



Referat af borgermøde for Ny bane Hovedgård - Hasselager

Borgermødet blev afholdt den 18. januar 2018 kl. 19.00 i Hallen på Solbjergskolen, Kærgårdsvej 4, 8355 Solbjerg

Der var cirka 820 fremmødte til borgermødet.

Derudover deltog følgende fra Banedanmark: Betina Søreide Lose, Lars Deigaard, Anne Birgitte Hansen, Jens Wilhelm Brix, Henry Nissen Martensen, Anja Lundberg, Morten Bjerrum Bendsen, Jesper Konnerup.

Ordstyrer var Trine Sick.

Borgermødet varede fra kl. 19.00 til kl. 23.30.

Før mødet, i pausen og efter mødet var det muligt for deltagerne at tale med repræsentanter for Banedanmark og få svar på konkrete spørgsmål om projektets påvirkninger og indhold. Der var stor interesse for denne mulighed.

Første del af mødet var et oplæg fra afdelingsleder fra Banedanmark Betina Søreide Lose, projektleder fra Banedanmark Lars Deigaard og fagleder fra Banedanmark Anne Birgitte Hansen med gennemgang af Togfonden DK, Timemodellen, idefasehøringen, linjeføringerne, miljøundersøgelserne og VVM-processen. Oplægget kan læses på projektets hjemmeside www.bane.dk/hovedgaard-hasselager under "Høringsproces" og "Borgermøder".

Efter pausen var der debat og spørgsmål fra salen i cirka tre timer. Denne del af mødet blev styret af Trine Sick.

Betina Søreide Lose sluttede borgermødet af og opfordrede deltagerne til at henvende sig til Banedanmark med høringssvar til projektet på mail hovedgaard-hasselager@bane.dk. Det har politikernes interesse, hvad befolkningen mener om projektet. Den videre proces er:

- Den offentlige høring kører ind til den 18. februar 2018.
- Banedanmark afleverer beslutningsgrundlag sammen med VVM-redegørelsen og høringsnotatet i 2018.
- Planlagt politisk behandling i 2019.

Referat af debatten

Nedenfor er spørgsmål, kommentarer og svar fra debatten refereret. Rækkefølgen er redigeret, således at de enkelte spørgsmål, kommentarer og svar er rubriceret i forhold til nogle overordnede temaer.

Politik

Nicole Kristensen

Nicole Kristensen spurgte, hvordan et højhastighedstog passer i regeringens ambition om at bekæmpe polariseringen mellem land og by.

Kim Christiansen, MF færdsels- og transportordfører (DF)

Kim Christiansen, MF færdsels- og transportordfører (DF), fortalte at såvel den siddende som den forrige regering har haft ambition om en timeplan, som de her projekter er en del af. Men der er ikke penge til at lave de her projekter. Det vil ikke polarisere eller binde tættere sammen. Sådan en højhastighedsbane her vil ræse uden om knudepunkterne Vejle og Skanderborg. Kim Christiansen påpegede at det berørte ham, at så mange mennesker var samlet i Solbjerg. Kim Christiansen lovede at der er nogle ting, som han ville hjem og vende med sine gode kollegaer i det politiske, i forhold til om projektet overhovedet skal gennemføres. Men påpegede samtidig at indtil videre er DF bundet af en aftale.

Rasmus Ladefoged Dinesen

Rasmus Ladefoged Dinesen spurgte, hvor Aarhus byråd er henne, da de have kigget tilbage i byrådsreferater, og ikke kunne se, hvor byrådet stiller sig i et høringssvar, og i den kommende dagsorden er det heller ikke på. Rasmus Ladefoged Dinesen påpegede at det stiller borgerne svagt, fordi de ikke ved, hvad byrådet vil eller tænker.

Bünyamin Simsek, Aarhus byråd rådmænd for teknik og miljø (V):

Jeg vil første og fremmest sige, at I har bevist i andre sammenhænge, at når I står sammen i lokalområdet, så kommer I igennem med de ønsker I har. Jeg har sat min forvaltning i gang med henblik på at lave et udkast til høringssvar, så vi kan samle Aarhus byråd. Hvis jeg kan bestemme så bliver det et kritisk høringssvar vi sender af sted, hvor vi vil sige, at ingen af de tre linjeføringer er til gavn for det behov Østjylland har og i det investeringsbehov vi har. For det vi får ud af det i forhold til den økonomi vi ønsker at afsætte, og det siger jeg bevidst, for pengene er jo ikke afsat i Togfonden, så derfor er vi nødt til at sætte det op imod den investering vi laver og den effekt der kommer ud af det. Altså en seks minutters besparelse med de penge man vil bruge på strækningen, der har jeg bedt om at de penge bliver målrettet f.eks. på en infrastrukturløsning fra Randers til Skanderborg for at udvide E45 på hele strækningen, der vil vi få meget mere mobilitet, hvis vi fik pengene i Aarhus Kommune, det er ikke realistisk at udvikle den kollektive transport, så vil byen hænge meget mere sammen. Så uden at jeg kan love det, så er min opgave som ny rådmænd på området at komme med

et udkast og samle det bredest mulige flertal i byrådet, som vi kan sende over til Banedanmark og dermed også påvirke Kim Christiansen.

I øvrigt synes jeg at det er rigtig flot, at han er den eneste der er til stede i aften fra forligskredsen bag ved togfonden og lytter. Så jeg håber at Ango Winther, som også er til stede for Socialdemokratiet vil være med til at vi laver et kritisk hørings svar, således at vi markerer den lokale politik og lokale byrådsopbakning til jer i lokalområdet. For det er jeg vi repræsenterer.

Brian Jonassen

Kommentarer: Solbjerg Fællesråd forsøger i næste uge at holde et møde med Susanne Krawack, mobilitetschef i Aarhus Kommune, som samler kommunens hørings svar.

Berit Vinter

Berit Vinter spurgte, om vi kan høre politikernes holdning til projektet.

Ango Winther, Aarhus byråd (S)

Jeg skal være den første til at indrømme, at høringsprocessen fra Aarhus byråd har været mangelfuld. Benjamin og jeg havde et møde i aftes, og vi er sikre på, at vi nok skal få samlet op på det, sådan at der kommer nogle klare meldinger fra Aarhus, om hvad vi mener. Jeg vil også sige, at som udgangspunkt, så går jeg ind for timemodellen. Jeg synes det er en rigtig god idé at få en timemodel mellem de store byer, men når det er sagt, så vil jeg også sige, at det er forbandet mange penge at bruge på at finde seks minutter. Og det er så ikke bare de seks minutter man mister, man mister også de passagerer, som havde lyst til at stige på i Skanderborg, for dem kører man udenom. Og så kunne man jo stille de drilske spørgsmål, hvad vil man spare i tid, hvis man kører fra København til Aalborg uden at stoppe nogen steder, for så vil man da virkelig spare tid.

Det er fantastisk at være en del af en kommune, som kan samle 800 til et offentligt møde. Fantastisk engagement Solbjerg. Til lykke med det.

Thomas W. Olsen

Thomas W. Olsen spurgte, om det er så mange milliarder kroner værd at spare 6 minutter?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at de forundersøgelser som blev lavet i sin tid indeholdt samfundsøkonomiske beregninger af hele timemodellen, altså ikke specifikt for strækningen mellem Hovedgård og Hasselager, så der blev gjort nogle overvejelser om det er rentabelt eller ikke rentabelt at lave den her samlede timemodel, men når det er sagt, så er det en politisk prioritering om det er

noget man fortsat vil og dermed også om det er pengene værd.

John S. Laursen

John S. Laursen spurgte ind til timemodellen og konstaterede at Banedanmark bygger skinner til 250 km/t, mens DSB køber tog til 180 km/t. Hvor bliver de seks minutter af? Er det ikke milliarder ud i luften?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at de aftaler der netop er indgået omfatter indkøb af tog til 200 km/t. Om det så betyder, at det er alle tog der skal indkøbes til 200 km/t eller man senere køber nogle tog, der kan køre hurtigere, det er vi ikke vidende om. Det Banedanmark har et opdrag på, det er at lave en bane, der kan udnytte højhastighedstog uanset hvornår de så måtte komme, og det er det vi forholder os til.

Niels Peter Henriksen

Niels Peter Henriksen spurgte, hvorfor vi skal så hurtigt til København?

Kim Christiansen, MF trafikpolitiske ordfører (DF)

Kim Christiansen, MF trafikpolitiske ordfører (DF), svarede, det kunne jo også gælde den anden vej, der kommer jo også københavnere den vej. DF er med i forligskredsen, fordi der er rigtig mange gode elementer i togfonden, elektrificering osv. Men for mig [Kim] er det ikke afgørende om man kommer 10 min hurtigere frem og tilbage. Dermed har jeg også sagt at 5 mia. kroner for 6 minutter, det er altså rystende mange penge - det er rigtig mange hjemmehjælpere.

Morten Tornquist

Morten Tornquist spurgte, hvad der sker med resten af Timemodellen, hvis nogle af etaperne ikke bliver gennemført?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at vores politikere allerede har taget stilling til Ny jernbane over Vestfyn og har peget på en linjeføring. Man skal beslutte såvel Ny bane Hovedgård – Hasselager, som Ny bane på tværs af Vejle Fjord og Ny jernbane over Vestfyn, hvis man skal ned på en times rejsetid mellem Odense og Aarhus. I øvrigt er det en forudsætning at der kommer hurtigere tog og at køretidstillæggene mindskes. Det er klart, at hvis der er et af projekterne man ikke måtte ønske at realisere eller ikke kan realisere, så opnår man ikke at komme ned på 1 time. Banedanmark følger det

opdrag vi har fået. Vi udarbejder beslutningsgrundlag for ny bane Hovedgård til Hasselager, mhp. drøftelse ved politiske forhandlinger i 2019.

