



Høringsnotat

- VVM-høring

Ny bane til Billund

banedanmark



banedanmark Høringsnotat



Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

www.bane.dk

Høringsnotat

| Indhold | Side |
|--|-------------|
| Læsevejledning og liste over indkomne hørings svar | 4 |
| Resume | 5 |
| Høringsnotat | 10 |
| Linjeføringer (overordnet) | 10 |
| Sydlig Jellingløsning | 14 |
| Nordlig Jellingløsning | 20 |
| Gadbjergløsning | 21 |
| Farreløsningen | 32 |
| Alternative linjeføringer | 33 |
| Give-løsningen | 38 |
| Løsninger ved Billund Lufthavn | 40 |
| Løsninger ved Billund by | 42 |
| Hærvejsmotorvejen | 42 |
| Trafikale forhold | 43 |
| Trafikale gevinster | 60 |
| Arealforhold og ekspropriation | 71 |
| Broer og veje | 76 |
| Støj og vibrationer | 79 |
| Elektrificering | 86 |
| Natur og rekreative interesser | 87 |
| Politik, høring og tidsplan | 104 |
| Økonomi | 109 |
| Andet | 109 |
| Bilag: Oversigt over hørings svar | 111 |

Læsevejledning og liste over indkomne hørings svar

Banedanmark har modtaget 247 hørings svar fra borgere, foreninger, interesseorganisationer, virksomheder, kommuner og andre offentlige myndigheder. Hørings svarene gennemgås i det følgende efter emne. I nogle tilfælde optræder de samme afsendere af hørings svar flere gange eller med flere hørings svar, f.eks. i de tilfælde hvor en borger har skrevet både som enkeltperson og som talsmand for en forening eller gruppe af borgere. I de tilfælde har de enkelte afsendere af hørings svar fået flere numre på listen.

Navngivningen af afsendere af hørings svar følger denne metodik:

- BB = Borgermøde Billund
- BJ = Borgermøde Jelling
- B= Borger
- F = Forening/Interesseorganisation
- K= Kommune
- M= Myndighed
- V= Virksomhed

Banedanmark har ligeledes inddraget hørings svar fra en tidligere høring, der blev afholdt i 2015, men som blev aflyst. Hørings svarene fra 2015 er markeret med et X foran nummeret, f.eks. X245B. En samlet oversigt over de indkomne hørings svar kan findes som bilag bagerst i dette høringsnotat.

Resume

Banedanmark har gennemført en VVM undersøgelse af projektet *Ny bane til Billund*. Dette materiale blev sendt i høring i perioden d. 11. januar til d. 11. marts 2018. Høringsperioden blev annonceret i alle de lokale medier og der blev sendt e-post til alle borgere, som bor inden for 300 meter af en af linjeføringerne.

I høringsperioden afholdt Banedanmark to velbesøgte borgermøder hvor over 550 borgere fik information om projektet og havde lejlighed til at spørge ind til projektet.

I selve høringsperioden har Banedanmark modtaget 247 høringssvar med forslag og kommentarer til projektet. Disse høringssvar, en håndfuld høringssvar fra en tidligere høring, der blev aflyst, samt alt hvad der blev sagt på borgermøderne ligger til grund for dette høringsnotat.

Banedanmark har modtaget enkeltvis høringssvar fra borgere, som er organiseret i lokalråd eller borgerforeninger. Banedanmark har desuden modtaget høringssvar fra firmaer og interesseorganisationer, som har interesser langs den kommende bane. Vejdirektoratet, Dansk Naturfredningsforening, Energinet, Dansk Industri og DSB har ligeledes sendt høringssvar. Ligeledes har Banedanmark modtaget høringssvar fra Region Syddanmark, Region Midtjylland, Vejle kommune, Struer Kommune og Billund Kommune (inklusiv Billund Lufthavn, Legoland, Kirkbi og Lalandia).

Banedanmark har refereret høringssvarene og besvaret dem i emner.

Banedanmark har afholdt en supplerende høring i september-oktober. Den supplerende høring omhandlede en række besparelsesmuligheder for projektet og er afrapporteret i et selvstændigt høringsnotat.

Generelt

Størsteparten af de borgere, som har skrevet til Banedanmark er negativt stemt overfor projektet og ønsker det ikke gennemført.

Nogle få borgere støtter ideen om en bane til Billund og udbygningen af kollektiv trafik generelt.

Nogle borgere mener ikke, at projektet medfører udvikling hverken i regionen eller på landsplan og mener derfor ikke at projektet bør gennemføres.

Sydlig Jelling løsning

Banedanmark har modtaget 84 høringssvar, som er modstandere af en sydlig linjeføring, herunder er der 127 medunderskrivere på et af høringssvarerne. Borgerne fra Åst/Mårup påpeger, at byerne vil blive skåret over af jernbanen og at det vil ødelægge landsbyerne og naturen i området.

Banedanmark har også modtaget et par hørings svar om at afgreningen for de to linjeføringer der har sit udspring i Jelling bør flyttes mod vest, så den generer færre mennesker. Det har vist sig, at dette forslag ikke har nogen negative konsekvenser og det bliver derfor indarbejdet i materialet. På baggrund af den offentlige høring, undersøger Banedanmark en ekstra overkørsel i den Sydlige Jelling løsning. Den eventuelt ekstra overkørsel kan etableres ved Åstbyvej og behandles i den supplerende VVM-undersøgelse.

Nordlig Jelling løsning

Banedanmark har modtaget 9 hørings svar fra borgere, som er modstandere af den nordlige jelling løsning.

På baggrund af den offentlige høring, undersøger Banedanmark en ekstra overkørsel i den Nordlige Jelling løsning. Den eventuelt ekstra overkørsel kan etableres ved Stavnkærvej og behandles i den supplerende VVM-undersøgelse.

Gadbjergløsning

Banedanmark har modtaget 131 hørings svar, som foretrækker en Gadbjergløsning med et togstop i Gadbjerg. Herunder er der 127 medunderskrivere på et af disse hørings svar. Mange borgere som er modstandere af Sydlige linjeføring er omvendt tilhængere af en Gadbjergløsning.

Der er også modtaget hørings svar, der udtrykker modstand mod Gadbjergløsningen.

En station i Gadbjerg fremhæves af mange borgere, som en løsning der vil gavne oplandet og skabe bedre sammenhæng med anden offentlig transport.

På baggrund af den offentlige høring, undersøger Banedanmark ekstra overkørsler på Gadbjergløsningen. De eventuelt ekstra overkørsler kan etableres ved hhv. Nedvadvej/Bavnevej og Gødsbølskovvej og behandles i den supplerende VVM-undersøgelse.

Vejle Kommune er ligeledes tilhænger af en Gadbjergløsning, dog under forudsætning af at der kommer et togstop i Gadbjerg og at Jelling Station opretholdes, så der kan komme stop på disse to stationer. Vejle Kommune pointerer desuden, at der skal tages hensyn til firmaer med særligt transportbehov i området.

Mange borgere mener, at Gadbjergløsningen er den mindst indgribende i naturen, ikke ødelægger landsbyer, ikke påvirker kulturhistoriske interesser, genererer færrest jordmængder og i det hele taget er til gene for færrest mennesker. Flere mener samtidig, at Gadbjerglinjen er kortest og den hurtigste af de tre linjeføringer.

Farre-løsningen

Farreløsningen er et tidligere undersøgt forslag til linjeføring, der grener af i Farre, vender i Billund Lufthavn og bliver videreført til Billund. Nogle få borgere samt Region Midtjylland ønsker, at Farreløsningen tages op igen og

stiller sig uforstående overfor hvorfor den blev fravalgt. Løsningen blev fravalgt, da screeningen viste at Farre-løsningen medfører så lang rejsetid mellem Billund og Vejle, at der ikke er nogen gevinst ift. nuværende busrejsetid. Samtidig vurderes det, at den ikke vil være billigere end Gadbjerg-løsningen.

Alternative løsninger

En række borgere har sendt forslag til helt nye linjeføringer. Fælles for disse forslag er, at Banedanmark enten allerede har screenet dem og afvist dem, eller at de er for dyre at bygge eller har en placering, hvor de ikke giver nogen trafikale fordele.

Banedanmark har modtaget et hørings svar med et ønske om at videreføre banen fra Billund Lufthavn til Give fremfor til Billund By. Borgeren mener at denne løsning vil give mere robust drift og give mulighed for halvtimes drift til Vejle-Herning. Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har, for Banedanmark, vurderet at Give-løsningen vil resultere i væsentligt øgede anlægsomkostninger, og et reduceret passagergrundlag på strækningen Vejle-Herning pga. omvej idet eksisterende bane nedlægges, og rejsetiden dermed forlænges.

Station ved Billund Lufthavn

Trekantområdets brandvæsen og Sydøstjyllands politi påpeger en række problemer ved stationsplaceringen umiddelbart foran lufthavnen i beredskabssituationer. På denne baggrund vil Banedanmark ikke anbefale denne løsning.

Omvendt påpeger en række borgere, at en station bør ligge så tæt på lufthavnen som muligt, for at gøre den attraktiv. De ønsker øget busbetjening til lufthavnen i stedet for en bane.

Station

Billund Kommune (samt Billund Lufthavn, Lalandia, Kirkbi og Legoland) ønsker, at man bygger den hurtigste forbindelse. De ønsker desuden en nedgravet station ved lufthavnen og en station ved Legoland.

Hærvejsmotorvejen

Vejdirektoratet påpeger, at en nordlig Jellingløsning giver de bedste muligheder for indpasning af motorvejsprojektets østlige løsning. Hvis begge projekter skal bygges, vil Banedanmarks dialog med Vejdirektoratet fortsætte i en efterfølgende fase, med henblik på at udvikle en samlet kosteffektiv løsning og se om der er andre samarbejds muligheder indenfor de rammer, der er til rådighed.

Problemer med særtransporter

En række borgere og virksomheder påpeger, at hvor Ny bane til Billund krydser rute 473, Bredsten landevej og rute 176 Tykhøjvej på bro (bane over vej) vil dette være til stor gene for vejtransporter, da disse veje ofte benyttes til specialtransporter. Banedanmark har efterfølgende undersøgt

mulighederne for at ændre projektet til 'vej over bane løsninger' på de nævnte lokaliteter. Løsningerne bliver undersøgt i den supplerende VVM-undersøgelse.

Fårupvej

Mange borgere påpeger problemer i forbindelse med Fårupvejs krydsning af banen i Jelling. De påpeger, at der allerede i dag er trængselsproblemer, og at 6 togpassager i timen vil forstærke problemet. Banedanmark har efter ønske fra Vejle kommune, medtaget et tilvalg, der omfatter etablering af lysregulering ved overkørslen på Fårupvej.

Vejlukninger

Der er indkommet mange høringssvar, der handler om de gener, som lukninger af veje i området vil medføre. Særligt i forbindelse med omvejskørsler og skolebusser.

