



AlsFynBroen

Inputs til forhandlingerne om fremtidens infrastruktur



Derfor en forundersøgelse eller VVM nu

Resultaterne af de hidtidige analyser om en fast forbindelse mellem Als og Fyn taler deres eget klare sprog. Der er store perspektiver i at binde to landsdele sammen, der - selvom de er geografisk tætte - de facto er adskilte.

En Als Fyn-forbindelse er en unik mulighed for at skabe vækst og udvikling i en del af Danmark, som har et stort potentiale (bl.a. med Odense Robotics og industriklyngen på Als), men som i årevis er blevet infrastrukturelt forsømt.

En fast forbindelse har ovenikøbet en sund samfundsøkonomi med en intern rente på 5,5 %. Og en ny Rambøll-rapport tyder på, at projektet kan tilrettelægges, så det er fuldt ud brugerfinansieret. Der er dog en række forhold, vi ikke ved nok om. Og noget af det, vi ved, fortjener at hvile på et fastere fundament.

Vi mener derfor, at infrastrukturforhandlingerne er en oplagt anledning til at sætte gang i en forundersøgelse eller en VVM-undersøgelse. Det er det naturlige næste skridt for projektet, og en statslig undersøgelse vil sikre, at fremtidige beslutninger hviler på det sagligt stærkeste grundlag.

På de næste sider gennemgår vi de forhold, vi mener, det er vigtigst at undersøge. Vi håber, at I kan bruge vores inputs.

Med venlig hilsen,

Jørgen M. Clausen
Formand for AlsFynBroen

Hans Stavnsager
Borgmester, Faaborg-Midtfyn
Kommune

Erik Lauritzen
Borgmester, Sønderborg
Kommune



Vigtigste indhold i en kommende undersøgelse

1. En samlet analyse af Danmarks øst-vest forbindelser

Med en samlet analyse af, hvordan man bedst binder Øst- og Vestdanmark sammen, får man det mest retvisende grundlag for at beslutte, hvilke store infrastrukturprojekter, der skal arbejdes videre med - og eventuelt en rækkefølge for, hvordan projekterne skal sættes i gang.

Vi er derfor i AlsFynBroen enige med formanden for Region Syddanmark, Stephanie Lose, og en lang række borgmestre i, at en sådan analyse selvfølgelig bør iværksættes af Folketinget. Analysen er formentlig uafhængig af forundersøgelsen eller VVM-undersøgelsen af en AlsFyn-forbindelse, men den er et vigtigt supplement.

2. Identificér den foretrukne linjeføring på land

Indtil nu har man analyseret motorvej eller 2+1-vej i en ny tracé nord om Svanninge Bakker. Specielt på Fyn er der andre muligheder. Måske man kan genanvende den nuværende Rute 43, eller måske linjeføringen kan gå syd om Svanninge Bakker?

Det er også oplagt at tænke projektet sammen med en opgradering af rutenettet, som man kan få glæde af i f.eks. Svendborg og Assens. Sagt mere konkret kan det være en idé at se på Rute 323/329 og Rute 44 som supplerende tilførselsveje til den faste forbindelse.

Undersøgelserne bør munde ud i én foretrukken hovedlinjeføring, så man ikke påvirker køb og salg af ejendomme i unødigt lang tid. Det er samtidig vigtigt, at linjeføringen er så skånsom som muligt i forhold til Svanninge Bakker og Horne Land. Det er logisk, at Vejdirektoratet står for undersøgelsen af landanlæggene.

3. Undersøg bro og tunnel – herunder brug af Rødbyhavn fabrikken

Indtil nu har man kun undersøgt en broløsning. Men det er afgørende, at man også ser på muligheden for at bygge forbindelsen som tunnel. I den forbindelse skal man selvfølgelig se på, hvad det betyder i forhold til økonomi og miljø, hvis man genbruger elementfabrikken i Rødbyhavn.

Ligesom Vejdirektoratet står for undersøgelsen af landanlæggene, er det afgørende, at Sund & Bælt står for undersøgelsen af selve forbindelsen over vand.

4. Et projekt der tager hensyn til natur, miljø og støj

Vi ved allerede, at projektet i driftsfasen i store træk er neutralt med hensyn til CO2-udledning og forurening. Nok kommer der flere biler, men de kører færre kilometer.

Formentlig vil man også kunne reducere støjen ganske betragteligt med den rigtige støjafskærmning, ligesom meget kan gøres for at 'skjule' vejen i landskabet.

Men vi lægger op til, at forholdene bliver undersøgt **meget** grundigere. Vi tror, det er helt afgørende for, at lokalbefolkningen kan se sig selv i projektet – og for at man bedst muligt beskytter den unikke natur i området.

Der skal således helt åbenlyst ses på, hvordan man sikrer optimal dæmpning af støjen. Vi mener også, at man bør være nytænkende på andre områder: Hvad med for eksempel at overdække nogle kilometer af Rute 43 og på den måde skabe mere sammenhængende natur?