Pia Bak Jensen

Pia Bak Jensen spurgte, om der er lavet analyser for at afdække behovet for at spare den tid i den timemodel, og hvad ligger der til grund for det?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at I den oprindelige togfondsrapport har Trafikstyrelsen lavet nogle beregninger på Landstrafikmodellen, det er en stor computermodel, som prøver at regne ud, hvordan vi rejser. Den opererer på den præmis, at når man gør noget lettere, hurtigere eller billigere, så er der flere, der gør det. Sådan har man regnet sig frem til, hvilken trafikvækst man vil få imellem Odense og Aarhus, hvor det i dag tager 1,5 time og ifølge timemodellen 1 time. Det er samlet set en ret stor tidsgevinst, som giver temmelig mange flere rejsende. Det regner man så sammen til de samlede tidsgevinster og ser, hvor meget det er værd. Mange millioner mennesker, der vinder 5 minutter her og 10 minutter der, det summer så op til milliarder af kroner i tidsgevinster. Dette vejer man investeringerne op i mod, som man lægger i det.

Annette Stentoft

Annette Stentoft spurgte, hvornår den politiske beslutning bliver truffet, og hvornår man derefter forventer at gå i gang. Det handler om at borgere bliver stavnsbundne og at der går mange år før man ved hvad der sker?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at den del af processen, som Banedanmark har kontrol over, er hvornår Banedanmark skal aflevere et grundlag for politisk beslutning. Ud over dette bestemmer Banedanmark ikke hvad politikerne ønsker at tage stilling til, og præcis hvornår de gør det. Når det er sagt, kan vi i Banedanmark godt forstå frustrationen. Man er i to forskellige situationer afhængigt af om man er direkte eller indirekte berørt af projektet. Er man direkte berørt har man i nogen tilfælde mulighed for fremrykket ekspropriation som kan afbøde virkningen af den her lange ventetid hvis man ønsker at sælge sit hus. Man er ikke helt lige så gunstigt stillet, hvis man ikke er indgribende berørt og har de her sociale årsager.

Hvornår den politiske beslutning bliver truffet vil Banedanmark ikke gætte på. Hvis der træffes politisk beslutning om at realisere projektet i 2019, så skal projektet passes ind med de mange andre anlægsarbejder på banen. Banedanmark har således planer om elektrificering, hastighedsopgradering, fornyelse af et utal af strækninger og udrulning af signalprogram. Med de

planer, der er lige nu, så ser det ud til at Ny bane Hovedgård - Hasselager, vil vi kunne gå i jorden i 2026/2027 med forventet ibrugtagning i 2030/2031.

Kim Christiansen, MF færdsels- og transportordfører (DF) Kim Christiansen, MF færdsels- og transportordfører (DF): Når vi laver de her projekter, kommer de med 2-3 linjeføringer. Det der er allervigtigt for os politikere, det er for det første at vi skal hjem og træffe en beslutning her i 2019: vil vi overhovedet bruge alle de mange penge på det her. Hvis vi vil, så skal vi lynhurtigt have truffet beslutning om en linjeføring. Så ved man, hvor man står, og det er det allervigtigste, netop så man ikke er stavnsbundet i 8-10 år og ikke ved om man kan sælge sin ejendom.

Kristian Pihl Lorentzen, MF transportordfører (V)

Kristian Pihl Lorentzen, MF transportordfører (V), svarede at Venstre ønsker at det her projekt bliver fuldkommen skrinlagt. Når vi ønsker at det her projekt bliver skrottet, så er det fordi at i den situation vi står, da er det den helt forkerte prioritering. Vi har langt mere brug for at forbedre vores vejnet her i Østjylland, hvor det trænger sig meget på med at få udvidet E45. Det prioriterer vi langt højere fordi der er mange mennesker der hver dag kører og spilder deres tid i køer på vejene. Der er brug for at virksomhederne og deres medarbejdere bliver styrket ved at vi får udvidet vores veje. Det er vores prioritet i den situation vi står i.

Vi er imod at man her har søsat et projekt, som man har svært ved at få ud at sejle, fordi der er jo ingen finansiering til det her. Jeg var med til i 2009 at lave en stor bred aftale for 95 mia. kr, men det der adskilte det var, at vi havde pengene i hånden. Så det er en forkert prioritering af penge, der ikke findes. Derudover det som er noget at værste er at man opskræmmer rigtig mange mennesker, som pludselig kan se streger på et kort i nærheden af hvor de bor og som kan komme til at leve med det i mange år, fordi pengene ikke findes. Derfor er det mit håb, at et eller flere af de partier, som står bag det her, besinder sig på, at man ikke kan bruge penge som ikke findes. Derfor kan vi godt lave det her om. Lad os nu få en snak om det og jeg håber inderligt, at vi i løbet af 2018 kan få løsnet op for det her. Venstre vil ikke have det her, vi vil ikke være med til at finde penge til det her. Lad os få lavet en helhedsorienteret langsigtet trafikinvesteringsplan på samme måde som vi gjorde det i 2009, og så skaffer vi nogle penge og vi er klar med nogle penge fra Venstres side og fra regeringens side, og så laver vi en sammenhængende plan frem mod 2030, og der håber vi at mange partier vil være med, men indgangsbilletten må være, at man skrotter det her projekt, som der ikke er brug for og som der slet ikke er finansiering til.

Brian Jonassen

Brian Jonassen spurgte, om det kan tænkes, at Banedanmarks i deres indstilling vil dele sig op og sige, at det her projekt er hvis man både skal have seks minutter og øget kapacitet. Det er ikke sikkert, det her er en god idé, hvis man ikke har behovet for 6 minutter, men mangler kapaciteten. Er der åbenhed for at man i hørings svar stadig kan kigge på alternativer til de tre linjeføringer vi har i betragtning her?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at uanset hvilken linjeføring der vælges, så frigives der kapacitet på den eksisterende bane. Der er ikke forskel på linjeføringerne i den forstand. Derfor er der heller ingen grund til at skrive en indstilling, der er betinget af det. I forhold til om vi opnår de seks minutters rejsetid, så er der vurderet flere forskellige forslag hvor der er en forskel på rejsetid på dem på 20 sekunder og alle forslagene er vurderet ligeværdigt. Det kan ikke siges, hvor mange sekunder eller minutter et forslag skal afvige for at det vil være kasseret. For Banedanmark vil det være en samlet vurdering.

I forhold til høringsvar med alternativer til de tre linjeføringer: hvis man har noget, man synes, Banedanmark skal kigge på, så gør Banedanmark det, men det er klart, at der skal nogle nye oplysninger til, hvis man skal til at genoverveje en anden løsning som f.eks. A9 i Togfundsrapporten. Fordi ellers står man i den samme situation, som man gjorde forud for den politiske beslutning om, at det var Hovedgård til Hasselager, man skulle undersøge. Vi forholder os til høringsvarene hvis der er ny afgørende viden, som bliver bragt på bordet i forhold til de prioriteringer man foretog forud for at man lavede den politiske aftale om undersøgelse af ny bane Hovedgård til Hasselager.

Henrik Overgård

Henrik Overgård spurgte, om det er et ufravigeligt krav med 1 times transporttid mellem Odense og Aarhus.

Kristian Pihl Lorentzen, MF transportordfører (V)

Kristian Pihl Lorentzen, MF transportordfører (V), svarede at det med en time, det er meget kommunikerbart. Det var en tanke vi legede med i Venstre i 2008. Men vi vidste godt at der var udfordringer her i Østjylland, fordi her har vi et smukt terræn med bakker og dale og fjorde. Derfor bad vi i 2009 om en strategisk analyse om hvad ville det koste, hvis vi forfulgte en timemodel. Og den undersøgelse viste, at det er realistisk at gøre det imellem København og Odense, men det er rigtig dyrt at gøre det imellem Odense og Aarhus. Derfor gik vi væk fra at sige, at der skal være en times rejsetid mellem Odense og Aarhus. Vi er tilfredse med en time og 20 minutter eller 25 minutter. Det folk ønsker er tog til tiden. Det er at man kan stole på køreplanen. Så det er det vi vil bruge kræfterne på i de kommende år, at få den eksisterende jernbane til at fungere. Vi vil have gjort togdriften grønere, derfor støtter vi fuldt ud elektrificeringen. Og så skal vi ud at købe nogle nye tog, og det er rigtigt de kan kun køre 200 km/t og så er det lidt underligt, at man vil bruge ekstra mange penge på at bygge en bane, hvor man kan køre 250 km/t. Det er en forkert måde at bruge pengene på. Så er der det om Skanderborg, der har været et trafikknudepunkt siden 1871, og den her bane vil sætte Skanderborg ud på et sidespor og det samme med Vejle. Der vil være nogle mennesker, som ikke får kortere rejsetid, for de skal først til Aarhus for at komme med det nye tog. Det er et dårligt projekt, som der ikke er afsat penge til og derfor skal vi skrotte det.

Jørgen Kristensen

Jørgen Kristensen spurgte, hvilke kriterier Banedanmark lægger mest vægt på, når de over for folketinget skal pege på den bedste løsning. Er det en besparelse af kilometer, er det en tidsbesparelse eller er det passagerantallet?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at i Banedanmark er der ikke nogen klar ranking. Der er meget forskelligartede fordele og ulemper ved de her tre linjeføringer og vi er ikke der i dag, hvor vi peger på bestemte linjeføringer eller bestemte kriterier. Det må og skal være en samlet vurdering, hvor vi også tager bestik af det vi oplever til borgermøderne og modtager i høringer.