Banedanmark har på baggrund heraf udarbejdet forslag til fire nye overkørsler, som bliver behandlet i den supplerende VVM-undersøgelse.

Gener for betjeningen af Vejle-Struer

Mange borgere, flere kommuner, regioner, DSB og DI finder det 'helt uacceptabelt', at betjeningen af Ny bane til Billund vil medføre betydelige begrænsninger for betjeningen af Vejle-Struer. Mange opponerer imod en jernbane, der kører i et lukket system uden direkte forbindelse til landstrafikken og påpeger at projektet i stedet burde omfatte en udbygning af kapaciteten mellem Vejle og Billund.

Banedanmark har gennemført simuleringer af driften på Billundbanen/Vejle-Struer, som viser, at det bliver nødvendigt at afkoble tog mod Herning fra landsdelstrafikken for at opnå en robust trafikafvikling med en ny bane til Billund. Dermed anser Banedanmark det ikke for en reel mulighed at opnå direkte forbindelser mellem fx Odense og Billund.

Værdi for samfundet

Mange mener, at gevinsterne af projektet ikke står mål med anlægs og driftsomkostningerne, gener for borgere og erhvervsdrivende i området mellem Jelling/Gadbjerg og Billund, og ødelæggelse af natur og rekreative interesser.

Mange borgere stiller desuden spørgsmålstejn ved prognoserne for antallet af passagerer, der vil bruge den nye bane. De ønsker i stedet en udbygning af den nuværende busdrift.

Arealforhold og ekspropriationer

Banedanmark har modtaget høringssvar vedrørende tab af ejendomsværdi, og usikkerhed i forbindelse med banens påvirkning eller gennemskæring af deres jord. Nogle få borgere mener ikke, at der er grundlag for ekspropriation, da de ikke mener at Ny bane til Billund gavner almenvellet. Banedanmark kan oplyse, at hjemlen til at foretage fremrykkede ekspropriationer er Jernbaneloven samt en fremtidig anlægslov der vil give bemyndigelse til at foretage ekspropriationer med henblik på, at projektet kan gennemføres.

Energinet gør opmærksom på, at linjeføringerne vil krydse en naturgasledning.

Støj og vibrationer

21 borgere er bekymret for den kumulative effekt ved flere støjkluder, når der både er bane, vej og flytrafik som naboer. Det er vurderet i projektet, at ingen boliger vil blive støjbelastet over Miljøstyrelsens grænseværdier og den kumulative effekt vurderes at være meget begrænset.

Elektrificering

Vejle Kommune og Dansk Naturfredningsforening Vejle opfordrer til, at banen ved anlæg forberedes til elektrificering ved opstilling af køreledningsanlæg, så man ikke skal generes af anlægsarbejder om nogle år. Det ligger uden for Banedanmarks mandat at bygge et køreledningsanlæg på strækningen. Dog har Banedanmark taget en forberedelse til elektrificering med i VVM undersøgelsen, dvs at broerne f.eks. er høje nok til en elektrificering.

Natur og rekreative interesser

En del borgere fremfører at samtlige løsninger vil gå ud over naturen og miljøet i området.

Dansk Naturfredningsforening Vejle og Vejle Kommune finder den nordlige Jellingløsning mest problematisk i forhold til Natur og Overfladevand og i forhold til Landskab og Visuelle forhold. Billund Kommune mener at de udførte naturundersøgelser er mangelfulde, og savner en tydeligere gennemgang af grundvandspåvirkninger i VVM-redegørelsen. Både Vejle og Billund Kommune har været uenig i vurderingerne af påvirkningsgraderne. På baggrund af kommunernes hørings svar har Banedanmark gennemgået de anførte strækninger igen. Banedanmark takker for kommunens input og ændrer materialet, hvor det kan forbedre projektet

Banedanmark fastholder at undersøgelserne er fyldestgørende nok til at kunne vurdere projektets påvirkning, da gennemgangen af de enkelte delstrækninger er systematisk beskrevet og vurderet.

Høringsnotat

Linjeføringer (overordnet)

70K/V, Billund Kommune (inklusiv Billund Lufthavn, Legoland, Kirkbi og Lalandia), anbefaler, at der snarest arbejdes videre med den linjeføring, som giver den korteste rejsetid mellem Billund og Vejle – aht. turisternes og andre rejsendes bevægelighed og fremkommelighed. I den forbindelse anbefaler 70K, at der arbejdes videre med at etablere en nedgravet stationsløsning ved Billund Lufthavn samt en stationsløsning ved Legoland, nord for Nordmarksvej.

45B undrer sig over, at linjeføringen er foreslået igennem den jyske højderyg, samt at man ønsker et anlægsprojekt til mindst 750 mio. kr., der ifølge Trafikstyrelsen har et budgetteret underskud på 52 mio. kr. hvert år. Bekymringerne om projektets økonomi deles af bl.a. 31B, 34B, 35B, 36B, 60B, 68B, 72B, 90B, 91B, 104F, 110B, 119B, 184B og 193B. 67B mener tilsvarende ikke, at den forventede tidsbesparelse vil stå mål med investeringen.

118B, Birgitte Tremlett (BB) og Martin Skovlyst (BJ) mener, at det er urimeligt, at man er villig til at ofre 100 mio. kr. for at opnå 4 minutters kortere rejsetid, og at man ødelægger to landsbyer, et istidslandskab og et område med stor rekreativ værdi. Denne skepsis vedr. rejsetidsbesparelsen ift. omkostningerne deles af bl.a. 36B, 64F, 78B, 117B, 119B, 146B, 185B og 205B. 126B mener desuden, at tidsbesparelsen som argument for Jellingløsningerne ikke er logisk, når man alligevel skal vente i lufthavnen i længere tid inden flyafgang. Dette synspunkt deles af 112B, 220B og 207B.

60B/X234B ser helst, at Ny bane til Billund opgives, da det efter 60B/X234B's mening ikke er et rentabelt projekt.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark kvitterer for modtagelsen af Billund kommunes (inklusiv Billund Lufthavn, Legoland, Kirkbi og Lalandia) ønsker og videregiver dem til de politikere som skal træffe beslutning om projektet. Valg af stationsplacering ved lufthavnen er noget politikerne vil tage stilling til.

Banedanmark har fået opgaven at undersøge, hvad der skal til for at bygge en bane til Billund med afgrening i Vejle. Efterfølgende er det aftalt, at der også undersøges en løsning med afgrening i Gadbjerg. Dette har resulteret i 3 linjeføringer, som alle er undersøgt ligeværdigt. Det er disse løsninger, som er lagt frem i høringen og det er de løsninger, der indgår i det beslutningsgrundlag som leveres til Folketinget i løbet af efteråret 2018. Det vil herefter være politikerne, som tager stilling til, om projektet skal gennemføres og hvilken linjeføring, der skal bygges. Synspunkterne, som er fremlagt i de modtagne høringsvar, vil ligeledes blive fremlagt som en del af

det grundlag, der bliver truffet beslutning på. Det vil derfor også være politikerne som træffer beslutning om, hvorvidt prisen på projektet står mål med fordelene ved projektet.

108B er for en bane til Billund. 108B ser gerne mere kollektiv trafik frem for mere og mere bilisme. Banen vil øge tilgængeligheden til lufthavnen og forbedre Billund lufthavns position i konkurrencen med de øvrige lufthavne. Banen vil også være en gevinst i forhold til at få turister fra Billund til Jelling og Jelling Monumenterne. Skal banen være rentabel, vil det bero på, at mange jyder og fynboer let kan bruge banen. Der skal derfor arbejdes på, at der kommer tilslutning uden skift fra større byer, såsom Herning, Odense og Århus. Der skal desuden arbejdes for, at banen elektrificeres.

110B er på det stærkeste imod Billundbanen, idet 110B mener, at behovet for en togbane er for lille i forhold til de udgifter, der er forbundet hermed såvel til anlæggelse af banen som til det årlige driftsunderskud, der budgetteres med. 110B, 148B, 157B og 161B, 164B, 166B og 173B pointerer samtidig, at der i dag er fine busforbindelser til Billund Lufthavn fra de omliggende byer, og 110B mener, at det er langt billigere at udbygge busforbindelserne end at anlægge en jernbane. 81B føjer hertil, at projektet er uberettiget og imod borgernes ønsker, og at busdrift også fremover vil kunne løse transporten på en mere fleksibel måde og til større gavn for lokale beboere.

34B og 35B mener, at transporten til de forskellige destinationer i Billund for hovedparten af de rejsende vil være langt mere fleksibel med bil eller (eldrevne) busser. 34B mener i øvrigt, at nye undersøgelser viser, at antallet af mennesker, der benytter offentlig transport er faldende. 72B føjer hertil, at der allerede er gode busforbindelser mellem Vejle og Billund, og at man bør modernisere disse med kuffertvenlige EL-busser m.m. fremfor at gennemføre det foreslåede projekt. Åge Dall-Hansen (BB) påpeger, at man kan købe flere og dyrere busser for pengene.

43B mener, at det måske ville være meget billigere med shuttlebusser imellem Billund og Vejle. 43B foreslår i den forbindelse, at der anlægges et busspor langs motortrafikvejen, hvor der kun må køre busser. Tilsvarende foreslår 44B, at der indsættes gratis busser fra Vejle, Århus, Esbjerg og Herning. 61B mener, at der bør sættes flere busser ind og ske en effektivisering af passager- og bagagehåndtering i Billund Lufthavn.

35B mener, at de økonomiske, miljø- og landskabsmæssige samt menneskelige omkostninger ved projektet ikke står mål med de samfundsmæssige fordele ved projektet. Endvidere mener 35B, at projektets gennemførelse vil betyde, at der fremover bliver dårligere togbetjening af det midt- og nordvestjyske område – bl.a. Herning, Holstebro og Struer.

Banedanmarks kommentarer:

Udgifterne til togdrift og banedrift forventes at udgøre ca. 60-65 mio. kr årligt og overstiger de mulige besparelser i busdrift til Vejle og Aarhus, som vurderes at udgøre 30-35 mio. kr årligt. Det forventes således ikke muligt at

finansiere de ekstra driftsomkostninger med ekstra billetindtægter og driftsbesparelser pga. mindre vejslid. Derfor udløses større årlige offentlige udgifter. Der findes allerede en busrute (linje 43) mellem Vejle og Billund med få stop, som kører i halvtimesdrift. Med den ny banes halvtimesdrift til Billund vil det stadig blive muligt at betjene den eksisterende strækning mod Herning, Holstebro og Struer med timesdrift, som der allerede er i dag. Muligheden for en eventuel senere udvidelse til to tog i timen vil dog bortfalde.

124B mener, at udgangspunktet for banen må være Jelling, og at andre løsninger vil betyde længere rejsetid pga. det ekstra stop i Gadbjerg.

