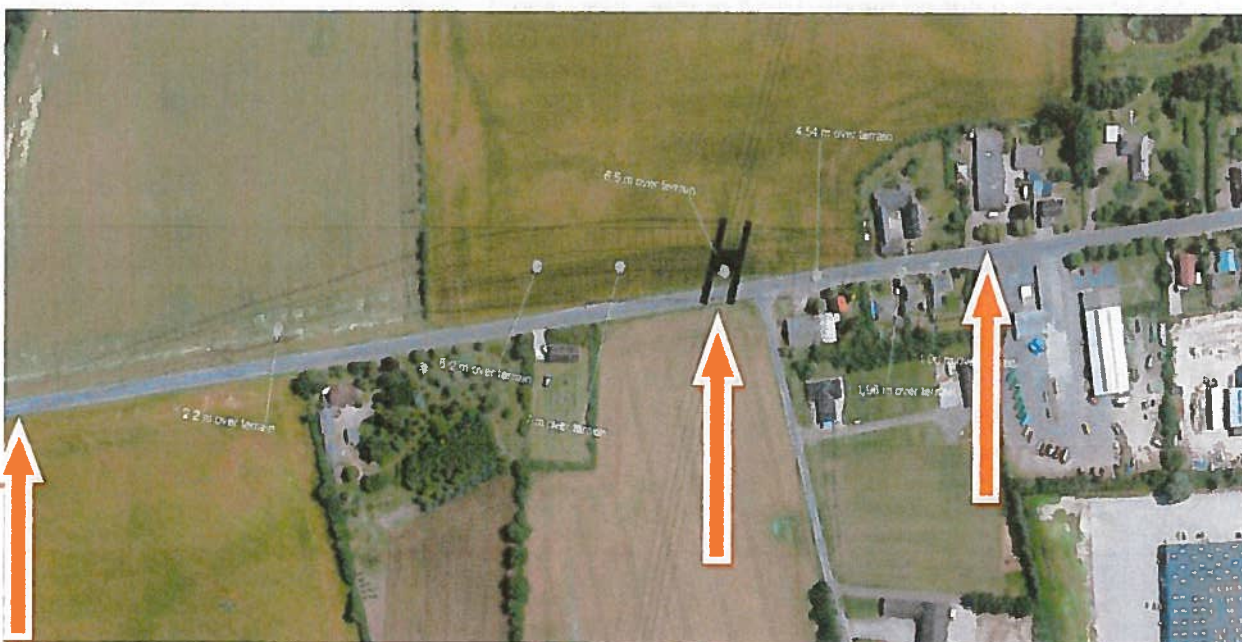
midt på Margaardvej med en jævn stigning fra begge sider.

Broen på Margaardvej ved den Sydlige linjeføring



Broen starter inde i byen og er meget stejl fordi den på en kort distance skal nå en højde af 7 meter.

Højdemål for broen over nuværende terræn for den sydlige linjeføring angivet med pile, hvor den starter, slutter og i midten, hvor den er højest.



Det er meget tæt på byen – 7 huse skal fjernes i byens udkant og broen skal vokse markant for at komme i højden.



Den sydlige linjeføring kommer over Assensvejen her i 5 meters højde og føres ned til jordfladen igen

og under en vejbro ved Margaardvej. (Den nordlige er nede i terrænet hele tiden)

- Vores by bliver visuelt mest påvirket af den sydlige linjeføring (kommer ind i 5 meters højde)
- Der vil blive en markant og anderledes støjpåvirkning ind i mod byen fra denne toglinje, ved særlige vindforhold en markant støj øgning. Lyden er simpelthen også skruet anderledes sammen end motorvejsstøjen, som generelt ligger højere i styrke.
- Fra jernbanebroen ved Assensvejen og hen til Margaardvej kommer det sydlige spor helt ned i niveau, og derfor skal der bygges en høj vejbro lige ved byskiltet på Margaardvej. Denne stejle bro på over 6 m vil være en æstetisk katastrofe for indkørslen til vores by fra Middelfart. Broen vil fjerne 7 huse inde i byen.
- Ingen større byer i hele Danmark, der ikke er kommune hovedstad, vil som Nørre Aaby få en ekstra toglinjeføring at skulle forholde sig til. Den første fra 1865 skabte byen, det gør denne ikke. Togene suser jo forbi. Vi bliver en by klemt mellem to jern banelinjer, det fremmer ikke bosætningen.
- Den dag toglinjen kommer over Lillebælt via en ny tog bro, er den nordlige toglinje placeret helt rigtigt for både Nørre Aaby og motorvejen.
- Vi vil gerne fremhæve, at forslag Nord er bedst, når det handler om landskabspåvirkning og den kulturhistoriske påvirkning. Det handler her ikke om vores by alene, men om hele strækningen på Fyn. Her skal man på samme måde vurdere betydningen af placeringen i forholdet mellem natur og penge. Hvad er mest værdifuldt?