Nicole Kristen

Nicole Kristen spurgte, om der er lavet beregninger på, hvad omkostninger det skaber for borgerene, der skal køre andre veje og i anlægsperioden, hvor der muligvis ikke kan bruges nogle af de centrale veje?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix: nej de indledende samfundsøkonomiske beregninger er udført for tog og fordelene for de togrejsende. Men når Banedanmark laver de mere detaljerede beregninger i forbindelse med beslutningsgrundlaget, så inddrager vi også f.eks. gener i byggeperioden og andre trafikanters ulemper. De får den samme beregning af deres tidsulemper i forhold til, hvor mange de er, og hvor store gener de får. Det bliver alt sammen ganget sammen og skrevet ind.

Thomas Braun

Thomas Braun spurgte, om kommunerne ligger pres på Banedanmark, i forhold til at gøre det ene eller det andet?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarende, at der har været et teknikerudvalg med alle kommuner, hvor Banedanmark har mødtes med de respektive kommuner og gennemgået projektet på teknikerniveau. Banedanmark har også haft en lang række møder med de enkelte kommuner ligeledes på teknikerniveau. I forhold til det politiske niveau og hvad man rent politisk vil fra de enkelte kommuner, har det ikke været inde i Banedanmarks projektarbejde. Det er derfor at vi f.eks. har en høring, som det vi har nu, hvor det er muligt at komme med et politisk indspil.

Randi Nielsen

Randi Nielsen spurgte, når toget forhøjer hastigheden fra 180 til 200 km/t, hvor mange minutter er der så sparet?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at hvis det er 200 km/t og ikke 250 km/t som er makshastighed, så bliver det fem minutters tidsgevinst ud af den nye strækning.

Henrik Overgård

Henrik Overgård spurgte, om der i beregninger er taget højde for selvkørende biler?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at de modeller der benyttes i beregninger er baseret på de adfærdsmønstre vi har i dag. Modellerne der anvendes er udarbejdet i samarbejde med Vejdirektoratet, DTU m.m.

Nej selvkørende biler indgår ikke i modellerne. Det vil være svært at lægge ind. Vi ved ikke hvordan selvkørende biler vil påvirke, og vi ved slet ikke, hvornår de vil komme. I de store modelværktøjer, man bruger på verdensplan, indgår selvkørende biler ikke. Transportministeren har nedsat et ekspertudvalg med en række aktører, så der arbejdes med påvirkningen i fremtiden, og Banedanmark er også med i dette arbejde.

Betina Søreide Lose svarede, at der er en vis usikkerhed om hvornår vi sidder i de selvkørende biler. Det Banedanmark kan tilbyde er at være så tydelige som muligt i vores beslutningsgrundlag og når vi afleverer de samfundsøkonomiske beregninger, så skriver vi, hvilke forudsætninger de er baseret på. Hvis der så er andre forventninger, når beslutningsgrundlaget behandles, så vil gevinsterne jo være mindre. Men Banedanmark føler sig ikke i stand til på nuværende tidspunkt at sige nogle fuldstændig klare forudsætninger om at der er et bestemt antal selvkørende biler på et givent tidspunkt og at det har en given effekt. Så Banedanmark kan kun tilbyde at være klare omkring forudsætningerne for de samfundsøkonomiske beregninger og altså herunder også de prognoser for antal togpassagerer der ligger til grund for beregningerne.

E45

Jørgen Kristensen

Jørgen Kristensen: I idéfasehøringen kom der 25 høringssvar ind og de 6 af dem pegede på en

undersøgelse af E45, hvorfor har man ikke foretaget den?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at i det projekt, der handlede om udflytning af Aarhus H, er der lavet en screening af forslaget. I den undersøgelse fandt man ud af at en sådan udflytning ikke var passagermæssigt gunstigt. Der har ikke været kommunalpolitisk og landspolitisk ønske om at arbejde videre med denne ide. Derfor blev mandatet til Banedanmark låst på en forbindelse mellem Hovedgård og Hasselager.

Jens Wilhelm Brix svarede, at Banedanmark har lavet køretidsberegninger på en alternativ linjeføring via en udflyttet af Aarhus H, som viser en køretidsgevinst på 12,5 minutter for de rejsende til Randers og Aalborg. Rejsende, som skal skifte tog på en udflyttet Aarhus H for at komme ind til midtbyen i Aarhus, vil imidlertid få en forlænget rejsetid. I dag er det sådan, at omkring 80 % af de rejsende, som sidder i toget syd for Aarhus, står af i Aarhus, og det er 20 % som fortsætter igennem Aarhus og kører videre.

Nicole Kristen

Nicole Kristen spurgte, om der er lavet beregninger på, hvor mange af de passagerer, der står af på Aarhus H, som efterfølgende tager en bus videre f.eks. ud af byen eller til den anden side af ringvejen. Ville nogle rejsende ikke have gevinster, hvis de kunne spare en tur ind til midtbyen for derefter at skulle skifte til et andet transportmiddel for at komme delvist ud af byen igen?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at selvfølgelig er der en del af de rejsende som ville have gavn af en station placeret et andet sted i Aarhus. Banedanmark har ikke lavet detaljerede undersøgelser eller beregninger af en station et andet sted i Aarhus. Banedanmark har lavet en screening af, hvor store kundegrupper, der rejser med toget og lokalt rejser rundt i Aarhus. Det har ikke været inde for dette projekts rammer at udføre dybdegående analyser af et sådant forslag.

Betina Søreide Lose svarede, at man ikke skal underkende, at der er mange arbejdspladser inde i Aarhus H, som folk rejser ind til, ligesom Aarhus H er et trafikknudepunkt med mange andre muligheder for kollektiv trafik derfra. Der er ikke noget kommunalt ønske om at få udflyttet Aarhus H.

Nicole Kristen

Nicole Kristen spurgte, om man kunne undersøge omkostninger til en ny ekstra banegård, f.eks. i Aarhus vest, som ikke indebærer en udflytning og nedlæggelse af Aarhus H. Altså som i andre storbyer, hvor der er mulighed for at komme helt ind i midtbyen eller lidt uden for midtbyen?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at det i forhold til anlægsøkonomi vil være et projekt som i skinnelængde svarer til halvdelen af Hovedgård til Hasselager plus en station i Aarhus vest. En station i Aarhus vest vil have et stort kundegrundlag og der skal være en station for både nord/syd forbindelsen og også en tværgående forbindelse så den vil være dyrere end en station i Solbjerg. Dertil skal indregnes anlægsøkonomi til den videre transport ind til Aarhus H, som f.eks. kan være en letbane.

Bo Rosenberg

Bo Rosenberg: Hvis man har en decentral station i Aarhus vest, så vil man spare rejsetid på strækningen nordover?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at Banedanmark anerkender fuldt ud, at der er en stor tidsbesparelse for gennemkørende tog ved at køre den vej i stedet for at skulle ind og vende i Aarhus H.

Åsa

Åsa spurgte, hvorfor ikke lave linjeføringen langs med den eksisterende motorvej, hvor der er trafik og støj i forvejen i stedet for at ødelægge Solbjerg by og områderne her omkring?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at det var en fravalgt løsning allerede før Banedanmark gik i gang med at kigge på det her projekt. For det første fordi det ikke ville være så omkostningseffektivt at opnå den samme rejsetidsbesparelse, for det andet i forhold til anlægsomkostninger til ny banegård og skinneanlæg og for det tredje mangler der politisk opbakning.

Thomas Bøg Fangel

Thomas Bøg Fangel spurgte: Når nu Aarhus byråd er repræsenteret, så synes jeg vi skal høre deres holdning til en ekstra banegård i Aarhus vest?

Bünyamin Simsek, Aarhus byråd rådmænd for teknik og miljø (V)

Bünyamin Simsek, Aarhus byråd rådmænd for teknik og miljø (V), svarede at Venstre er klar til at få det undersøgt og belyst, for at se hvad effekten vil være, og hvad økonomien vil være. I den sammenhæng har der også været en udtalelse fra den nuværende borgmester og et byrådsflertal om, at den vej ønsker man ikke at gå, og derfor har man sendt det signal, som Banedanmark flere

gange har refereret til, at Aarhus Kommune ikke ønsker det. Der er et flertal i Aarhus Kommune, som har besluttet at skrinlægge eventuelle planer af den art. Så når der ikke er et politisk flertal for at undersøge det, og vi har lige overstået et kommunalvalg, så der er i hvert fald fire år til at man skal gøre noget ved det spørgsmål, hvis man skal skabe et flertal. Min holdning er, at for at man kan afvise sådan et vigtig spørgsmål, så skal man som minimum belyse det og skabe et beslutningsgrundlag, man kan afvise det på. Og det er ikke sket i Aarhus.

Claus Iversen

Claus Iversen kommenterede, at hvis Aarhus byråd ikke vil være med til en ny banegård i Aarhus vest, så må vi jo bare stemme nogle andre ind. OG det samme gælder for de to vælgermødedeltagere fra Venstre og DF, som ikke vil tage beslutning om noget som helst. Så det må vi jo gøre selv på en eller anden måde.

Line K.

Line K. spurgte, spurgte om der var taget højde for de ekstra parkerende inde ved Aarhus H?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at vi er opmærksomme på at der er dårlige parkeringsforhold ved Aarhus H

Bünyamin Simsek, Aarhus byråd rådmænd for teknik og miljø (V)Bünyamin Simsek, Aarhus byråd rådmænd for teknik og miljø (V), svarede: Jeg er nødt til at konstatere, at der er et byrådsflertal, som ikke vil have bilerne ind til midtbyen og til banegården, så der kommer ikke flere parkeringspladser. Der mangler parkeringspladser

Linjeføring

Jens Ole Vad

Jens Ole Vad spurgte, hvor meget vægter økonomien i forhold til valg af den enkelte linjeføring?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark laver en samlet vurdering, og det skal nok blive gjort tydeligt i det beslutningsgrundlag der afleveres, hvilke faktorer der er blevet lagt vægt på. Økonomien er en af de faktorer, der indgår, men det er ikke den eneste.