CO2-neutral asfalt og beton er ved at være teknologisk mulige – det bør naturligvis også være en del af projektet. Og endelig bør man undersøge konsekvenserne for havmiljøet grundigere end hidtil. Projektet kan formentlig blive et plus for det marine liv, hvis man gør det rigtigt.

5. Tænk kollektiv transport og cyklisme ind

Vi mener, at en fast forbindelse under ingen omstændigheder må blive et rent bilprojekt. Mulighederne for at forbedre forholdene for den kollektive trafik og for cyklister skal derfor undersøges grundigere.

Det er åbenlyst, at Sydtrafik og FynBus vil kunne sikre bedre sammenhæng i rutenetværket mellem landsdelene. Men en hurtigbus mellem for eksempel Flensborg og Odense kan formentlig også kombineres med højhastighedstog og Timemodellen, så der kommer bedre forbindelser mellem København og Sydvestdanmark og det nordligste Tyskland.

I AlsFynBroen er vi allerede sammen med Dansk Cykelturisme i gang med at undersøge, hvad en cykelsti på broen vil betyde. Men en forundersøgelse eller VVM-undersøgelse bør sætte endnu mere power på en sådan undersøgelse. Hvad vil det betyde for Danmark, at vi i givet fald får verdens længste cykelbro? Hvad vil det betyde for turisme og branding af Danmark som cykelland og for Fyn og Sønderjylland som cykeldestinationer? I hvor høj grad kan man forvente, at for eksempel private fonde vil finansiere merudgiften?

Samtidig bør man nok også se på mere simple løsninger, som for eksempel en førerløs shuttle-bus. Det er i hvert fald afgørende, at cyklister ikke oplever en forringelse i forhold til situationen med færger, og at dette tænkes ind fra start.

6. En holdbar finansieringsmodel – tænk Storebæltsbroen ind fra start

En Rambøll-undersøgelse fra 2020 peger på, at man ved at justere projektets dimensioner kan sikre fuld brugerfinansiering. Det vil for eksempel være tilfældet, hvis broen bygges som landevejsbro (1+1). I så fald vil der skulle bygges en ny parallelbro, når der en gang om mange år opstår kapacitetsproblemer.

Men man bør også fra start overveje den logiske kobling, der er ved at se Storebæltsbroen og AlsFynBroen som en sammenhængende øst-vest akse. På den måde kan noget af overskuddet på Storebælt bidrage til finansieringen af den faste forbindelse mellem Fyn og Als.

Det afgørende er, at man undersøger, hvordan man sikrer en holdbar finansiering af projektet, som er politisk acceptabel. Den rigtige balance mellem fuld brugerfinansiering og andre finansieringskilder, om man vil.