I Ny jernbane over Vestfyn: Landskabsanalyse – VVM-redegørelse Rapport 560 – 2016 står der på side 38 følgende: Opsummering.

"Ud fra et landskabeligt og visuelt synspunkt vurderes Forslag Nord at være den mest hensigtsmæssige løsning i alle tre aspekter. Forslagets krydsning af motorvejen ved TSA 57 vil have en mindre landskabelig og visuel påvirkning end Forslag Syds Flyover (banebro) og kombiforslagets tunnelløsning. Forslag Nord ligger ligeledes på en længere strækning parallelt med motorvejen, skaber mindst restareal mellem bane og motorvej, og dermed et bedre udgangspunkt for mindst mulig forstyrrelse af værdifulde kig på tværs af det samlede anlæg, både i forhold til større omgivende landskaber og specifikke fikspunkter. Samtidig påvirker den færre værdifulde landskaber, kulturmiljøer og bebyggede områder"

Nørre Aaby Lokaludvalg
John Jørgensen

**LOKALUDVALG
NØRRE AABY**

**Den nye jernbane-
linje skal placeres længst
væk fra Nørre Aaby**

UNDERSKRIFTSINDSAMLING I DAGLIGVAREBUTIKKER



STARTER LØRDAG DEN 21. JANUAR OG VARER TIL 31. JANUAR

Vi vil gerne opfordre dig til at underskrive en støtteerklæring, hvor du siger ja til den nordlige linjeføring og dermed nej til den sydlige linjeføring.

Vejdirektoratet har anbefalet den sydlige linjeføring, som krydser Margaardvej lige ved vores byskilt. Det har vi afmærket med rødt for længst, så du kender stedet. Den nordlige linjeføring placeres længere ude på Margaardvej, og er mere nede i terrænet på strækningen fra Assensvejen. Du kan underskrive i SuperBrugsen, i Netto og i REMA 1000. Det er NU du, og vi skal vise vores holdning til projektet.

Vejdirektoratet anbefaler ud fra deres VVM-undersøgelse Forslag Syd bl.a. ud fra dette overblik.

De tre forslag til Jernbanelinje	Fordele ved jernbanelinjen	Ulemper ved jernbanelinjen
Forslag Nord	Friholder erhvervsområdet i Ejby Størst afstand til Nørre Aaby Påvirker ikke Skallebølle Påvirker mindst fredskov Friholder område planlagt til erhverv ved Vissenbjerg	Høj anlægspris Omfattende flytning af naturgasledning Tæt på Indslev Kirke Kompliceret afvandingsteknisk løsning Påvirker størst beskyttet naturareal Påvirker erhvervsområde i Grønnemøse
Forslag Syd	Laveste anlægsomkostning Mindst komplicerede ledningsflytninger Størst afstand til Indslev Kirke Enkleste krydsning af motorvejen Bedste afvandingstekniske løsning Påvirker mindst beskyttet naturareal	Forløber gennem erhvervsområde Ejby Tæt på landsbyen Skallebølle Relativ tæt på Nørre Aaby Kræver flytning af højspændingsledninger Begrænser område planlagt til erhverv ved Vissenbjerg
Kombi-forslag (Forslag Syd ved Nørre Aaby)	Påvirker ikke Skallebølle Færreste beboelser tæt på jernbanen Friholder område planlagt til erhverv ved Vissenbjerg Påvirker færrest vandhuller	Relativ høj anlægsomkostning Flytning af 6 km. naturgas og 2 km. højspænding Forløber gennem erhvervsområde Ejby Relativ tæt på Nørre Aaby Kompliceret krydsning af motorvejen Påvirker mest fredskov

Priserne for de tre løsningsforslag ligger alle inden for den rammebevilling, Folketinget udstak for Vejdirektoratets VVM undersøgelse

Samlet anlægsbudget (mia. kr.)		Intern rente (%)	Samfundsnyttéværdi - overslag
Forslag Nord	4,56 milliarder kroner + 420 mio.	5,5 – 7,6	
Forslag Syd	4,14 milliarder kroner billigst	5,9 – 8,1	
Kombiforslag	4,40 milliarder kroner + 260 mio.	5,6 – 7,7	

Lokaludvalget i Nørre Aaby, Nørre Aaby Borgerforening, Grundejerforeningen Østervangen, Grundejerforeningen Kløvermarken, samt beboerne på Lundevej og Rolighedsvej peger på den nordlige linjeføring.