Rikke Lambæk

Rikke Lambæk spurgte, hvordan Banedanmark prioriterer i forhold til de tre linjeføringer og de mennesker der bliver ramt?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at de tre linjeføringer har meget forskellige fordele og ulemper, og det er nødt til at være en samlet vurdering vi foretager af det, men Banedanmark vurderer det transparent, og så skal man i sidste ende huske, at det er politikerne, som bestemmer.

Hanne Hedegård

Hanne Hedegård spurgte, hvorfor Banedanmark ligger så meget vægt på den centrale linjeføring, når det er den linjeføring, som berører de fleste mennesker i forhold til f.eks. den vestlige linjeføring, der berører et mindre antal, så hvor går jeres holdning?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at Banedanmark undersøger de tre linjeføringer ligeværdigt. Vi undersøger det hele vejen rundt såvel i forhold til økonomi, samfundsøkonomi, naboer f.eks. i form af nærhedsanalysen, så det bliver undersøgt på samme niveau for alle tre linjeføringer. Banedanmark har ikke en favorit på nuværende tidspunkt eller en vi bruger særlig meget tid på.

Jesper Mosegård

Jesper Mosegård spurgte, om man har undersøgt hvad de her tre linjeføringer gør ved en by som Solbjerg og vores muligheder for at udvikle en by?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at der er en masse områder, som man arbejder med i en VVM, og der er også et fagnotat, der hedder befolkning og menneskers samfund, som samler de ting man ikke kan måle og veje, som f.eks. bekymringer om den nye bane, herlighedsværdien og hvad betyder det for jer der bor i området når der går en bane gennem byen. Vedtagne kommune- og lokalplaner indgår og er også vurderet. Dette kommer til at indgå i beslutningsgrundlaget.

Ingelise Petersen

Ingelise Petersen spurgte, hvorfor foreslår Banedanmark den centrale linjeføring?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at det var et resultat af arbejdet omkring idfasehøringen. Der var en østlig linjeføring, som oprindeligt forløb meget tæt ved de nye boligområder i Solbjerg samt mellem kirken og byen. Denne linjeføring kunne rykkes længere mod øst, men lå dog stadig relativt tæt på de nyudstykkede område. Den Vestlig linjeføring forløb hen over søen og også tæt på nogle byområder, Blegind bl.a. Både for Østlig og Vestlig linjeføring er det et vanskeligt område at etablere en ny jernbane i. Så var der et tredje alternativ, hvor linjeføringen ligger langs med den eksisterende landevej, som i forvejen er en transportkorridor. Derfor valgte vi at tage den med ind i undersøgelsen for at se om det kunne være en mulighed.

Der er ikke krav om at der skal være et bestemt antal linjeføringer i en VVM-undersøgelse.

Der har ikke været noget pres fra Aarhus Kommune om at tage den Centrale linjeføring med.

Station i Solbjerg kom ind under arbejdet med den Centrale linjeføring. Hvis man lavede denne så kunne det give mening, at bygge en station som et tilvalg. Hvis man bygger en station i Solbjerg, så ville et regionaltog komme til at standse der. Hvis man skulle have det samme antal tog, som blev forudsat i togfondsundersøgelserne, så ville man bytte det ene lyntog ud med et af de regionaltog, som kører over Skanderborg i dag, så kunne lyntoget også betjene Skanderborg.

Jette Mikkelsen

Jette Mikkelsen spurgte, hvorfor Banedanmark ikke har et borgermøde i Odder kommune med før nu?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at det er ikke et krav at man holder møder i hver kommune man påvirker. Banedanmark ser på, hvor det vil være passende at holde møder og dermed havde vi oprindeligt valgt at holde møder henholdsvis i Solbjerg for den nordlige del, i Skanderborg for den vestlige del og i Horsens for den sydlige del. Efterfølgende har vi haft en dialog med Odder kommune om, at de også gerne ville have at Banedanmark holdt et møde, som dækkede Odder Kommune.

Brian Jonassen

Brian Jonassen sagde at erfaringstal fra Banedanmark viser en fordyrelse på 22 % i forhold til 2014-estimatet i de fem første projekter om elektrificering og hastighedsopgradering, er denne erfaring taget med ind i projektvurderingen i dette tilfælde?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at det overslag, som Banedanmark har angivet i VVM-redegørelsen, det er det overslag, som var med som baggrund for den politiske beslutning i 2014. Banedanmark arbejder for

øjeblikket med at lave et anlægsoverslag efter de retningslinjer der er i ny anlægsbudgettering, som er beskrevet på Transportministeriets hjemmeside.

Brian Jonassen

Brian Jonassen kommenterede, at byrådet i Skanderborg Kommune var aggressiv i presseomtale af de her linjeføringer og direkte i pressen gik ud og sagde, vi skal ikke have den Vestlige linjeføring i Skanderborg Kommune. Der er regionaltog i spil, der er godstog i spil, der er timetog i spil som stopper Aarhus-Odense, og der er superlyntog i spil som stopper Horsens-Vejle-Odense. I Skanderborg Kommune kan man arbejde for at få det ene tog til at stoppe Skanderborg-Horsens-Vejle-Odense og dermed blive koblet på, det taget 2 timer og 10 minutter at køre med det tog Aarhus-København. Og godstoget kan så ryge over til Aarhus Kommune. Det er det, der er på spil.

Anonym

Anonym spurgte, om Banedanmark historisk har oplevet at politikerne har sagt ja, og så valgt en anden linjeføring, end den som Banedanmark har foreslået?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at der er et ganske nyligt eksempel, hvor Vejdirektoratet havde lavet en faglig indstilling på Ny jernbane over Vestfyn, og der valgte man politisk at tage en anden dyrere løsning.

Solbjerg Station

Nikolaj Dueholm Henriksen

Nikolaj Dueholm Henriksen spurgte hvordan der kan være en besparelse i rejsetid på 30 minutter på strækningen Solbjerg til Aarhus. Ifølge køreplanen fra Midttrafik fremgår det, at turen kan gøres på 38 minutter, hvilket betyder en rejsetid på 8 minutter inklusiv et stop i Viby?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at her er Banedanmark nok blevet fanget i, hvad en tidligere tilhører har sagt, nemlig at busplanerne nok bliver lavet om lidt ofte. Derfor har vi måske fået fat i den forkerte begyndelsestid på en rute, hvis køreplanen er ændret siden Banedanmark tog køretiderne ud. Banedanmark fastholder, hvor lang tid toget er om at køre turen, henholdsvis 11 minutter fra Solbjerg til Aarhus H med et stop i Viby og 12 minutter til Horsens.

Nikolaj Dueholm Henriksen

Nikolaj Dueholm Henriksen spurgte, at med de afvigelser i rejsetidsbesparelser fra Solbjerg til Aarhus eller Horsens, så kan jeg blive lidt bekymret for de tal Banedanmark har lagt for dagen i forhold til at beregne de seks minutter på den lange linjeføring?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at der ikke er noget at være bekymret for i forhold til Banedanmark beregning af køretid på jernbaner, hvor de 6 minutters rejsetidsbesparelse er lige så sikkert som de 11 og 12 minutters rejsetid til Aarhus og Horsens. Banedanmark har lavet meget omhyggelige beregninger af det, som vi både kan lægge frem og tør stole på.

Thomas Braun

Thomas Braun spurgte, hvor har Banedanmark fundet de 500 personer som vil bruge Solbjerg station?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at det er en vurdering, hvor Banedanmark har sammenlignet med andre stationer i Aahus området som Hørning og Hinnerup, samt prognoser for andre lignende stationer, hvor vi har sammenlignet med, hvor mange bor og arbejder inden for nogle radier af denne her station. Og Solbjerg bliver så lidt hurtigere betjent end de andre stationer og dermed når vi op på 500. Det er cirka det samme, som rejser til og fra Hørning, som er lidt større end Solbjerg, men samlet set regner vi med 500.

Anonym

Anonym påpeger at han som buschauffør kører mellem Solbjerg og Aarhus, og at han har svært ved at overskue, hvor de 500 skulle komme fra?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at Banedanmark har været i kontakt med Midttrafik og vi har fået statistikkerne for busserne, primært buslinje 17 og buslinje 202, som kører gennem Solbjerg, så vi ved præcis, hvor mange der står af og på stoppestederne, i hvert fald ifølge den statistik vi har modtaget. Ligeledes har vi regnet på den landstrafikmodel jeg omtalte før, hvor vi når frem til lignende passagertal. Så vi tror på, at vi er på sikker grund med hvor mange passagerer, der er i dag. Præcis hvor mange, der så vil bruge toget, det er selvfølgelig svært. Det er også derfor, at Banedanmark siger cirka 500, men om det er 400 eller 600, det ved vi ikke, og mere præcist kan vi ikke sige det.

Thomas Braun

Thomas Braun spurgte, hvilken slags tog der skal standse i Solbjerg?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at Banedanmark forventer at et regionaltog i timen, som så kunne stoppe i Viby, Solbjerg, Horsens, og måske Hedensted og så Vejle.