Økonomiske gevinster ved AlsFynBroen¹

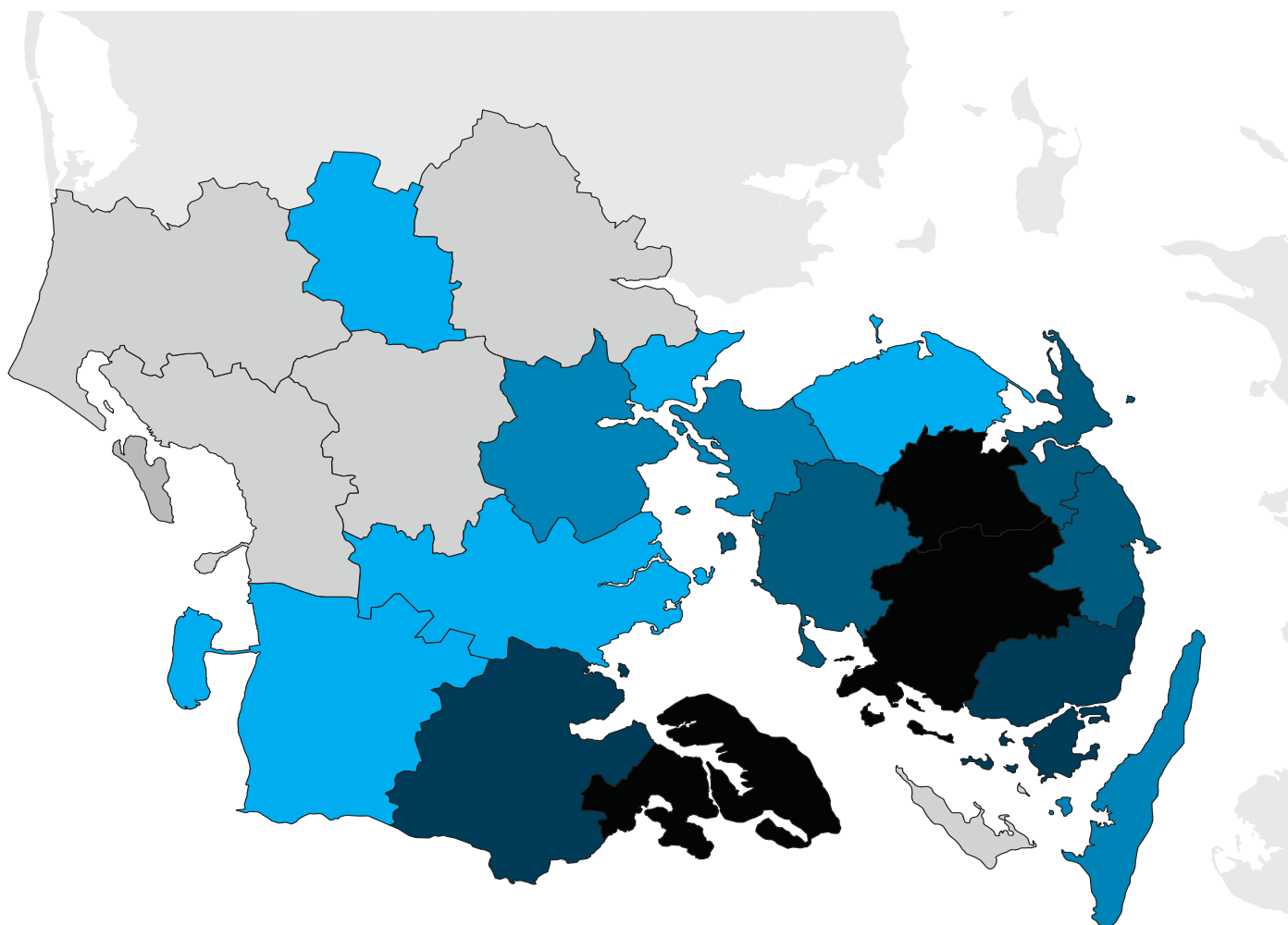


10 mia. kr.
Samlet økonomisk gevinst
for Fyn



8 mia. kr.
Samlet økonomisk gevinst
for Sydjylland

Samlede økonomiske gevinster af AlsFynBroen på kommuneniveau



¹ Kilde: Rambøll/COWI, "Analyse af de samfundsøkonomiske og dynamiske effekter af AlsFynBroen på kommunalt og regionalt niveau", 2018

Arbejdskraftoplande for udvalgte kommuner med en AlsFynBro

Opland er defineret som rejsetid til/fra den enkelte kommune på 60 minutter. Kun danske arbejdspladser er med i beregningerne².



Sønderborg Kommune

Stigning i arbejdsudbud: 134%
Stigning i adgang til arbejdspladser: 129%



Faaborg-Midtfyn Kommune

Stigning i arbejdsudbud: 20%
Stigning i adgang til arbejdspladser: 21%



Aabenraa Kommune

Stigning i arbejdsudbud: 16%
Stigning i adgang til arbejdspladser: 15%



Odense Kommune

Stigning i arbejdsudbud: 12%
Stigning i adgang til arbejdspladser: 13%



Assens Kommune

Stigning i arbejdsudbud: 10%
Stigning i adgang til arbejdspladser: 10%



Svendborg Kommune

Stigning i arbejdsudbud: 10%
Stigning i adgang til arbejdspladser: 11%

² Kilde: Vejdirektoratet, "En fast forbindelse mellem Als og Fyn", 2019

Trafikale gevinster ved AlsFynBroen

Reduktion i køretøjer pr. hverdagsdøgn med en AlsFynBro.²

- Kliplev-Kolding: 10-20%
- Lillebæltsbro: 9%
- Middelfart-Nr Aaby: 10%
- Vissenbjerg-Odense: 4-8%

AlsFynBroen vil årligt spare danskerne for **4,6 millioner** timers rejsetid. Det svarer til, at **2.400 danskere** kan holde fri et helt år.³

Tidsbesparelser med en fast forbindelse



Odense til Tyskland



Svendborg til Tyskland



Faaborg til Tyskland

Rejsetidsbesparelser fra den dansk-tyske grænse i Padborg målt i myldretiden.²

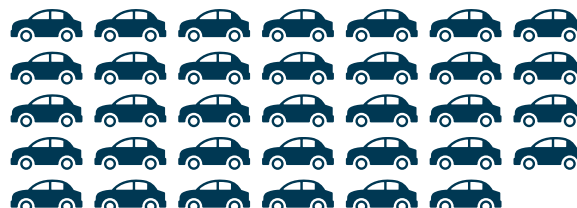
Pendling

I dag pendler under **100** biler på ruten Bøjden-Fynshav. Det estimeres, at det tal vil stige til **3400** og dermed mere end **30-dobles**, hvis der kommer en fast forbindelse.³ Det indikerer, at der ligger et enormt potentiale i at forbinde de fynske og sønderjyske arbejdsmarkeder, som i dag er adskilte.



100 biler

Pendling uden AlsFynBroen



3400 biler

Pendling med AlsFynBroen

³ Kilde: COWI, 2018

Læs mere på alsfynbroen.dk



AlsFynBroen

2021