31B, 35B, 36B, 40B, 43B, 72B, 81B, 112B, 118B, 137B, 139B, 141B, 205B og 208B stiller sig skeptiske overfor projektet og navnlig de to Jellingløsninger – bl.a. med henvisning til, at projektet vil skade naturen og genere mange mennesker. 31B henviser til, at banen efter 31B's mening ikke vil være rentabel, ikke vil bidrage til lokal eller regional udvikling, alene vil være til gavn for trafikken øst/vest og vil medføre store gener for bl.a. lodsejere, natur og landskab. Tilsvarende mener 141B, at Jellingløsningerne ikke vil skabe udvikling – hverken lokalt, i Vejle Kommune eller regionalt/på landsplan – og at løsningerne eliminerer fremtidige udbygningsmuligheder af jernbanenettet og forringer togtrafikken til Vestjylland. 40B er særligt kritisk overfor den sydlige Jellingløsning og mener, at toget bør køre via Gadbjerg og med mulighed for stop i både Jelling og Gadbjerg, hvis det alligevel besluttes at anlægge en ny jernbane imellem Vejle og Billund.

85B/X245B, 86B/X237B, 102F, 118B, 126B, 159F/X229F, 184B, 186B/X231B, 197B, 199B, 200B og 220B er imod både den nordlige og den sydlige Jellingløsning. 85B/X245B og 185F/X233F, initiativgruppen Åst-Mørup-Gadbjerg til fremme af Billund-banen over Gadbjerg, mener ikke, at disse to linjeføringer vil skabe udvikling lokalt, regionalt eller på landsplan. Tilsvarende mener 113B-3, at den sydlige Jellingløsning ikke vil skabe udvikling lokalt, i Vejle kommune eller regionalt/på landsplan.

159F/X229F, 175F, 176F, 177B, 179B og 222B mener, at Jellingløsningerne er udtryk for en skæv landsregional fokusering, og at man kunne have undgået dette ved at inddrage Herning i processen på linje med Billund og Vejle.

Banedanmarks kommentarer:

De samfundsøkonomiske fordele ved banen i form af tidsgevinster og ekstra billetindtægter mm. er mindre end anlægsomkostninger og ekstra driftsomkostninger mm. Køretiden i Gadbjergløsningen bliver længere end i Jelling-løsningerne hvormed tidsgevinster reduceres. Med banen til Billund bliver det stadig muligt at betjene den eksisterende strækning mod Herning med timesdrift, som der findes i dag og der planlægges med i fremtiden, men muligheden for en eventuel udvidelse til to tog i timen bortfalder.

Når Banedanmark undersøger en Ny bane til Billund er det på baggrund af en opgave som er stillet af Transportministeriet. I denne høring har

Banedanmark modtaget hørings svar fra borgerne og fra Vejle Kommune, som nævner regional udvikling. Disse bliver videregivet til politikerne i form af både hørings svarene og dette høringsnotat. Det er herefter op til politikerne at afveje de mange argumenter, undersøgelser og økonomi op imod hinanden og eventuelt træffe en beslutning om gennemførelse af projektet.

Jens Poulsen (BB) spørger om man kan grave banen ned i Jelling.

Anders Tromborg Bræstrup (BJ) påpeger, at jernbaneoverskæringen i Jelling allerede er voldsomt belastet og undrer sig over hvorfor man ikke graver stationen ned eller fører den ned i det område.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har undersøgt Ny bane til Billunds konsekvenser for afvikling af vejtrafikken på Fårupvej og tilstødende veje. Vejtrafikken vil kunne afvikles, dog med større køer end i dag. Dette forhold er drøftet med Vejle Kommune som vejmyndighed og har ført til et ønske fra Vejle Kommune om at forbedre trafikafviklingen ved at etablere lyskryds. Etablering af et lyskryds i Jelling indgår derfor som et muligt tilvalg.

Ny bane til Billund medfører således ikke et behov for at overdække banen gennem Jelling.

Jan Hedeby Sørensen, Åst (BJ) og Jane Jensen, Mørup (BJ) mener at man bør bygge en løsning som går igennem den gamle amtsgård i Vejle. Han ønsker en perron her og så køre langs den nye motortrafikvej hele vejen fra Vejle til Billund Lufthavn.

Banedanmarks kommentarer:

Løsningen med at køre langs med motortrafikvejen indgik i Trafikstyrelsens forundersøgelse. Denne løsning medførte den korteste køretid. Løsningen blev dog fravalgt i forbindelse med Togfond-forhandlingerne, fordi den var dyrere end de øvrige løsninger (1,29 mia. kr. i stedet for 0,74 mia. kr. i 2012-prisniveau ifølge foranalysen).

126B og 220B mener, at naturen langs Jellingløsningerne vil blive ødelagt uden værdi for lokalområderne – navnlig ved valg af den sydlige Jellingløsning. 126B har i øvrigt svært ved at se nogen fordele for beboere i Vejle, eftersom der ifølge 126B i forvejen er gode vejforbindelser til Billund og Billund Lufthavn. Endelig mener 126B, at en fremtidig motorvej omkring Billund blot føjer spot til skade. 220B har svært ved at se det logiske i at finde nærmeste station nord for Århus, for at køre til Vejle med skift til Billund, og mener, at der tidsmæssigt næppe kan være noget at spare – endsige prismæssigt. Desuden mener 220B, at det vil kunne gøre togforbindelsen attraktiv, hvis de fremtidige planer om en ny jernbanestrækning mod Silkeborg kan knytte Århus til Billund, men at Jellingløsningerne og navnlig den sydlige Jellingløsning indbefatter samme problemstillinger som ved Solbjerg, hvoraf én af linjerne skærer sig midt igennem byen. 220B mener på den baggrund, at den sydlige Jellingløsning helt bør udgå.

Banedanmarks kommentarer:

Når der bygges en ny bane i et område, hvor der ikke tidligere har været bane vil det altid være en stor påvirkning af området. Det vil have betydning for både mennesker og miljø og vil skulle vejes op imod den transportgevinst, der vil blive. Borgere, som bor langs banen, vil ikke få en bedre offentlig transport, såfremt de ikke bor tæt på en station. En bane skal i stedet ses i det samlede transportsystem og hvordan trafikken sammensættes vil have stor betydning for hvor brugt banen bliver. Banedanmark har regnet på de mulige forbindelser til storbyer og resten af banesystemet. Disse resultater er en del af det beslutningsgrundlag som politikerne får så de kan veje banens ulemper og fordele op i mod hinanden og træffe beslutning om banen. Der er taget udgangspunkt i kendte trafiksystemer og hvis der i fremtiden kommer andre trafiksystemer kan det påvirke resultaterne.

Sydlig Jellingløsning

35B mener, at det er en dårlig idé at bygge jernbanen, uanset hvilken linje der vælges, men vil dog foretrække den sydlige Jellingløsning, da denne ifølge 35B i mindre grad påvirker naturen – især skovområdet ved Lindeballe/Åst.

Kurt Jakobsen, Åst Borgerforening (BB), Åge Dall-Hansen (BB), 10B, 31B, 44B, 49B og 50B (X232B), 56B, 62B, 66V, 69B/X238B, 85B/X245B, 87B/X240B, 91B, 92B, 95B, 97b, 101B, 109B, 110B, 113B-1, 113B-2, 113B-3, 114B, 115B, 116B, 118B, 120B-1, 120B-2, 120B-3, 122V, 123B, 125B, 127B, 128B, 129B, 131B, 132V, 134B, 135B, 136B, 138B (+ 127 medunderskrivere), 140B, 142B, 143B, 144B, 146B, 147B, 148B, 149B, 151B, 153B, 154B, 155B, 156B, 157B, 160B, 161B, 162B, 163B, 164B, 165B, 166B, 167B, 168B, 169B, 170B, 173B, 175F, 176F, 177B, 179B, 185F/X233F, 186B/X231B, 201B, 202B, 207B, 210B, 211B, 212B, 214B, 215B, 216B, 217B, 218B og 219B er modstandere af den sydlige Jellingløsning, bl.a. med henvisning til at projektet vil skade naturen og genere mange mennesker. 113B-3 og 118B føjer hertil, at den sydlige Jellingløsning efter deres mening ikke vil skabe udvikling lokalt, i Vejle Kommune eller regionalt/på landsplan.

95B mener, at den sydlige Jellingløsning vil ødelægge natur og nærsamfund samt hæmme Billund Lufthavns mulighed for forlængelse af landingsbanen og lufthavnens mulighed for at servicere store fly.

38B, 49B, 85B/X245B, 86B/X237B, 92B, 113B-1, 113B-2 og 116B frygter, at den sydlige Jellingløsning vil medføre værditab og gøre det sværere at sælge ejendomme – navnlig dem der efter planen opdeles som følge af projektet – ikke mindst på grund af øgede støjgener. 116B føjer hertil, at den sydlige Jellingløsning vil resultere i personlige værditab både økonomisk og i dagligdagen for beboere nær banen, og at projektet fjerner incitamentet til at bo på landet tæt ved naturen og i passende afstand fra larm og støj. 38B/X235B, som ejer ejendommen beliggende Åstvej 8 i Åst, protesterer imod en sydlig jernbanelinje igennem Mørup og Åst og frygter bl.a., at naturen og Åst Kirkeruin vil lide under en gennemskærende jernbane.

86B/X237B mener, at den sydlige linjeføring vil reducere små og mellemstore virksomheders erhvervs-mæssige vækst i området, og at også landbrugsdrifterne vil blive ramt af linjeføringen, der ifølge 86B/X237B vil afskære udvidelses- og vækstmulighederne og forringe adgangsforholdene.

69B/X238B føjer hertil, at 69B/X238B ikke ønsker en jernbane ca. 60 meter fra sin grund, da det ifølge 69B/X238B vil medføre en væsentlig værdiforringelse af ejendommen, bl.a. som følge af øget støj. 116B mener endvidere, at den sydlige Jellingløsning vil få kraftig negativ effekt på tilflytning og udskiftning i Mørup og Åst og vil udgøre en alvorlig risiko for opretholdelsen af befolkningsgrundlaget for lokale skoler, daginstitutioner og foreningsliv. 151B, 156B, 160B og 170B mener, at det må være målet, når man anlægger en ny jernbanelinje, at færrest mulige lodsejere/beboere påvirkes, og at en jernbane igennem Mørup og omegn negativt vil påvirke samtlige beboere i landsbydelen. Dette sidste støttes af 153B, 154B, 155B, 156B, 157B og 170B. 185F/X233F føjer hertil, at den sydlige Jellinglinje vil skære tværs igennem Åst og vil ligge alt for tæt på Mørup, hvilket ifølge 185F/X233F vil betyde, at landsbysamfundene ødelægges, og at beboerne bliver stavnsbundet til deres huse. 60B/X234B mener tilsvarende, at den sydlige Jellingløsning vil have meget store konsekvenser for hele Mørup og Åst, samt 60B/X234B's egen husstand. 60B/X234B og 69B/X238B ønsker ikke at have en jernbane til at ligge forholdsvis tæt på deres grunde, da dette ifølge dem vil medføre en væsentlig værdiforringelse af ejendommen.