Anonym

Anonym spurgte, om togene kan flettes ind i hinanden med regionaltog og tog med 200 km/t, det virker lidt hasarderet?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at banen udstyres med sikkerhedssystemer, så togene ikke kører ind i hinanden. Og der er kapacitet til de to tog i timen i hver retning, som skal bruge banen. Det hurtige tog vil ikke indhente det langsomme tog. Der kan sagtens være både 3, 4 eller 5 tog på den her bane, så der er kapacitet nok til forskellige standsningsmønstre for togene.

Jens Møller Nielsen

Jens Møller Nielsen spurgte, hvorfor kan der ikke være stationer ved Solbjerg på de andre linjeføringer?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at for at der kommer folk til en station skal der også være nogle mennesker der bor tæt ved dem. Jo længere væk folk bor i forhold til en station, jo færre vil komme til at benytte den. Den Vestlige linjeføring bevæger sig igennem et landskab, hvor der ikke er mange større byer. I forhold til de erfaringer man har i forhold til opland til en station, vil Østlig linjeføring, som kommer til at ligge cirka 400 meter fra kanten af udstykningsområdet, være så langt væk, at relativt få passagerer må forventes at benytte stationen.

Anonym

Anonym spurgte, hvem bestemmer om der skal laves en station i Solbjerg?

Kristian Pihl Lorentzen, MF transportordfører (V)

Kristian Pihl Lorentzen, MF transportordfører (V), svarede at det bliver en politisk beslutning og prioritering, som jeg håber vi aldrig kommer ud i, for vi skal slet ikke have en bane her i Solbjerg. Til dem, som er lidt skeptiske over, hvor mange tog kommer til at standse her, hvis der kommer en bane. Der må jeg sige, at jeg deler den skepsis.

Bo Rosenberg

Bo Rosenberg spurgte, hvordan kan det være Banedanmark selv har fundet ud af at sætte en station, det er ikke en del af oplægget til jeres opgave at spare seks minutter?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at da Banedanmark kiggede på den Centrale linjeføring, vurderede vi, at der kunne være et grundlag for en station, som vi derfor valgte at tage med som et tilvalg.

Brian Jonassen

Brian Jonassen kommenterede, at i Aarhus Kommune ligger der en plan for "Samspil 2025", hvor kommunen arbejder for en station i Brabrand og Hasselager.

Anonym

Anonym påpegede at han ikke køber præmissen om, at der pludselig dukker en station op på den meget hadede midterlinje, som vil berøre flest mennesker, når den ikke er på tegnebrættet på den Østlige linjeføring, hvor der er 400 meter til, hvor der er gjort klar til bebyggelse?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at nogle borgere måske tror, at Banedanmark er en del af et politisk spin, på en måde som slet ikke afspejler virkeligheden. Banedanmark er en faglig styrelse, som prøver at fremlægge ærligt og redeligt, hvad der er foregået. Vi prøver at forklare, hvilke principper der ligger til grund, nemlig det her om stationsnærhedsprincippet. Når man er inde i byen alligevel, så virker det oplagt at foreslå en station som et tilvalg.

Anonym

Anonym kommenterede, at det ikke er taget op til debat om Hovedgård Station skal åbne igen, stationen ligger der og der er parkeringspladser.

Anonym påpegede at hun bemærkede en kommentar fra Banedanmark om, at den Centrale linjeføring er affødt af de forhold som blev bragt frem i Idéfasen, hvilke forhold er blevet bragt frem,

hvad ligger der i den udtalelse?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at da Banedanmark arbejdede med den Vestlige og Østlige linjeføring i forbindelse med Idéfasen, kunne det konstateres at der er fordele og ulemper ved dem. Derfor så Banedanmark muligheder i at undersøge konsekvenserne af en Central linjeføring på lige fod med de andre, hvor man kørte igennem Solbjerg.

Tommy Smith Hansen

Tommy Smith Hansen spurgte, hvornår i processen bliver der taget stilling til om der kommer en eventuel station og hvad er beslutningsgrundlaget for en station?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark afleverer et beslutningsgrundlag hvor alle tre linjeføringer er beskrevet og stationen i Solbjerg er beskrevet som et tilvalg. Det er et og samme beslutningsgrundlag Banedanmark afleverer og i det beslutningsgrundlag vil Banedanmark også notere sig, at der i denne forsamling lokalt ikke umiddelbart er en stor opbakning til en station i Solbjerg.

Dennis Rode

Dennis Rode påpegede, at hvis banen forventes færdig omkring 2031, hvor er befolkningscentrum i Solbjerg på det tidspunkt i forhold til nærhedsprincippet omkring en station og afstanden til en station. Den eneste retning hvori Solbjerg kan udvikle sig er mod den Østlige linjeføring, er det indtænkt?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at de betragtninger, som Banedanmark har lavet om en station i Solbjerg, er på baggrund af det nuværende plangrundlag, dvs. den kommuneplan, der ligger fra Aarhus Kommune. De udstykninger, der ligger i Solbjerg er regnet med.

Hans Smith Laursen

Hans Smith Laursen spurgte, hvordan vil man sikre at folk ikke opholder sig på perronen på Solbjerg Station når et tog brager forbi med 200 km/t?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at på Den nye bane København - Ringsted undersøges det for øjeblikket om gennemkørselshastigheden kan komme op på 230 km/t. Man kan indrette en perron med en given bredde og med ventezoner og lignende, så et tog kan køre forbi med 200 km/t., og det gør man også flere steder i udlandet, hvor det er helt normalt. Her i Danmark kører man i dag ikke med 200 km/t men op til 180 km/t.

Bjarne

Bjarne spurgte: Hvis en station i Solbjerg bliver en stor succes, skal der så rives huse ned for at skaffe plads til parkeringspladser?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at hvis man tog en politisk beslutning om at etablere en station i Solbjerg, så ville der være en dialog med kommunen om, hvad det er for et parkeringsbehov, der vil være ved stationen. Hvis en station så senere ender med at blive en stor parkér-og-rejs station og man på et sådant tidspunkt bliver enige om at udvide parkeringsanlægget, så vil det tage nogle arealer. Men det er spekulativt på nuværende tidspunkt, hvor Banedanmark koncentrerer sig om at beskrive en station i Solbjerg som et tilvalg.

Ekspropriation

Tue Sølvrose

Tue Sølvrose spurgte: Hvis Banedanmark skal købe ejendommen, hvordan kan man så garantere, at den bliver solgt til den rigtige værdi. Hvordan garanterer Banedanmark, at boligen holder prisen ved køb. Skal man selv henvende sig til Banedanmark for at høre, om de vil købe ens ejendom?

Banedanmarks kommentarer

Henry Nissen Martensen svarede, at i forhold til de ejendomme, som Banedanmark skal ekspropriere, er det en uvildig kommission, som forestår ekspropriationen. Både i Øst- og Vestdanmark er der en kommissarius og en kommission, som tager rundt til de offentlige infrastrukturprojekter og forestår ekspropriationerne. De har rigtig god erfaring med prissætning af såvel huse som arealer eller andre ting. Den fastsatte pris vil være, hvad ejendommen vil koste i almindelig handel og vandel.

Tue Sølvrose

Tue Sølvrose spurgte, om man selv skal henvende sig til Banedanmark for at høre, om de vil købe ens ejendom. Og er der kompensation for støjgener?

Banedanmarks kommentarer

Henry Nissen Martensen svarede at der findes to ekspropriationsformer, dels fremrykket ekspropriation, som kan udføres nu i togfondsprojekter, fordi banen muligvis kommer direkte hen over en ejendom, og dels almindelige ekspropriationer, som kan igangsættes når projektet er besluttet.

Når banen er besluttet, opstartes et detailprojekt og på den baggrund opstartes også det arbejde som er nødvendigt for ekspropriationerne. I en ekspropriation er der to aktiviteter. Dels et møde eller besigtigelsesforretning, hvor man bliver kaldt ind i en forsamling og får forelagt projektet, og hvor kommissarius godkender projektet, og hvor der er mulighed for at få foretræde for kommissionen. Dels selve ekspropriationsforretningen, hvor kommissionen kommer ud på ejendommen og besigtiger denne. Dette gælder såvel ved permanent som ved midlertidig ekspropriation, eller hvis der skal pålægges en servitut eller andre ting.

Der er ikke kompensation for støjgener i kroner og øre. De ejendomme som er støjbelastet, kan få facadeisolering i form af nye vinduer.

Niels Hem

Niels Hem oplyste, at han har hørt at man er begyndt at ekspropriere. Han ville gerne vide hvor mange som allerede er eksproprieret.

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarende, at som fremrykket ekspropriation har Banedanmark indtil videre overtaget henholdsvis to på Vestlig linjeføring, tre på den Centrale linjeføring og en på den Østlige linjeføring. Der er 11 sager under behandling.

Line Skårup K.

Line Skårup K. spurgte, om Banedanmark er ligeglade med alle de mennesker, der bliver berørt af støj, gener og store værditab af boliger nær banen, som ikke kan eksproprieres?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarende, at nej Banedanmark er ikke ligeglade. Men når man laver en bane som denne, så vil det komme til at forstyrre og det vil komme til at betyde noget visuelt. Der er nogle grænseværdier for bl.a. støj, som man er nødt til at overholde. Ligger man over disse grænseværdier, så får man facadeisoleret huset, og ligger man under disse grænseværdier, så får man ikke erstatning. Sådan er det også i andre projekter, f.eks. hos Vejdirektoratet og andre offentlige projekter. Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland - i daglig tale Det Jyske

Kommissariat - varetager administrationen af lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom og leder i den forbindelse ekspropriationer for statslige myndigheder, Man har mulighed for at fremlægge sin sag for Kommissariat, der så vil vurdere om man er berettiget til erstatning for et eventuelt værditab.