Vi har flere argumenter for denne holdning:

- ⇒ Vores by bliver visuelt mest påvirket af den sydlige linjeføring, og der vil blive en markant og anderledes støj-påvirkning ind i mod byen fra denne toglinje, ved særlige vindforhold en markant støj øgning. Lyden er simpelthen også skruet anderledes sammen end motorvejsstøjen, som generelt ligger højere i styrke.
- ⇒ Det sydlige spor kommer fra øst i en bro henover Assensvejen, der sænkes lidt, men jernbanebroen vil alligevel her være oppe i en højde af mindst fem meter over terræn. Den nordøstlige bydel vil alle kunne se og høre de nedbremsende tog tæt forbi byen, inden de skal forbi byen og indefter mod Kauslunde station.
- ⇒ Fra jernbanebroen ved Assensvejen og hen til Margaardvej kommer det sydlige spor helt ned i niveau, og derfor skal der bygges en høj vejbro lige ved byskiltet på Margaardvej. Denne stejle bro på over 6m vil være en æstetisk katastrofe for indkørslen til vores by fra Middelfart. Broen vil starte lige ved genbrugsstationen og slutte langt ude forbi transformatorstationen.
- ⇒ Ingen større byer i hele Danmark, der ikke er kommune hovedstad, vil som Nørre Aaby få en ekstra toglinjeføring at skulle forholde sig til. Den første fra 1865 skabte byen, det gør denne ikke - togene suser jo forbi. Vi bliver en by klemt mellem to jern banelinjer, det fremmer ikke bosætningen. Den dag toglinjen kommer over Lillebælt via en ny tog bro, er den nordlige toglinje placeret rigtigt for både Nørre Aaby og motorvejen.
- ⇒ Penge gennem strømmingen i husholdninger og virksomheder i Nørre Aaby er langt over de 420 mio. om året, som den Nordlige linjeføring er dyrere at anlægge end den sydlige. Denne økonomiske sammenligning kan sætte økonomiske ressourcer i relief og bidrage til at forstå 420 mio. som en relativ værdi.
- ⇒ Vi vil gerne fremhæve, at forslag Nord er bedst, når det handler om landskabspåvirkning og den kulturhistoriske påvirkning. Det handler her ikke om vores by alene, men om hele strækningen på Fyn. Her skal man på samme måde vurdere betydningen af placeringen i forholdet mellem natur og penge. Hvad er mest værdifuldt?

I Ny jernbane over Vestfyn: Landskabsanalyse – VVM-redegørelse Rapport 560 – 2016 står der på side 38 følgende: Opsummering.

"Ud fra et landskabeligt og visuelt synspunkt vurderes Forslag Nord at være den mest hensigtsmæssige løsning i alle tre aspekter. Forslagets krydsning af motorvejen ved TSA 57 vil have en mindre landskabelig og visuel påvirkning end Forslag Syds Flyover (banebro) og kombiforslagets tunnelloøsning. Forslag Nord ligger ligeledes på en længere strækning parallelt med motorvejen, skaber mindst restareal mellem bane og motorvej, og dermed et bedre udgangspunkt for mindst mulig forstyrrelse af værdifulde kig på tværs af det samlede anlæg, både i forhold til større omgivende landskaber og specifikke fikspunkter. Samtidig påvirker den færre værdifulde landskaber, kulturmiljøer og bebyggede områder"

Lokaludvalget: Alle disse konkrete vurderinger kan ikke gøres op i penge, men toglinjen skal jo gerne holde i mindst 400 år. Måske skal ovennævnte derfor have størst vægt for den nordlige. Penge er ikke alt.

Hvis du vil være med til at støtte den nordlige linjeføring, så kan du skrive dit navn og adresse på de lister, der er placeret i REMA 1000, Netto og SuperBrugsen mellem 21. jan. og 31. januar

Vi håber på den bedste løsning og på din underskrift.

Nørre Aaby Borgerforening, Grundejerforeningen Østervangen, Grundejerforeningen Kløvermarken, beboerne på Lundevej og Rolighedsvej, samt Lokaludvalget i Nørre Aaby.