60B/X234B og 69B/X238B mener også, at den rekreative effekt af at bo et så naturskønt sted samt meget af dyrelivet vil forsvinde. 60B/X234B og 69B/X238B vil desuden finde det utrygt, hvis der skal føres en jernbane i så umiddelbar nærhed af, hvor der færdes børn og dyr. X241B, beboerne i ejendommen Mørupvej 18, 7183 Randbøl matr. 8C, Mørup, Nørup (99B, 160B, 173B) mener, at den sydlige Jellingløsning vil have enormt store konsekvenser for Mørup og Åstområdet og mener, der bør arbejdes med en anden løsning. 69B/X238B foreslår også, at der arbejdes med etablering af en anden løsning, der ikke får så store konsekvenser for beboerne i nærområdet.

49B og 203B/V påpeger, at den sydlige linjeføring vil ødelægge en hestefold, en ridebane, et pilerensningsanlæg og en fredet sø samt opsplitte 49B's ejendom og umuliggøre græsning for heste. Dette vil ifølge 49B medføre en øget månedlig udgift for 49B. Endvidere mener 49B og 203B/V, at den sydlige linjeføring negativt vil påvirke natur og dyreliv samt udviklingen af lokalområdet, herunder tiltrækning af nye beboere samt afholdelse af events såsom Stjernetour de Grindsted.

63B mener, at den sydlige linjeføring vil ødelægge store områder med helt speciel natur og muligheder for at vandre og cykle. 63B mener også, at den sydlige linjeføring vil ødelægge to landsbyer.

87B/X240B mener, at den sydlige Jellingløsning vil ligge uacceptabelt tæt på flere boliger og landbrugsejendomme, da dette ifølge 87B/X240B vil medføre værdiforringelser og vil påvirke mange børn på deres skolevej. Endvidere mener 87B/X240B, at den sydlige Jellingløsning vil ødelægge mulighederne

for flere af de selvstændige landbrug i området, idet deres marker opdeles af banen, og fordi banens afstand til eksisterende bygninger m.m. ifølge 87B/X240B umuliggør senere udvidelse af bedrifterne. Opdelingen af marker vil ifølge 87B/X240B besværliggøre markarbejde og forøge omkostningerne for ejerne.

85B/X245B, 91B, 150B, 152B, 163B, 167B, 171B, 172B, 185F/X233F og 202B mener, at oldtidsmiljøet på Mørup Mark og Kobberbøl samt en fredet gravhøj øst for Bredsten Landevej vil blive voldsomt påvirket af den sydlige Jellingløsning. 85B/X245B og 185F/X233F mener endvidere, at visualiseringerne i VVM-redegørelsen fremstiller den sydlige Jellingløsning med et fladere landskab, end der er tale om i virkeligheden, og at de ikke viser, hvordan Åst og Mørup gennemskæres af jernbanen. 85B/X245B og 185F/X233F finder dette kritisabelt, idet det ifølge dem giver anledning til at tro, at Billundbanen bliver mindre skadelig på den sydlige Jellingløsning, end det er tilfældet.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har modtaget mange tilkendegivelser om, at visse løsninger ikke bør vælges eller bygges. Disse kommentarer er modtaget og gives videre til de beslutningstagere, som i sidste ende skal beslutte hvilken løsning, der skal arbejdes videre med, hvis projektet besluttes realiseret.

Banedanmark har i hele processen været i dialog med lufthavnen om de mulige løsninger. Lufthavnens ønsker og behov er så vidt muligt indarbejdet i materialet.

Det er korrekt, at boliger som får en jernbane eller anden infrastruktur tæt forbi sig kan opleve vanskeligheder med salg. I Danmark er der kun hjemmel til at tilbyde erstatninger til boliger som får eksproprieret enten boligen eller en del af grunden. Boliger som ligger lidt længere væk har mulighed for at fremføre deres sag for ekspropriationskommissionen op til et år efter banen er taget i brug. Det vil herefter være kommissarius, som tager stilling til, om den nye påvirkning i området kan udløse en erstatning eller om det ligger inden for den udvikling, som man må forvente i samfundet.

Banedanmark har god erfaring med at indgå frivillige aftaler om omfordeling af jord, når banen gennemskærer marker og en lodsejer dermed får jord som ligger på begge sider af jernbanen. Det har ofte vist sig muligt at omfordele jord så en lodsejer igen får jord på den samme side af banen.

Når Banedanmark arbejder med de mulige linjeføringer arbejdes der ud fra undersøgelser af miljø, landskab og mennesker. Dette arbejde resulterer i, at Banedanmark kan fremlægge en række mulige linjeføringer, der ofte vil have forskellige påvirkninger. Banedanmark søger altid at opnå de bedste forløb for de mulige linjeføringer hvor kurver, gradienter og jordforhold skal indpasses i de forskellige hensyn igennem området. Banedanmark noterer sig, at flere har udtrykt bekymringer om miljømæssige og naturmæssige konsekvenser. Projektets foreslåede afværgeforanstaltninger har til formål at reducere eller afværge disse påvirkninger så vidt muligt, ved blandt andet reetablering, faunapassager og hensigtsmæssig placering af arbejdsområder. Der er

ligeledes foretaget omfattende naturundersøgelser, som danner grundlaget for hvilke afværgeforanstaltninger, som kan sikre at projektet ikke er i strid med EU´s-habitatdirektiv. En uddybende beskrivelse kan findes i fagnotatet "Natur og overfladevand" på Banedanmarks hjemmeside:

<https://www.bane.dk/>

Når Banedanmark laver visualiseringer af den kommende bane sker det ud fra højdemålinger af landskabet og billeder. Visualiseringerne udføres så de netop er målfaste og giver et indtryk af hvordan en kommende bane kommer til at ligge i landskabet. Visualiseringerne udføres altid på billeder, som er taget fra offentlige veje, så man kan være sikker på at den synlige påvirkning bliver afbilledet fra det sted, hvor det vurderes, at flest mennesker vil se den nye jernbane.

44B, 60B/X234B, 69B /X238B, 85B/X245B, 113B-1, 114B, 115B, 116B, 140B, 150B, 151B, 158B, 160B, 185F/X233F og 186B/X231B mener, at den sydlige Jellingløsning vil medføre, at Åst/Mørup ødelægges/deles i to og muligvis må lukkes. 85B/X245B, 115B, 120B-3, 127B, 134B, 143B og 185F/X233F ønsker at understrege, at det i denne forbindelse er uden betydning, om landsbyernes veje lukkes eller forsynes med baneoverskæringer, eftersom resultatet vil være det samme, nemlig at der ikke kommer nyttilflyttere til.

69B/X238B påpeger hertil, at projektet vil betyde, at Mørup deles i to, at den rekreative værdi vil blive sænket, at dyrelivet påvirkes negativt, samt at det opleves som utrygt, hvis en jernbane anlægges i så umiddelbar nærhed af, hvor der færdes børn og dyr. 158B føjer til, at huse i Åst vil blive usælgelige, og at naturen ødelægges, herunder sårbare istidslandskaber og områder med fredede gravhøje. Tilsvarende mener 113B-1 og 113B-2, at den sydlige Jellingløsning vil have negativ indflydelse på natur- og trafikale forhold, og at en nyligt opsat hjertestarter ikke vil have samme værdi for alle indbyggere efter projektets evt. gennemførelse, eftersom vejen gennem Åst lukkes.

133B og 203B/V mener, at den sydlige Jellingløsning vil have store negative konsekvenser for naturen samt ejendomsværdierne i og ved Mørup og Åst, som ifølge 133B vil blive delt af en jernbane.

120B-1 og 120B-3 mener, at lokale virksomheder vil blive voldsomt berørt af en eventuel jernbane igennem Åst. 120B-1 mener desuden, at lukning af Åstbyvej og Brændgård øster Åst vil splitte et velfungerende lokalsamfund, og at det vil øge og vanskeliggøre transporttiden for de skolebusser, der kører gennem byen. 120B-3, 127B, 134B og 143B mener, at en eventuel sydlig linjeføring gennem Åst vil berøre 35 ejendomme eller flere, og at det vil medføre, at ejendommene bliver usælgelige eller påføres med meget store tab. Det vil ifølge 120B-3, 134B og 143B især have stor betydning for de ældre borgere, som ønsker at flytte i ældreboliger, men som grundet projektet bliver stavnsbundet. Dette synspunkt deles af 115B, 127B, 151B, 156B, 160B og 170B.

Inger Kafton (BB) mener at der er nogle faktuelle fejl i den sydlige linjeføring. Hun mener at Banedanmark fremstiller det som om den sydlige Jellingløsning kører syd om Åst, men i virkeligheden synes hun den kører midt igennem Åst. Hun påpeger samtidig at omvejskørslen ikke kun vil være 1,5 km men i stedet 3 km.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har modtaget mange hørings svar som vedrører banens forløb ved Åst og Mørup, og er opmærksom på de bekymringer der opstår, når der planlægges en bane gennem ens nærområde.

I forhold til værditab har Banedanmark ikke hjemmel til at udbetale kompensation for forringet herlighedsværdi eller ændret udsigt. Der udbetales heller ikke kompensation for et eventuelt fald i ejendomsværdi, såfremt boligen ikke eksproprieres til projektet, men som lodsejer kan man i op til et år efter at banen er sat i drift forelægge sin sag for ekspropriationskommissionen, der kan tage stilling til om lodsejeren skal have erstatning for de eventuelle gener, der måtte være på ens ejendom.

Ved Åst forløber banen gennem den sydligste udkant af landsbyen, og banen vil derfor virke som en barriere, som afskærer enkelte ejendomme fra den øvrige del af byen. Banen kan ikke undgå at påvirke de nærmeste naboer, og lukningen af Åstbyvej og den lille grusvej Brændgård-Ø.Åst vil ændre de trafikale forhold i byen. Samlet set er påvirkningerne fra banen dog ikke så store at byen ikke kan fungere, men Banedanmark anerkender at byen bliver påvirket. Dette kan til dels reduceres ved en ekstra overkørsel ved Åstbyvej, da de trafikale påvirkninger mindskes markant. Muligheden for en ekstra overkørsel ved Åstbyvej behandles i den supplerende VVM-undersøgelse.

Ved Mørup forløber banen ca. 300 m syd for de sydligste ejendomme i landsbyens kerne, og berører derfor ikke selve Mørup by. Banedanmark anerkender at banen vil påvirke de ejendomme som ligger tættest ved banen syd og vest for Mørup, og giver en stor påvirkning på landskabet syd for byen. Vejtrafikken vil også opleve mindre gener i form af lukkede bomme fire gange i timen. Selve Mørup påvirkes derved ikke i væsentlig grad af Sydlig Jellingløsning.