John

John kommenterede, at Banedanmark er tunge at danse med i forhold til en konkret sag på projektet.

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at Banedanmark er nødt til at overholde de love og regler, der eksisterer. Der er en klagemulighed, hvis man er utilfreds.

Anja Lundberg (jurist) svarede, at hvis man ønsker en fremrykket ekspropriation, skal tre betingelser være opfyldt, dels skal man være særligt indgribende berørt, dels skal man ikke kunne sælge sin ejendom under normale forhold og dels skal man have en social grund. De tre betingelser er Banedanmark nødt til at bedømme, hvis borgere anmoder om fremrykket ekspropriation. Det er de rammer, som Banedanmark arbejder under.

Trafikering

Rune Erkelund

Rune Erkelund spurgte, hvor mange borgere og pendlere i biler bliver påvirket af anlægget på den Centrale linjeføring. Hvis der etableres i hvert fald to rundkørsler, er der så regnet på tidstab for bilister og den samfundsøkonomiske konsekvens heraf?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at i den fase projektet er i nu udarbejder Banedanmark en analyse der medregner andre trafikanters eventuelle fordele og ulemper, så det kommer med på lige vilkår med det for togpassagerne.

Dorte Dinesen

Dorte Dinesen spurgte, om det er korrekt, at der skal køre godstog på den nye bane?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at som udgangspunkt er der planer om to passagertog i timen i hver retning.

Men på en bane som på en vej, er der også mulighed for at andre trafikanter kan benytte den. Hvis godstog kan leve op til de vilkår, der er for banen, med lidt mere stejle stigninger end normalt, så er det muligt, at der kommer godstog på banen. Derfor har Banedanmark indregnet støj fra fire godstog i døgnet i støjberegningerne. Til sammenligning kører der i dag på den eksisterende strækning ca. et godstog om dagen.

Dorte Dinesen

Dorte Dinesen påpegede at Jernbaneforbundet har udtalt, at godstog kan slå skinnerne skæve og hvad er så præmissen for tidsbesparelsen, fordi der skal laves reparationer. Er det korrekt at det vil gøre noget med de hastigheder, man kan køre med?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at jo hurtigere et tog skal køre, jo mere præcis skal skinnerne ligge. Når der kører godstog, så slider det mere på skinnerne. Så godstog kan øge vedligeholdelsesfrekvensen og øge vedligeholdelsesomkostningen på en bane, hvis der kører mange godstog. Men denne del af banenettet er ikke en stor godskorridor. Og selv om det nuværende antal skulle stige, så vil det stadig være et relativt overskueligt antal godstog også i en fjern fremtid.

Anders Kjærsgaard

Anders Kjærsgaard spurgte, om grundlaget for planlægning af veje f.eks. på Gammel Horsensvej og rundkørsler, er der anvendt trafiktal?

Banedanmarks kommentarer

Morten Bjerrum Bendsen svarende, at trafiktal er blevet vurderet. Der er lavet et vejanlæg, som Banedanmark tror på kan tilfredsstille de behov der er. I den videre fase bliver der lavet trafikberegningsmodeller på de detaljerede løsninger, herunder også i forhold til rundkørsler.

Jørgen Kristensen

Jørgen Kristensen spurgte, om de godstog, der kører på strækningen, også vil have vogne med farligt gods med?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at det er almindeligt, at godstog har vogne med farligt gods med. Det har de lov til at køre rundt med. Farligt gods i tog er reguleret ligesom farligt godt på lastbiler, hvad de kan køre med og under hvilke restriktioner.

Randi Nielsen

Randi Nielsen spurgte, om hvordan Banedanmark vil sikre, at der kommer en station i Solbjerg, og hvor stor sandsynligheden er, for at der også er tog der standser på den?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at en station i Solbjerg er noget, som Banedanmark fremlægger som en valgmulighed. Hvis man fra politisk hold gerne vil have den Centrale linjeføring, og man også vil have en station i Solbjerg, så er det ud fra en forventning om, at man også vil have tog til at betjene stationen. Trafikken i dag bliver reguleret ved trafikkontrakter og udbud, hvor staten definerer, hvad er det for en trafik man gerne vil købe.

Annette Køppen

Annette Køppen spurgte, om der er lavet beregninger på, hvor mange mennesker, der får benefit ud af at benytte højhastighedstoget?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at i den forundersøgelse, som Trafikstyrelsen udførte, blev der lavet prognoseberegninger, hvor man fandt frem til, hvor mange man tror, der kommer til at benytte den nye bane. Det er syv mio. passagerer om året, som hver får seks minutter i rejsetidsbesparelse. Dette giver en samlet tidsbesparelse, som man samfundsøkonomisk siger er noget værd.

Annette Køppen

Annette Køppen spurgte, om man har spurgt pendlerne om behovet for en højhastighedsbane, og har man haft spørgerunder for at høre om behovet. Vil man lave en pendlerundersøgelse før man eventuelt igangsætter projektet?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at der ikke er lavet pendlerundersøgelser. Timemodellen er en strategisk satsning, der er begrundet i nogle ønsker, som er startet på et andet niveau, nemlig hvis man vil udvikle jernbanen med hurtigere rejsetider. Der vil man gerne udvikle jernbanen på de lange stræk, hvor mange mennesker kan få glæde af det. Banedanmark har fået et mandat til at undersøge, hvordan man kan lave en infrastruktur, så man kan få en rejsetidsbesparelse. Det er ikke Banedanmark, som afdækker, om projektet er populært.

Charlotte Fårup

Charlotte Fårup spurgte, om man har undersøgt, hvad der kan vindes i minutter ved udretning og optimering af den eksisterende bane mellem Hovedgård, Skanderborg og Hasselager.

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at i Trafikstyrelsens forundersøgelse fra 2013, som kan findes på nettet, blev det undersøgt, hvad man kan få ud af at opgradere mellem Skanderborg og Aarhus, og det var nedslående lidt. Nogle steder har banen nogle kurveradier, som det er meget vanskeligt at lave om på. Så vurderingen var der, at man kunne spare i alt 20 sekunder ved at lave en indsats. Det var de muligheder der var for at få højere hastighed der.

Mellem Hovedgård og Skanderborg har man ikke været inde og se, om man kunne opgradere den eksisterende bane, men der er ikke noget der tyder på, at man kan få meget. Det er en strækning, som snor sig meget, og der har gentagne gange været opgraderingsprojekter på denne eksisterende strækning. I dag kører man 180 km/t. Det gjorde man ikke, dengang den blev anlagt. Det er udtryk for at der løbende har været set på, hvor man kan sætte hastigheden op.

Tommy Smith Hansen

Tommy Smith Hansen spurgte, hvad Banedanmark bygger et næsten fordoblet passagerantal imellem Horsens og Aarhus på?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at det er modelberegningerne, der ligger bag. Det er ikke timemodellen, som giver hele væksten. Modellen regner også med en udvikling i befolkningen, og specielt her i den østjyske korridor er der indlagt en del befolkningstilvækst. Det er knap halvdelen af væksten, som skyldes befolkningstilvæksten og resten er så som konsekvens af den betydelige reduktion i rejsetiden fra halvanden time mellem Odense og Aarhus og så ned til under en time. På den baggrund postulerer modellen, at der sker denne vækst.

Nicole Kristen

Nicole Kristen spurgte, om man har regnet på forskellige passagergrundlag afhængig af, hvad priserne måtte blive på denne her strækning?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at det er helt sikkert vigtig, hvad billetprisen er. Billetprisen går ind og påvirker lige som tid, som begge regnes i et vekselforhold i beregningen. Det som er lagt ind i

beregningen er uændrede billetpriser i forhold til tidspunktet i 2013, hvor beregningerne blev lavet. Så der regnes med, at det er det nuværende takstsystem, som fortsætter og kun med pristalsregulering. Der er ikke indlagt hverken dyrere eller billigere billetpriser end i dag.

Tue Laursen

Tue Laursen spurgte, hvad der mistes i rejsetidsbesparelse på hele strækningen mellem Odense og Aarhus, hvis togene ikke kører 250 km/t.

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at hele timemodellen mellem Odense og Aarhus vil miste tre minutter, hvis toget kører 200 km/t i stedet for 250 km/t. Hvis toget kører 180 km/t i stedet for 200 km/t så mister man yderligere tre minutter.

Den samlede gevinst på de nye baner mellem Odense og Aarhus er Ny bane over Vejle Fjord otte et halvt minut, Ny bane over Vestfyn seks minutter, Ny bane Hovedgård - Hasselager seks minutter og to minutter i opgraderinger, så vi er oppe over på over 20 minutter i alt.

Lene Trusø

Lene Trusø spurgte, om godstog skal køre om natten og hvor hurtigt de kører?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at Banedanmark ikke på nuværende tidspunkt har kigget på, hvornår godstog i givet fald skulle køre. Godstog kører som fri trafik, ligesom anden fragttrafik, så de kan køre både om dagen og aftenen og natten. For at godstog kan køre på Ny bane Hovedgård - Hasselager, så skal de minimum kunne køre med 100 km/t.

Anonym

Anonym spurgte, om der er tænkt på de grund- og drikkevandsressourcer, der ligger nord for Solbjerg, i forhold til at man nu vil etablere en højhastighedsbane?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at Banedanmark har kigget på, hvordan banen kan placeres, og der er lavet geotekniske undersøgelser og undergrunden er kortlagt i forhold til grundvand.

Broer og veje

Gitte Dinesen

Gitte Dinesen spurgte, om den nye Fastrupvej, som vil tage en masse parkeringspladser omkring 10 erhvervsdrivende og fjerne en butik, samt fjerne al parkeringspladsen ved fritidscentret. Er der ikke andre muligheder for at placere en vej?