50B mener, at linjeføringen henover 50B's matrikel, herunder igennem en fredet sø, vil skade dyrelivet, samt at opdelingen af ejendommen sker i urimelig nær afstand af 50B's bolig.

113B-3 er modstander af den sydlige Jellingløsning, da den efter 113B-3's mening vil have uoverskuelige negative konsekvenser for indbyggere, lodsejere og virksomheder, samtidig med at den vil ødelægge den unikke natur i området.

114B ønsker at protestere på det kraftigste imod den sydlige Jellingløsning og mener, at linjeføringen bærer præg af en forhastet proces, hvor der ikke har været tid til at orientere de berørte borgere eller til at undersøge forholdene

under strengen på landkortet. Endvidere mener 114B, at jernbanen vil udgøre en alvorlig sikkerhedsmæssig risiko for alle trafikanttyper.

116B og 86B/X237B kræver, at den sydlige Jellingløsning ikke medtages blandt fremtidige projektforslag fra Banedanmark. 116B finder samtidig, at håndteringen fra Banedanmarks side er dybt kritisabel og ikke i tilstrækkelig grad inddrager berørte borgere. Jørgen Braad (BJ) mener at det er for dårligt hvor svært det har været at rykke på linjeføringerne i planlægningsprocessen. Han mener, at man burde have lagt den sydlige linjeføring langs omfartsvejen og den nordlige oppe i nærheden af Smidstrup. Jørgen Braad (BJ) roser kvaliteten af fagnotaterne, men er ikke enig i hvor løsningerne er lagt. Han mener desuden, at Gadbjergløsningen er lagt så den generer mest muligt.

122V's ejendom, privat og erhverv (vognmandsforretning) vil være placeret ca. 100 m fra sydlig Jellingløsning. Ifølge en lokal ejendomsmægler vil det betyde, at stuehuset ikke kan værdiansættes til nogen væsentlig værdi, og erhvervsdelen vil også blive væsentligt mindre værd, pga. forringede adgangsforhold og omvejskørsel. Dette betyder, at 122V efter at have haft vognmandsforretning i mange år, nu står med en opsparing som er væsentlig forringet, hvis den sydlige Jellingløsning bliver valgt.

132V er modstander af den sydlige linjeføring og mener, at 132V's økologiske kvægbrugs produktion og fremtidsmuligheder vil blive påvirket betydeligt. X228B (132V) opfordrer desuden til, at der ses bort fra den sydlige baneføring syd om Mørup og Åst, og at der findes andre løsninger, hvor både natur, lokalsamfund og liberalt erhverv tilgodeses mere optimalt, samt hvor færrest mennesker bliver berørt, og naturen ikke skæmmes.

186B/X231B mener, at mange virksomheder og beboere vil blive direkte berørt af den sydlige linjeføring, som forekommer 186B/X231B at ligge urimelig tæt på flere beboelser. 186B/X231B oplyser samtidig, at 186B/X231B's egen ejendom ligger 75 m fra den foreslåede sydlige linjeføring, hvilket ifølge 186B/X231B's ejendomsmægler vil medføre et voldsomt værditab på grund af støjgener og ødelæggelse af naturen og dens fauna. 186B/X231B er af den opfattelse, at hensyn til mennesker i lokalsamfundet bør veje meget tungt i den kommende beslutningsproces.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har modtaget mange tilkendegivelser om at visse løsninger ikke bør vælges eller bygges. Disse kommentarer er modtaget og gives videre til de beslutningstagere, som i sidste ende skal beslutte, hvilken løsning der skal arbejdes videre med hvis projektet skal realiseres.

Den sydlige linjeføring er fremkommet ved at Banedanmark modtog et forslag i idefasehøringen om en sydligere linjeføring end den linjeføring som Banedanmark havde lagt frem. Banedanmark tog derfor denne linjeføring med i de undersøgelser, som der blev lavet i forbindelse med VVM'en. Det er normal praksis, at Banedanmark tager forslag ind i undersøgelsen som er

fremkommet i idefasehøringen. Disse bliver undersøgt på samme niveau som andre løsninger og bliver fremlagt i VVM høringen på samme måde. Borgerne langs alle linjeføringer fik samtidig besked om at nu startede VVM-høringen. Banedanmark sendte e-post ud til alle borgere i en radius af 300 meter fra alle tre linjeføringer. Desuden blev den offentlige høring annonceret i de lokale medier og der blev afholdt to borgermøder langs strækningen.

Disse borgermøder var velbesøgte og både det sagte på borgermøderne og de efterfølgende indkomne høringssvar indgår i høringsnotatet og dermed også i det grundlag, som politikerne træffer beslutning på.

Det er korrekt, at boliger som får en jernbane eller anden infrastruktur tæt forbi sig kan opleve vanskeligheder med salg. I Danmark er der kun hjemmel til at tilbyde erstatninger til boliger, som får eksproprieret enten boligen eller en del af grunden. Boliger som ligger lidt længere væk har mulighed for at fremføre deres sag for ekspropriationskommissionen op til et år efter banen er taget i brug. Det vil herefter være kommissarius, som tager stilling til, om den nye påvirkning i området kan udløse en erstatning, eller om det ligger inden for den udvikling som man må forvente i samfundet.

Nordlig Jellingløsning

46M Vejdirektoratet, vurderer, at den nordlige Jellingløsning giver de bedste muligheder for at indpasse motorvejsprojektets (Ny midtjysk motorvej) østlige løsning i forhold til en evt. ny bane til Billund og i forhold til Lufthavnsvej. Uanset løsningsvalg er det 46M's anbefaling, at Lufthavnsvej hæves så lidt som muligt, eftersom dette ifølge 46M vil give de mindste gener ift. anlægsøkonomi, indpasning i landskabet, støj og evt. rejsetid. Hvis et motorvejsforslag øst om Billund bliver valgt, ønsker 46M at indgå i en drøftelse med Banedanmark om en optimering af samspillet mellem de to projekter. 46M skal som vejmyndighed godkende en evt. ændret tracering af Lufthavnsvej og bemærker, at en ændret tracering kan have stor betydning for bl.a. trafiksikkerhed og fremkommelighed på statsvejen.

2B, 18B, 31B, 66V, 73B, 85B/X245B, 109B og 110B er modstandere af den nordlige Jellingløsning, bl.a. med henvisning til at projektet vil skade naturen og genere mange mennesker.

53F, Danmarks Naturfredningsforening Vejle, kan ikke anbefale den nordlige Jellingløsning, eftersom det vil medføre, at 12,7 ha skov i Åst Skov skal fældes. 53F mener endvidere, at den nordlige Jellingløsning vil medføre væsentlige påvirkninger af landskabet i kraft af terræændringer især ved Åst Skov, ligesom den vil påvirke det smukke og enestående landskab i Kobberbøl Dal – navnlig hvis det på et tidspunkt besluttes, at banen skal elektrificeres.

Ejlif Møller Nielsen (BJ) spørger, hvorfor man skal lægge jernbanen lige det allermest besværlige terræn.

Christina van Diemen, Åst (BJ) er modstander af en togbane til Billund i det hele taget og en Jellingløsning i særdeleshed. Hun mener, at det er

uansvarligt af alle med beslutningskompetence. Hun mener, at banen vil ødelægge al natur i Vejle Ådal og Vejle vestegn. De landsbyer, der ligger på vejen, bliver ødelagt og det er det modsatte af den intention, der er politisk med at udflytte arbejdspladser.

73B oplyser, at man vil blive stærkt generet af den nye Billund-bane, hvis den nordlige linjeføring vælges.

2B/21B foreslår, at jernbanen flyttes mod syd på en mindre strækning ud for hans matrikel.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er allerede i dialog med Vejdirektoratet. Denne dialog vil fortsætte i en efterfølgende fase, hvis det besluttes at realisere såvel bane- som motorvejsprojekt, med henblik på at udvikle en samlet kosteffektiv løsning.

Der er en lang række forhold, der gør sig gældende når en jernbane anlægges, både teknisk og lokalt. I forbindelse med nye anlægsprojekter kan det derfor ikke undgås, at der vil ske en påvirkning i det område, hvor projektet skal anlægges. Banedanmark noterer sig, at flere har udtrykt bekymringer om miljømæssige og naturmæssige konsekvenser. Påvirkningen på skov vil imødekommes så vidt muligt via erstatningsskov, som aftales med Miljøstyrelsen, typisk i forholdet 1:2, og påvirkede levesteder kan reetableres. Såfremt der er særlige forhold i forbindelse med reetableringen af et område, kan man i detailprojekteringen etablere erstatningsnaturen et år forud for anlægsarbejdet, så naturområdet som minimum har eksisteret en vækst- og ynglesæson, inden den nuværende lokalitet nedlægges. Det gør, at arter får mulighed for at flytte sig til den nye lokalitet, inden nedlæggelsen af den gamle

I sidste ende er det op til politikerne at vurdere hvilke positive og negative konsekvenser de lægger vægt på i beslutning om gennemførelse af projektet og valg af linjeføring.

Banedanmark har arbejdet med forslaget om at flytte jernbanen ca. 350meter mod syd over en strækning på cirka 1 kilometer mellem Åstvej og Lufthavnsvej. Denne ændring er mulig at gennemføre og Banedanmark vurderer at den er billigere end det fremlagte forslag. Derfor er denne løsning en mulighed, der fremlægges i den supplerende VVM.

Gadbjergløsning

33K, Vejle Kommune, mener, at Gadbjergløsningen er den optimale løsning og ønsker denne anlagt – dog under forudsætning af at stationen i Jelling fastholdes, samt at Billund-banen får stop i Jelling, og at der anlægges en ny station i Gadbjerg, hvor Billund-banen ligeledes får stop.

Kurt Jakobsen, Åst Borgerforening (BB), Åge Dall-Hansen (BB), 5B, 10B, 28B, 30B, 31B, 32B, 42B, 44B, 49B, 50B, 56B, 59B, 60B/X234B, 61B, 62B, 63B,

64F, 65B, 66V, 69B/X238B, 71B, 72B, 73B, 75V, 78B, 81B, 85B/X245B, 86B/X237B, 87B/X240B, 91B, 97B, 100B, 101B, 102F, 103B, 105B, 106B, 108B, 110B, 111B, 112B, 113B-1, 113B-2, 113B-3, 114B, 115B, 116B, 117B, 118B, 120B-1, 120B-2, 120B-3, 121B, 122V, 123B, 126B, 127B, 129B, 131B, 132V, 133B, 134B, 135B, 136B, 137B, 138B (+ 127 medunderskrivere), 139B, 140B, 141B, 142B, 143B, 144B, 146B, 147B, 148B, 149B, 151B, 152B, 153B, 154B, 155B, 156B, 157B, 158B, 159F/X229F, 160B, 161B, 162B, 163B, 164B, 165B, 166B, 167B, 168B, 169B, 170B, 171B, 172B, 173B, 175F, 176F, 177B, 179B, 180B, 184B, 185F/X233F, 189B, 192B, 197B, 199B, 200B, 201B, 202B, 203B/V, 205B, 206V, 207B, 208B, 210B, 211B, 212B, 213B, 214B, 216B, 217B, 218B, 219B, 220B og 222B foretrækker Gadbjergløsningen med togstop i Gadbjerg – bl.a. med henvisning til at denne løsning er den mest økonomisk fordelagtige linje at anlægge, og at den vil gavne udviklingen i Gadbjerg by og Vejle Kommune.

20B og 95B mener at Gadbjerg bør få en station uanset om ny bane til Billund bliver etableret.

Erik Hansen, Mørup (BB) mener ikke at Gadbjergløsningen er brugbar for mennesker, for natur og for samfundsøkonomien. Han mener at der skal laves yderligere optimeringer. Anders Jørgensen, Gadbjerg (BB) går ind for Gadbjerg løsningen, men mener at den er lagt så den skærer så mange veje som muligt og så mange moser og skove som muligt.

Frede og Gretha Jensen (BB) ønsker en afklaring om hvorvidt der kommer en station i Gadbjerg. Frede Fog Jensen (BB) ønsker at sikre, at man får en station i Gadbjerg løsningen, da han mener at den ellers ikke har nogen værdi.

Jørgen Danielsen, Gadbjerg (BJ) påpeger, at det vil være en stor fordel for beboere i Gadbjerg, hvis der kom en station.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark noterer, at der er mange borgere samt et kommunalt ønske om Gadbjergløsningen under forudsætning af, at der bliver etableret en station. Gadbjerg Station er ikke en forudsætning for at løse opgaven med at lave en bane til Billund. Derfor er stationen beskrevet som et tilvalg, som politikerne kan tage særskilt stilling til.

I det beslutningsgrundlag der gives videre til politikerne vil ønsket om genåbning af stationen således indgå.

Når man laver en bane som denne, så vil det komme til at genere både mennesker og natur. På alle tre løsninger vil der være gener – både i forhold til mennesker og natur. Når banen planlægges yderligere vil man sikre at der er de nødvendige faunapassager og sikre at der udføres de nødvendige afværgeforanstaltninger, og det gør man selvfølgelig i dialog med kommunen.

32B, 87B/X240B, 102F og 142B mener, at Gadbjerglinjen er den eneste af de foreslåede løsninger, der reelt vil udvikle den trafikale infrastruktur, og at

udvikling af Gadbjerg by med et togstop vil forbedre den kollektive trafik i Vejle Kommune og forøge passagertallet. 87B/X240B, 102F, 114B, 142B, 159F/X229F, 175F, 176F, 177B, 179B, 185B og 222B mener samtidig, at unge og ældre uden bil/kørekort vil opleve en stor forøgelse af deres livskvalitet, og at Gadbjergløsningen giver mulighed for at udbygge jernbanenettet mod Silkeborg-Århus. Dette sidste støttes af 28B, 31B, 85B/X245B og 86B/X237B. 85B/X245B, 87B/X240B og 142B pointerer endvidere, at Gadbjergløsningen overflødiggør anlæggelse af dobbeltspor igennem Jelling by, som dermed undgår en ekstra belastning, at Gadbjergløsningen ikke ødelægger velfungerende landsbyer, sårbare istidslandskaber eller områder med fredede gravhøje, og at Gadbjergløsningen indbefatter fjernelse af langt mindre jordmængder end de to Jellingløsninger. Dette sidste støttes af Peter Refsing (BJ), 30B, 31B, 158B, 159F/X229F, 175F, 176F, 177B, 179B, 222B og 114B, der ligesom 85B/X245B påpeger, at arealet til permanent ekspropriation er lavere for Gadbjergløsningen end for Jellingløsningerne. 87B/X240B, 159F/X229F, 175F, 176F, 177B, 179B og 222B mener i øvrigt, at jordmængderne kan reduceres kraftigt ved at føre Gadbjerg-linjen udenom moseområderne. 30B foretrækker Gadbjergløsningen, bl.a. med den begrundelse, at denne løsning berører færre husstande og mindre fredskov/beskyttede områder. 64F, Gadbjerg Lokalråd, 67B og 68B mener tilsvarende, at Gadbjerglinjen skaber mindst gene for kommunens borgere.

64F mener, at med Jellingløsninger reduceres rejsetiden fra Vejle til Billund med 4 ubetydelige minutter på bekostning af den øvrige Vejle-Struer bane, der får øget rejsetid på 30 minutter (til Billund lufthavn). Et retfærdigt og meningsfuldt kompromis mellem hensyn til øst og hensyn til nordvest vil være en afgrening vest for Gadbjerg.

114B mener, at Gadbjergløsningen er den hurtigste af de tre foreslåede linjeføringer beregnet på det totale antal rejsende med 87 % fra Vejle og 13 % fra Herning. Ud af 100 passagerer til Billund vil de 13 således spare 30 minutter, i alt 390 minutter, mens de øvrige 87 rejsende får en forlænget rejsetid på fire minutter. Det giver i alt 348 minutter. Trækker man disse minutter fra tidsbesparelsen på 390 minutter, får man en netto besparelse på 42 minutter per 100 passagerer, som rejser med Billundbanen.

209B mener, at det ville give en bedre drift at have dobbeltspor de 6,8 km fra Gadbjerg til Jelling.

121B mener, at en tidsbesparelse på få minutter, som Jellinglinjerne giver er uden betydning og ikke relevant, når der skal vælges linjeføring. 121B mener derfor, at Gadbjergløsningen er at foretrække, da den vil kunne sikre en fremtidig udbygningsmulighed af jernbanedriften nordfra og genåbne stationen i Gadbjerg, som vil gavne lokalt. Samtidigt medfører Gadbjergløsningen ikke uacceptabelt store forandringer af landskabet, som Jellingløsningerne gør. Den sydlige linjeføring synes 121B har bastante konsekvenser, er helt uforståelig og urimelig overfor de berørte beboere.

Banedanmarks kommentarer:

Ca 10% af passagererne forventes rettet mod Herning, som opnår ca 12 minutters hurtigere rejse med omstigning i Gadbjerg i en Gadbjergløsning, mens ca 90% af passagerne forventes rettet mod Vejle, som opnår 3 minutters længere rejsetid mod Vejle i en Gadbjergløsning. Det giver i gennemsnit ca 1½ minut længere rejse med Gadbjerg-løsning.

Banedanmark har optimeret løsningerne, så anlæggelsen af dobbeltsporet gennem Jelling by ikke længere indgår i projektet.

Både jordmængder, ekspropriationsbehov samt en række andre faktorer bliver opsummeret og fremstillet overfor de politikere, som skal beslutte projektet. Der er forskellige fordele og ulemper ved de forskellige løsninger og det er op til politikerne at vægte disse overfor hinanden så de kan træffe beslutning om eventuel gennemførelse af projektet og valg af linjeføring.

64F mener desuden, at Gadbjerg-løsningen holder flest muligheder åbne og er mest robust for fremtidige scenarier regionalt, at et togstop i Gadbjerg formentlig også vil gavne Jelling og Give, og at der med Gadbjerglinjen opbygges en stærk infrastrukturel rygrad, som vil understøtte en positiv udvikling og dække et fremtidigt behov for bosætningsmuligheder i Vejle Kommunes opland. 71B mener, at Gadbjergløsningen er den eneste af de tre forslag, som er anvendelig – dog skal den ifølge 71B justeres lidt. 28B mener, at Gadbjergløsningen med stop i Gadbjerg vil udgøre et sandsynligt og brugbart alternativ til busser og privatbilisme, og at linjeføringen over Gadbjerg kan udbygges nordpå. 28B mener også, at det for Billund Lufthavn vil være en stor gevinst at køre toget via Gadbjerg og supplere den forventede vækst i togrejsende fra øst med yderligere passagerer fra nord og nordvest. 78B mener, at Billund mangler en jernbaneforbindelse og foretrækker Gadbjergløsningen med bl.a. den begrundelse, at anlægsomkostningerne vil være lavere end for Jellingløsningerne. 100B anser tilsvarende Gadbjergløsningen for at være økonomisk og rejsetidsmæssigt mest attraktiv samt langt mere skånsom mod naturen. 66V føjer hertil, at Gadbjergløsningen samfundsmæssigt vil være den grønneste løsning, da man anvender de eksisterende muligheder i videst muligt omfang og dermed sparer på ressourcerne. 103B støtter Gadbjergløsningen, fordi den ifølge 103B vil give en pålidelig forbindelse til Billund Lufthavn (og den hurtigste af de foreslåede linjer) og også vil gavne lokalsamfundet omkring banen. 112B foretrækker også Gadbjergløsningen, bl.a. med den begrundelse, at denne er billigere at anlægge, ikke berører så mange husstande som de to øvrige løsninger, vil skabe lokal udvikling, er ønsket i lokalsamfundet, er den hurtigste forbindelse og er langt mindre ødelæggende for naturen end Jellingløsningerne. 75V mener, at et togstop i Gadbjerg vil kunne få stor betydning for den lokale skole, eftersom muligheden for ekskursioner og fritidsaktiviteter fremmes, og fordi skolens personale vil kunne tage toget til og fra arbejde fra en lang række byer i Jylland og på Fyn. 85B/X245B foretrækker også Gadbjergløsningen, eftersom denne kommer indenfor 100 m afstand af seks boliger; halvt så mange som for den sydlige Jellingløsning.

159F/X229F mener, at Gadbjergløsningen med togstop er den økonomisk mest forsvarlige samt den løsning, der sikrer bedst udvikling af de berørte områder, og som bedst tilgodeser hele Danmarks behov, da den tager hensyn til både passagerer fra den østlige linje og den nordvestlige. X244F (64F, 159F, 229F) føjer hertil, at reetablering af togstop i Gadbjerg vil reducere rejsetiden til Billund for nordfrakommende passagerer med 8-10 minutter.

Esben Frederiksen, Gadbjerg (BB) påpeger, at der er stor lokal opbakning til, at der bliver en station i Gadbjerg. Han siger, at man kan spare en halv time i rejsetid til Herning med en Gadbjerg station. Esben Frederiksen mener samtidig, at forbindelsen mellem Give og Billund ikke giver mening, da den halve time, der bliver lagt oven i det kvarter, der ellers skulle være, så man får en rejsetid, der er tre gange så lang, som den egentlig burde være. Han efterlyser et beslutningsgrundlag hvor fordele og ulemper ved en station belyses bl.a. ifht rejsetider.

Knud Gaarde (BB) og Jens Uth (BB) påpeger, at en Gadbjerg løsning med en station ikke giver mening bare få meter uden for Gadbjerg.