Banedanmarks kommentarer

Morten Bjerrum Bendsen svarede, at løsningen er valgt for at tilgodese det der sker oppe ved eksisterende Fastrupvej og de konsekvenser en vej ville have der. Det er vurderet, at denne løsning vil være en bedre samlet løsning for lokalområdet.

Ole Sørensen

Ole Sørensen spurgte, om Gammel Horsensvej, som løber udenom byen. Ole Sørensen mener at man vil ødelægge den med rundkørsler og indsnævring af den firesporede vej til to spor. Han påpeger at der i dag kommer meget tung trafik og mange traktorer på den vej?

Banedanmarks kommentarer

Morten Bjerrum Bendsen svarede, at en ændret løsning her vil betyde noget for rejsetiden. Nogen vil få en forringelse og andre vil få en gevinst, fordi det med en rundkørsel muligvis bliver lettere at komme ud på den store vej med mindre ventetid, hvilket er en af fordelene ved rundkørsler afhængig af trafikmønstret. Der vil blive lavet trafikmodeller og trafikberegninger. Kan denne rundkørsel ikke betjene funktionen, som den skal, vil der blive valgt en anden løsning, som kunne være et signalanlæg. På det foreliggende grundlag vurderes den beskrevne løsning, som værende den mest attraktive.

Kristina Hornum

Kristina Hornum spurgte, om den nye bro over Stilling-Solbjerg Sø, hvorvidt der er sejlbåde, der i fremtiden ikke ville kunne sejle på søen, og hvor mange meter, der er under broen?

Banedanmarks kommentarer

Morten Bjerrum Bendsen svarede, at banen ligger cirka 12-14 meter over vandspejlet og konstruktionen af bygværket vil være cirka 4 meter, så der vil være ca. 10 meter til vandspejlet under broen.

Anne Birgitte Hansen svarede, at i forhold til hvad der kan være af aktiviteter på søen, så kan der være forhindringer i anlægsfasen, men i den endelige driftsfase er der ingen problemer med at sejle på søen.

Tommy Smith Hansen

Tommy Smith Hansen spurgte, om man i støjberegningen har taget højde for vestenvinden over søen, hvor det er meget blæsende?

Banedanmarks kommentarer

Jesper Konnerup svarede, at det er der taget højde for. Modellen til støjberegninger er lavet som om man tager en worst case. Over søen vil støjen udbrede sig mere end over marker og blødt terræn. Det har vi med i beregningerne. Som det fremgår af støjkortene, vil støjudbredelsen over søen være større end støjudbredelsen over markerne.

Tommy Smith Hansen

Tommy Smith Hansen spurgte, om Solbjerg Hedevej skal føres over banen, og hvad er højden på bro og rundkørsel så er?

Banedanmarks kommentarer

Morten Bjerrum Bendsen svarede, at Solbjerg Hedevej vil ligge cirka 8,5 meter over banen og at vejen skal hæves cirka 1,5 meter.

Klaus Iversen

Klaus Iversen spurgte, om Banedanmark gør sig nogle tanker om, hvordan det føles, at lukke sådan et projekt op, hvor man kan se, at ens hus nærmest bliver begravet?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at udover at vi er medarbejdere i Banedanmark, så er vi også ganske almindelige mennesker. I Banedanmark har vi ikke så mange nybaneprojekter, men vi ved godt, at de har alvorlige konsekvenser for de mennesker, som kommer i klemme. Det er vi helt opmærksomme på. Man kan ikke lave et nyt baneanlæg, uden at det får nogle meget alvorlige konsekvenser for nogle af dem, der bor i nærområderne.

Bjarne Kamp

Bjarne Kamp spurgte, hvorfor VVM-undersøgelsen ikke kommer ind på Bering-Bedervejen?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at Bering-Bedervejen er en vej, der projekteres på, men Banedanmark er ikke bekendt med, hvornår den skal udføres. Banedanmark har i projekteringen kigget på, hvordan de to projekter vil kunne spille sammen. Banen vil i givet fald skulle føres under Bering-Bedervejen. Banedanmark har ikke lavet visualiseringer der, hvor de krydser, men der er lavet nogle tegninger.

Brian Jonassen

Brian Jonassen spurgte, om anlægspris for og gradienter i en eventuel sænketunnel under Solbjerg-Stilling Sø i stedet for en bro henover?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at Banedanmark omkring en tunnellægning af banen ikke her vil gå ind i detaljerede betragtninger om det, men at Banedanmark i høringsnotatet vil udfolde det, herunder hvad baggrunden er for anlægsoverslaget for en tunnellægning på i størrelsesordenen 1 mia. kr.

Støj og vibrationer

Janni Jacobsen

Janni Jacobsen påpeger at hun kommer til at bo med tre støjkluder henholdsvis Fastrupvej som ny nabo, Gammel Horsensvej og banen. Hun bor i det gule område på støjkortet med støj på 85-90 dB. Er støjen fra vejene regnet med i støjberegningerne. Hvor står vi henne bagefter, når banen er kommet, hvis det viser sig, at støjen er blevet for høj i vores hus?

Banedanmarks kommentarer

Jesper Konnerup: Nej, vejstøjen er ikke regnet med. Der er forskellige støjgrænser om det er jernbane eller vej. For vej er der ikke en maksimal støjgrænse på 85 dB, som der er for jernbanen. De 85 dB er når toget kører forbi og det sker som udgangspunkt fire gange i timen. Fra vejen er der en anderledes summen, så man kan ikke sammenligne de to støjkluder, så derfor kigger man på jernbanestøj for sig og vejstøj for sig. Der er ikke kigget på vejstøjen, fordi de ændringer der sker er så små trafikmæssigt, at det er vurderet, at det ikke har så stor betydning. Når den endelige løsning bliver detailprojekteret, så bliver der lavet detailstøjberegninger både af anlægsstøjen og af driftsstøjen. Der vil du blive kontaktet, hvis du ligger i den gule zone over de 85 dB med mulighed for

100 % dækning af støjisolering.

Per Løfgren

Per Løfgren spurgte, om hvor meget et højhastighedstog støjer, og hvor langt støjen vil forplante sig ud til siderne. Støjisolering hjælper ikke ret meget ude i haven. Vil man lave kontrolmålinger af støjgener?

Banedanmarks kommentarer

Jesper Konnerup svarede, at Banedanmark ikke kan sige præcist hvor meget et højhastighedstog støjer. Man har nogle data, man ligger ind i en støjmodel, og så kommer det an på forholdene. Hvis toget kører i en afgravning, så støjen er afskærmet, så støjer toget ikke så langt væk. Kører toget på en bro, så støjer det mere. Kører toget over hårdt terræn, støjer det mere, end hvis toget kører over blødt terræn. På støjkortene for linjeføringerne er der angivet støjkurver, hvor man kan se, hvordan støjen udbreder sig, i forhold til om toget kører i en afgravning, på en dæmning, over hårdt eller blødt terræn osv. Man ved ikke, hvilket højhastighedstog, der skal bruges, så der er taget udgangspunkt i et svensk højhastighedstog, som er tilpasset nogle EU-standarder for, hvor meget tog må støje. Miljøstyrelsen har fastsat nogle grænseværdier, som er lavet ud fra nogle vurderinger, som Miljøstyrelsen har for komfort. Det er de grænseværdier, som vi forholder os til i projektet. Når banen er detailprojekteret, laver man kontrolberegninger, men man laver ikke kontrolmålinger efterfølgende. Hvis nogle er utilfredse, kan man prøve at klage og måske kan der laves nye kontrolberegninger, hvis der er nogle forudsætninger, der har flyttet sig.

Anonym

Anonym spurgte, om der er forskel på vibrationer afhængig af, om banen er nedgravet eller kører på en dæmning?

Banedanmarks kommentarer

Jesper Konnerup svarede, at ja det er der, og det har Banedanmark med i beregningerne, afhængig af om banen kører i en afgravning, på en dæmning eller på en bro. Der er lavet detaljerede beregninger af udbredelsen af vibrationer, tilsvarende hvad man gør med støjen. I forhold til vibrationer, er det i princippet værst, når banen kører i terræn.

Peter Tværmose

Peter Tværmose spurgte, hvad støjgrænsen er i boligen, der hvor man bor. Er der nogen principiel støjgrænse for, hvornår Banedanmark vil overtage huset?

Banedanmarks kommentarer

Jesper Konnerup svarede, at når toget er i drift, så må man tåle 85 dB på ens facade. Det er grænseværdien. Hvis støjen overstiger 85 dB så tilbyder Banedanmark facadeisolering.

Henry Nissen Martensen svarede, at han ikke kender til nogle tilfælde, hvor støj har været grundlaget for ekspropriation.

Brian Jonassen

Brian Jonassen kommenterede, at ved udstykninger op mod en eksisterende jernbane, så er det et tilvalg for køberne, om de kan acceptere støjen fra den eksisterende jernbane. I dette tilfælde, hvor banen kommer efterfølgende, har vi med at gøre, at man ikke kan tage et fravalg.

Otto Vervanik

Otto Vervanik spurgte, om vibrationer i anlægsfasen, og hvordan vi kan sikre os i forhold til revner og sætningsskader på huset?

Banedanmarks kommentarer

Jesper Konnerup svarede, at på nuværende tidspunkt kender Banedanmark ikke den nøjagtige anlægsmetode, så derfor kan vi ikke nu gå ind og regne på, hvor langt vibrationer præcist vil udbrede sig. Når entreprenøren er valgt, og han f.eks. skal lave pilotering eller spunsning, så vil det typisk være et krav, at han tager billeder af husene og dokumenterer husenes stand, før han går i gang. Hvis der opstår sætningsskader, så er der dokumentation for, at revner ikke var der før anlægsarbejdet gik i gang, men er opstået bagefter.

Anne Birgitte Hansen svarede, at krav omkring fotodokumentation m.m. bliver skrevet ind i udbudsmaterialet.

Elektrificering

Jens Peter Rasmussen

Jens Peter Rasmussen spurgte, om der ikke er noget mere moderne end tog på skinner, f.eks. tog på magnetfelter osv.?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at hvis banen imellem Hovedgård og Hasselager skal spille sammen med den øvrige del af banenettet, vi har i Danmark, så skal vi bruge den teknologi, som vi nu har, dvs. med tog på skinner.

Dorte Ladefoged Dinesen

Dorte Ladefoged Dinesen spurgte, om der er magnetfelter i og omkring Solbjerg i forbindelse med denne linjeføring?

Banedanmarks kommentarer

Henry Nissen Martensen svarede, at når man laver et køreledningsanlæg, som er et højspændingsanlæg, så vil der være et magnetfelt omkring sådan et anlæg. Der findes ingen grænseværdier for påvirkning fra magnetfelter, men Banedanmark går ud fra et forsigtighedsprincip om, at når en bolig eller institution er påvirket med et magnetfelt på over 0,4 mikroTesla, som er en måleenhed, så vil Banedanmark tilbyde ekspropriation. Banedanmark har beregnet, at der er 2 påvirkede ejendomme på Vestlig linjeføring, 18 påvirkede ejendomme på Central linjeføring og 3 påvirkede ejendomme på Østlig linjeføring.

Natur og rekreative områder

Tommy Smith Hansen

Tommy Smith Hansen spurgte, på hvilken side af en eventuel station i Solbjerg, der etableres beplantning?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at beplantningen ikke er en støjskærm. Der etableres ikke støjskærme i projektet. Beplantningen er i forhold til det visuelle udtryk. Senere i projektet kommer der landskabsarkitekter på, og der tages en dialog med kommunen om beplantningens udformning.

Janni Petersen

Janni Petersen spurgte, om hvorfor sårbare drikkevandsindvindingsområder og områder tæt ved boringer ikke er beskrevet på deres jorder, som ligger på den Vestlige linjeføring. Tilsvarende områder er beskrevet på Central og Østlig linjeføring?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at Banedanmark følger op, og hvis der er en mangel i fagnotat eller VVM-rapport rettes det. I fagnotatet Grundvand og drikkevand, som er tilgængelig på Banedanmarks hjemmeside er forholdene omkring grundvand og drikkevand beskrevet og vurderet på grundlag af oplysninger fra Miljøportalen, GEUS' boringsdatabase og statens vandplaner. Fra Miljøportalen er der bl.a. indhentet oplysninger om drikkevandsinteresser, det vil sige OSD (Områder med særlige drikkevandsinteresser), OD (Områder med

drikkevandsinteresser) og indvindingsoplande til almene vandforsyningsanlæg). I fagnotatet er der en beskrivelse af drikkevandsinteresser og følsomme indvindingsområder ift. til vestlige linjerføring i afsnit 5.7. I VVM- redegørelsen er der s. 69 en beskrivelse af at alle linjerøfringerne på Ny bane Hovegård-Hasselager løber igennem områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og områder med særlige drikkevandsinteresser (OD).

Janni Petersen

Janni Petersen spurgte, om hvorvidt der bruges urea til at afise skinner, og om der er lavet miljøkonsekvensberegninger af det kvælstof, som udledes i den forbindelse?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at Banedanmark i høringsnotatet følger op i forhold til eventuel anvendelse af urea.

Efter borgermødet har Banedanmark undersøgt det yderligere og kan nu forsikre at Banedanmark ikke anvender Urea på skinnerne eller i sporet.

Jørgen Kristensen

Jørgen Kristensen spurgte, hvorfor Banedanmark ikke har lavet beregninger på, hvor mange m³ vand, der hentes op fra de borer, der bliver ramt af linjeføringerne. For mig at se, er der forskel på, om det er en privat boring eller en fælles boring, hvor en del af vandet ind til Aarhus kommer fra?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at Banedanmark følger op i forhold til vandmængder, der hentes op fra borer. Banedanmark følger op i høringsnotatet.

Jens Peter Larsen

Jens Peter Larsen spurgte, om støv fra bremses er regnet med i miljøbelastningen, for nogle steder er der ikke langt ned til, hvor vandboringerne er?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at hun ikke er bekendt med, at der er den form for forurening fra bremses. Banedanmark følger op i høringsnotatet.

Efter borgermødet har Banedanmark undersøgt det yderligere og er forsat ikke bekendt med at der udledes støv fra bremses langs banen.

Flemming Nielsen

Flemming Nielsen spurgte, om den store barriere i kulturlandskabet, som en bane på 18-20 meters bredde plus anlæg, skaber. Det vil påvirke jægere, f.eks. hvis man skyder en fasan på den ene side af sporet, og den falder ned på den anden side af sporet. Man må ikke sende hunden over sporet og man må ikke selv gå over sporet. Der er meget kronvildt og der er rigtig meget råvildt, hvad sker der, når det bliver påkørt af toget?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at det bliver registreret, når der sker en påkørsel af vildt. Når der påkøres et dyr bliver Schweiss-registrets legitimerede hundeførere kontaktet og de foretager herefter en eftersøgning og aflive eventuelt nødstedt vildt.

Flemming Nielsen

Flemming Nielsen kommenterede, at det rekreative liv i det åbne land bliver vanskeligt, når man færdes til fods, på cykel, til hest, bl.a. når veje lukkes som f.eks. Lervejen eller Halshavevej. Barrierevirkningen skabt at en ny jernbane er virkelig en forringelse af mulighederne for det rekreative liv i det åbne land.

Andet

Dennis Rude

Dennis Rude kommenterede, at Aarhus Kommune bør undersøge konsekvenserne både pro et contra i forhold til en vestlig banegård i Aarhus?

Ango Winther, Aarhus byråd (S) Ango Winther, Aarhus byråd (S), fortalte at der er lavet en undersøgelse om at flytte Aarhus H til Årslev. Der kom en redegørelse om, at det ville være en særdeles dårlig idé.

Michael Espersen

Michael Espersen spurgte, om Banedanmark vil behandle de spørgsmål, hvor folk er gået. Altså spørgsmål fra de mennesker, som er mødt op og har nedskrevet spørgsmål, men som ikke er blevet stillet, fordi klokken er blevet mange og folk er gået?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at der vil komme nogle svar på de spørgsmål, så godt Banedanmark nu kan forstå dem, fordi folk har jo ikke selv mulighed for at uddybe spørgsmålene.

Banedanmark behandler disse skriftlige spørgsmål i et separat dokument som offentliggøres samme

sted som referaterne. Dokumentet hedder: Ubesvarede spørgsmål fra Solbjerg borgermøde

Jørgen Kristensen

Jørgen Kristensen spurgte, hvorfor der er flere af tabellerne i hovedrapporten, som er sløret med flere kombinationsmuligheder, så man ikke kan uddrage tallene for de enkelte delstrækninger henholdsvis specifikt for Vestlig, Central og Østlig linjeføring samt Hovedforslaget og Sydøstligt alternativ?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at Banedanmark vil kigge på det, således at tabellerne er mere overskuelige i den endelige udgave af VVM redegørelsen.

Birte Vassen

Birte Vassen spurgte, i forhold til ekspropriation, hvad "hvis man ikke kan sælge sin ejendom under normale forhold", dække over?

Banedanmarks kommentarer

Anja Lundberg svarede, at det dækker over, at en ejendomsmægler skal skrive, at ejendommen ikke kan sælges under normale forhold. Banedanmark går ikke dybere ind i, hvorfor han vurderer det. Normale forhold dækker over almindelig handel og handel, som hvis banen ikke var der.

Trine Sick

Trine Sick kommenterede, hold op hvor er I seje, at I bliver ved og ved, og tusinde tak, fordi I har gjort det i sådan en ordentlig tone.

Ango Winther, Aarhus byråd (S)

Ango Winther, Aarhus byråd (S), kommenterede at han er dybt forundret over et så stort engagement I har udvist, og så stort et fremmøde, jeg synes, det er imponerende, jeg synes det giver respekt, og det giver også stof til eftertanke. Som jeg sagde mens Bünyamin var her, så har vi en aftale om at vi skal gå hjem og få lavet et høringssvar, som et bredt byråd kan bakke op om. Og så vil jeg sige, at Bering-Bedervejen er en kendsgerning. Den er vedtaget og der ligger en linje for den. Vi går i gang med ekspropriering til den, og den skal stå færdig i 2021. Dette projekt er ikke et, som vi har noget større indflydelse på i Aarhus byråd. Det er en folketings sag. Det er Folketinget der arbejder med det og har bedt om at få det undersøgt. Jeg synes det var imponerende, at der deltog en enkelt fra forligskredsen, jeg havde gerne set, at der havde været en fra alle partier, ikke mindst

mit eget. Og så vil jeg gerne give en lille cadeau til embedsmændene. Jeg synes de har lavet en fantastisk aften, hvor de har gennemgået projektet virkelig flot og har givet en god indføring i sagen. På forbilledlig vis har de besvaret og belyst de spørgsmål, som de har været i stand til. Så skal vi ikke give dem et håndslag. Og så har vi også haft en fantastisk ordstyrer, tak.

Betina Søreide Lose kommenterede, at Banedanmark havde lovet at blive, til det sidste spørgsmål var stillet, og det gjorde vi. Tusinde tak for at I kom, og at I blev så længe. Tak for i aften.