183B mener, at en bane til Billund skal forgrene sig fra Gadbjerg. Det vil give nytte for almenvældet i og omkring Gadbjerg. Med Gadbjergløsningen er der et udviklingspotentiale mod Herning og Struer, og mod Silkeborg og Århus, som ikke eksisterer ifm. Jellingløsningerne.

192B mener, at Gadbjergløsningen vil være billigst at anlægge, være til gavn for pendlere til og fra Gadbjerg, give den korteste gennemsnitlige rejsetid og ikke være nær så ødelæggende for naturen som Jellingløsningerne.

136B mener, at Gadbjergløsningen rummer helt oplagte muligheder for at koble den kollektive jernbanetrafik sammen med Herning og Struer i nær fremtid, mens de to Jellingløsninger ifølge 136B er låst i den forstand.

142B mener, at Gadbjerg-løsningen med togstop i Gadbjerg skal vælges af hensyn til Vest-Østdanmark for ikke at skævvride landet i Udkantsdanmark og det øvrige Danmark.

116B og 159F/X229F, Gadbjerg Borgerforening samt medunderskrivere, peger på de erhvervsmæssige og trafikale gevinster for borgere og erhvervsliv ved at føre jernbanen igennem Gadbjerg og mener, at der ingen teknisk eller økonomisk begrundelse er for at forslaget ikke skal nyde fremme.

106B foretrækker Gadbjergløsningen, fordi den vil give den korteste rejsetid fra Holstebro til Billund. 106B ser desuden meget nødtigt naturområderne ved Mørup skæmmet af en jernbane.

30B mener, at lidt længere rejsetid på ruten er Gadbjergløsningens eneste ulempe, men at et togstop i Gadbjerg ville give Gadbjerg og omegn et boost.

31B mener, at et togstop i Gadbjerg vil medføre en betydeligt bedre kollektiv trafik, idet pendlere får mulighed for transport til de omkringliggende større byer.

85B/X245B mener, at Banedanmark i sin endelige VVM-redegørelse bør medtage, at forbedring af en belastet togstrækning via dobbeltspor fra Gadbjerg mod Herning og en optimering af togtrafikken mod Nordvestjylland udgør en væsentlig forbedring af den fremtidige togdrift imellem Vejle-Billund-Nordvestjylland. 85B/X245B ønsker også medtaget, at der er afgørende forskel i økonomi og anlægsomfang for Gadbjerglinjen sammenlignet med Jellingløsningerne. 85B/X245B mener desuden, at toget skal køre via Gadbjerg, hvis trafikken til Herning skal optimeres. Tilsvarende mener 129B, at Gadbjerglinjen giver den bedst mulige løsning for yderligere udbygning af offentlig transport mod Billund, Give/Herning og Jelling/Vejle.

36B mener, at man i Gadbjerg vil man have mere offentlig transport om aftenen og i weekenderne, så deres unge mennesker kan komme til bl.a. Vejle, Give og Billund. De har egentlig bare brug for flere busser i omegnen.

37B er imod den nuværende Gadbjergløsning og mener, at Gadbjergløsningen konsekvent bliver fremhævet af politikere og medier som den fornuftige løsning på et forkert grundlag, eftersom et togstop i Gadbjerg ikke er vedtaget og vil bero på en efterfølgende politisk beslutning og økonomiske forhold. 37B mener, det kan blive til gene for Gadbjerg, hvis et stop ikke etableres.

193B mener, at den eksisterende busdrift fungerer godt, og at man bl.a. vil miste den direkte forbindelse fra Aarhus til Billund, hvis busserne fjernes, samt at togstop i Gadbjerg vil være både rejsetidsforlængende og fordyrende for den enkelte passager. 193B mener ikke, det fremgår tydeligt af VVM-redegørelsen, hvad de økonomiske konsekvenser vil være ved at anlægge station/stop i en togdrift via Gadbjerg. 193B er ydermere bekymret for samfundsøkonomien og spørger, om Banedanmark i sine beregninger af den daglige togdrift har taget højde for, at de yngre generationer i stadigt højere grad vælger bilen fremfor toget.

159F/X229F mener, at reetableringen af togstop i Gadbjerg er velegnet til et pilotprojekt, som senere kan udbredes til resten af landet, og hvor man overvåger betydningen af banebetjeningen for udviklingen i landsbyen og oplandet.

Banedanmarks kommentarer:

Anlægsøkonomien i en Gadbjergløsning forventes logisk set at blive mindre pga en kortere længde af den nye bane, til gengæld skal der anlægges et stykke dobbeltspor på eksisterende strækning for at opnå en tilfredsstillende rettidighed svarende til Jellingløsningerne. Dette forhold gør at anlægsøkonomien i Gadbjergløsningen ikke adskiller sig væsentligt fra de to øvrige løsninger.

Gadbjergløsningen (med station i Gadbjerg) vil forlænge rejsetiden til Billund med 3 minutter, men vil medføre store fordele mht. kollektiv trafik lokalt i Gadbjerg, idet man her opnår meget hurtigere rejsetider og flere afgangene ift. nuværende busbetjening.

Når beslutningsgrundlaget afleveres til politikerne vil det indeholde en samfundsøkonomiske analyse. Denne analyse bygger på prognoser for passagerantal og deres sammenhæng med trafikken i resten af Danmark. Den tager højde for transporttider, besparelser, billetindtægter osv. Og der indgår også anlægsøkonomi og driftsøkonomi mm. Der bliver lavet både en samfundsøkonomisk beregning med en station i Gadbjerg og en beregning uden. De samfundsøkonomiske beregninger vil være en af de faktorer, som der bliver taget beslutning om projektet på.

Der er de sidste tyve år etableret en række stationer (fx Langeskov, Hedensted, Svenstruo, Skalborg og Gjesing), og de kommende år åbner også nye (Jerne, Gødstrup), som kunne anvendes til studier af betydning for byerne.

159F/X229F samt X244F (64F, 159F og 229F) påpeger desuden, at VejleMuseerne anser Gadbjerg-løsningen for at være den mindst problematiske ud fra arkæologiske hensyn, samt at Givskud Zoo har udtrykt stor interesse for togstop i Gadbjerg.

114B mener, at Gadbjerglinjen er anlagt, så den skader unødigt mange beboere, lukker unødigt mange veje og kører igennem sårbare naturområder. 114B mener derfor, at linjeføringen skal bearbejdes og justeres, så den i langt mindre grad skader mennesker, dyr og natur.

159F/X229F, 175F 176F, 177B, 179B og 222B mener tilsvarende, at Banedanmark bør medtage i sin sammenfatning af VVM-redegørelsen til politikerne, at Gadbjergløsningen omfatter 14 km (eller mindre) jernbane i nyt terræn, hvorimod Jellingløsningerne kræver 19-20 km. Esben Frederiksen, Gadbjerg (BJ) påpeger, at der sammenlignes bane fra samme punkt. Hvis man i stedet sammenligner længden af banen fra hvor den grener af vil Gadbjerg linjen være kortest og dermed til mindst gene. Som det står nu fremstår de tre linjeføringer som om de er nogenlunde lige lange. Esben Frederiksen påpeger, at man kan se det på hektararealet, som er markant mindre for Gadbjerg end for de andre.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er i kontakt med de relevante statsanerkendte museer om de arkæologiske hensyn, der skal tages, hvis de forskellige løsninger bliver valgt. Påvirkningerne er beskrevet i VVM'en og mere indgående i fagnotatet "kulturohistoriske og rekreative interesser". Banedanmark har ikke modtaget høringsvar fra Givskud Zoo til denne høring.

Banedanmark er meget opmærksomme på at anlægge linjeføringerne så de påvirker natur og miljø mindst muligt. Der er dog stadig en række regler i forhold til anlæggelsen af en bane, kurver, sikkerhedsforhold osv., som medfører, at banen ikke bare kan ligge hvor som helst. Når en linjeføring

bestemmes vil det derfor altid være en vægtning af disse forhold op imod de lokale konsekvenser af banen.

Når De forskellige løsninger bliver præsenteret for politikerne vil alle data for hver løsning også blive fremlagt, herunder længde på banen, påvirkning af natur, støj forhold, pris osv.

Borgerne bliver inddraget i processen med linjeføringerne i to høringer. Den første er en idefasehøring, der blev afholdt i 2014. I denne høring modtog Banedanmark ideer og forslag til overordnede opmærksomhedspunkter i den videre projektering af banen. Den anden høring løb i januar-marts 2018 og dette høringsnotat er et svar på de indkomne hørings svar. Banedanmark har modtaget 247 hørings svar samt gode inputs på de to borgermøder som blev holdt i høringsperioden. Det er Banedanmarks opfattelse, at høringsperioder altid bidrager positivt til det fremlagte materiale, da borgernes lokalkendskab ofte medfører, at løsninger bliver justeret. Banedanmark vil også i denne høring takke for de mange input, som bidrager til at forbedre projektet.

25B mener, at det er en god ide, at binde Billund Lufthavn op på jernbanenettet Vejle-Jelling med den direkte linjeføring, som også er den korteste. På den baggrund mener 25B, at Gadbjergløsningen bør fravælges. 35B mener også, at Gadbjergløsningen skal fravælges, fordi den ifølge 35B reelt ikke giver almenvellet nogen fordele mht. rejselængde eller rejsetid, og fordi den reelt har lige så store miljø- og landskabsmæssige samt menneskelige påvirkninger som de to andre foreslåede løsninger. Endvidere mener 35B og Anders Jørgensen (BJ), at Gadbjergløsningen med meget stor sandsynlighed vil skabe store problemer for de særtransporter – primært vindmøller – som erhvervslivet i området benytter sig af, herunder Tykhøjvej og Bredsten Landevej. 74B undrer sig over, at Gadbjergløsningen i VVM-redegørelsen bliver fremsat som en mulig løsning og mener, at den er det ringeste valg – bl.a. fordi den ifølge 74B ikke rummer incitament for at flytte den kollektive trafik fra bus til tog. 35B føjer hertil, at genåbningen af Gadbjerg St. – til gavn for få hundrede husstande – er et meget dårligt argument for linjeføringen. Tilsvarende mener 194B, at Gadbjergløsningen vil være det ringeste valg med hensyn til natur, ressourcer, rejsetid, støj og samfundsøkonomi, og at den trafikale barriere vil være til stor gene for turismens udvikling, virksomheders virke og den rekreative brug af området.

1B er modstander af Gadbjergløsningen, men mener i stedet at enten en linjeføring over Rostrup eller Åst bør foretrækkes.

41B er modstander af Gadbjergløsningen, som efter planen skal anlægges mindre end 100 m fra 41B's stuehus. 41B forventer store negative økonomiske konsekvenser samt forringelse af udsigtsforhold, hvis Gadbjergløsningen vælges.

93B mener, at Gadbjergløsningen er den mest vanvittige af de tre løsninger og foretrækker i stedet den sydlige Jellingløsning. 93B mener dog, at den rigtige løsning vil være at skrotte baneprojektet helt. Det er ikke i borgernes interesse. Det er ufleksibelt, gammeldags, dyrt og uigennemtænkt.

190B/V vil ikke gøre sig klog på, om en bane mellem Jelling og Billund er en god løsning. 190B/V er bare ikke interesseret i Gadbjergløsningen, og foreslår i stedet den nordlige Jellingløsning. Generne for lokalbeboerne og dyrelivet er nok lige store, om det bliver den ene løsning eller den anden. 190B/V håber på en hurtig afgørelse, så alle ved, hvad der venter i fremtiden.

194B mener, at Gadbjergløsningen er det ringeste valg med hensyn til natur, ressourcer, rejsetid, støj og samfundsøkonomi. 194B mener desuden, at den trafikale barriere vil være til stor gene for turismens udvikling, virksomheders virke og den rekreative brug af området.

194B undres over at Gadbjergløsningen bliver fremsat som en mulig løsning, da den tidligere blev droppet som en mulig løsning af Banedanmark. Besparelse i rejsetid er stort set ikke eksisterende i forhold til dagens busforbindelse. Et togstop i Gadbjerg, en by med 775 indbyggere vil komme ganske få mennesker til gode. Togstop i Gadbjerg kan i øvrigt gennemføres i dag, hvis man ønsker det.

104F, Vester Smidstrup Borgerforening, mener, at projektet er et forsøg på at promovere Billund Lufthavn samt Lego og Legoland, og at Gadbjergløsningen vil ødelægge uvurderlig og fredet flora, faunapassager og flere vildtarters habitat og afskære naboer fra social interaktion. 104F spørger i den forbindelse, om der er lavet et overslag på, hvad det vil koste at genåbne Gadbjerg St. på den eksisterende jernbane. 104F mener samtidig, at Banedanmark bør regne en ekstra gang på økonomien og projekteringen af broer, hvis vindmølletransporter skal kunne passere under dem. 104F mener, at alle berørte lodsejere og lokalområdet Vester Smidstrup vil få store økonomiske udfordringer ved Gadbjergløsningen, og at huse og gårde ikke vil kunne sælges uden store økonomiske tab. Lukning af vejene Bavnevej og Nedvadvej vil desuden ifølge 104F have store konsekvenser for de mange mennesker, der bruger småvejene omkring Smidstrup. Banen vil ifølge 104F ydermere medføre store trafikale udfordringer for de landmænd, der skal drive deres afgrøder. 104F påpeger i den forbindelse, at vejkrydset Smidstrupvej/Bavnevej i forvejen er hårdt medtaget af traktorer, der forsøger at komme rundt i et kryds, som ifølge 104F absolut ikke er bygget til tung trafik. 104F frygter desuden, at der vil komme store rystelser i de gamle og smukke huse i Smidstrup by grundet den tunge og øgede trafik og spørger, om Banedanmark har taget højde for, at de gamle veje og huse ikke kan holde til den tunge trafik.

85B/X245B, 87B/X240B og 142B mener, at Gadbjergløsningen ikke er tilstrækkeligt gennemarbejdet i VVM-redegørelsen, og at der ikke er taget tilstrækkeligt hensyn til natur og mennesker. Dette kan ifølge 85B/X245B, 87B/X240B og 114B bl.a. ske ved at lede banen udenom Vester Smidstrup og ved at optimere linjeføringen med henblik på at hindre lukning af veje og minimere gener for borgerne.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark noterer, at der også er modstandere mod Gadbjergløsningen.

Banedanmark har noteret sig problemstillingen vedrørende vindmølletransporter, som behandles i den supplerende VVM-undersøgelse.

Banedanmark samler fordele og ulemper ved alle løsninger i et beslutningsgrundlag. Beslutningsgrundlaget, VVM redegørelse, høringsnotat og baggrundsmateriale indgår i det materiale, der danner baggrund for den politiske beslutning.

Gadbjergsløsningen er en del af det opdrag Banedanmark har haft for undersøgelsen. Resultatet vil derfor også indgå i beslutningsgrundlaget. Herefter kan politikerne træffe valg om løsning på et oplyst grundlag.

Banedanmark mener, at den VVM undersøgelse, der er gennemført, er en grundig analyse af de forskellige miljøpåvirkninger, og at den giver et overblik over konsekvenserne af forskellige alternative mulige løsninger.

På baggrund af den offentlige høring, undersøger Banedanmark muligheden for ekstra overkørsler på Gadbjergsløsningen. De ekstra overkørsler kan etableres ved hhv. Nedvadvej/Bavnevej og Gødsbølskovvej. Dette reducerer omvejskørslerne markant i området ved Nedvadvej og Bavnevej, hvor der foreslås nye vejforbindelser til én fælles overkørsel som erstatning for lukning af de to veje. De ekstra overkørsler behandles i den supplerende VVM-undersøgelse.

47K, Region Syddanmark, opfordrer Banedanmark til at opdatere plangrundlaget, så det er mere retvisende for en række lokaliteter i Gadbjergsløsningen.

57B og 58B mener, at Gadbjergsløsningen skal flyttes til at ligge helt parallelt med den eksisterende bane, indtil den bliver ført under Tykhøjvej. Hvis ikke banen på dette stykke ændres, mener 57B, at det vil have store menneskelige, naturmæssige og trafikale konsekvenser.

159F/X229F, 175F, 176F, 177B, 179B og 222B foreslår, at der anlægges dobbeltspor fra Gadbjerg Station frem til lige efter underføringen under Tykhøjvej, som udvides med et ekstra tunnelrør, for herefter at fortsætte i enkeltspor i en stor bue udenom Smidstrup og frem mod Lindeballe Å. Hermed mener 159F/X229F og 222B også, at vindmølle-transporterne fra Welcon og Siemens fremtidssikres, idet jernbanen føres under Tykhøjvej. 159F/X229F og 222B foreslår desuden en underføring under Bredsten Landevej ud fra de samme argumenter.

193B, som er lodsejer på adressen Gødsbølskovvej 10, 7321 Gadbjerg, er forundret over, at Gadbjergsløsningen indgår som en reel option i projektet og frygter støjgener samt forringelser af herligheds-, affektions- og ejendomsværdi som følge af denne løsning. 193B er desuden bekymret for jernbanens betydning for naturforhold og for 193B's økonomi, det sidste eftersom jernbanen nødvendiggør flytning af hovedledningen ved Bredsten Landevej, hvorefter udgifter til byvand omkring Uhe og Lindeballe vil blive pålagt den enkelte lodsejer.

206V foretrækker Gadbjergløsningen, selv om både denne løsning og Jellingløsningerne vil komme til at lægge tæt op ad 206V's landbrugsejendom, med forskellige gener til følge. 206V er indstillet på at skulle afgive et stykke af sin jord langs den eksisterende jernbane, men påpeger, at der skal holdes særligt fokus på dræn fra markerne. 206V oplyser i denne forbindelse, at flere grøfter og underføringsrør er i dårlig stand og trænger til en opgradering. 206V mener, at det vil kræve et større anlægsarbejde langs med den eksisterende bane, hvis Gadbjergløsningen etableres. 206V ønsker derfor at blive inddraget i projekteringen, når fremtidig afvanding, underføring, reetablering af gamle dræn osv. skal anvises, og en ny afvandingsplan skal projekteres.

85B/X245B glæder sig over, at Gadbjergløsningen bliver VVM-undersøgt og mener, at denne er miljømæssigt bæredygtig og indeholder tekniske fordele i forhold til de to øvrige forslag. 85B/X245B advarer samtidig imod, at man vælger det gamle forslag mellem Gadbjerg og Billund.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har på baggrund af Region Syddanmarks høringssvar gennemgået fagnotatet "Planforhold" igen, og konstateret uoverensstemmelser. Banedanmark takker for regions input, og materialet vil blive opdateret. Banedanmark kan oplyse at korrigeringen af plangrundlaget udgøres af hhv. Billund og Vejle Kommunerens kommuneplaner for 2017-2029, regionens Råstofplan fra 2016, Vandområdeplanerne 2015-2021, Natura 2000-planerne, Region Syddanmarks regionale vækst- og udviklingsstrategi 2016-2019, samt planstrategierne fra henholdsvis Vejle Kommune, Billund Kommune og Trekantområde, og eventuelle lokalplaner.

En ændring af Gadbjergløsningen så den først afgrener efter Tykhøjvej, mener Banedanmark er en dårligere løsning end den nuværende Gadbjergløsning. Selvom ændringen vil medføre en kortere strækning med ny bane, forventes ændringen at fordyre Gadbjergløsningen, og medføre en længere rejsetid. Fordyrelsen skyldes blandt andet, at banen forventes at skulle krydse Omme Å på en dalbro, og at der vil være udgifter til ekstra dobbeltspor. Endvidere vil ændringen blot medføre at andre ejendomme får banen tæt på, og at andre veje må lukkes.

Hvis Banedanmark er skadevolder i forbindelse med anlægsarbejdet eksempelvis i forhold vandledning og drænrør vil Banedanmark selvfølgelig stå for erstatning eller udbedring af skaden så vidt muligt. Ofte vil man dog have planlagt sig ud af det inden skaden opstår f.eks. i dialog med den landmand, der påvirkes. Ligeledes er det Banedanmarks udgift at flytte ledninger, som er i vejen, forud for anlægsarbejdet.

Det bliver op til politikerne at vælge hvilken løsning, der skal gennemføres.

Farreløsningen

10B mener, at det er uforståeligt, at man helt har droppet Farre-løsningen. 10B mener nemlig, at denne løsning ville være den billigste og mest nænsomme for natur og mennesker. 110B foretrækker også Farre-løsningen aht. naturpåvirkninger, økonomi og lufthavnstrafik, og eftersom jernbanen ville kunne anlægges uden problemer med en ny overføring. 31B mener, at der kan være en større besparelse forbundet med at flytte jernbanen lidt nordligere til omkring Farre, og at Banedanmark bør undersøge dette nærmere.

Ejlif Møller Nielsen (BB) påpeger, at Banedanmark har fravalgt Gadbjerg tidligere, men blev pålagt af politikerne at undersøge den alligevel. Ejlif påpeger at man nu har valgt Farre-løsningen fra og siger, at Banedanmark sorterer i tingene, der bliver fremlagt for politikerne. Jørgen Braad (BB) mener at han har fået politisk tilkendegivelse på, at kommunen er interesseret i Farre-løsningen.

Anni Assenbjerg (BB) spørger hvor stor sandsynligheden er for, at man er gået i gang med at undersøge en ny løsning, når man har afsluttet VVM?

96B mener, at staten bør søge at bygge en fælles transportkorridor med både motorvej og jernbane fra motorvejen ved Farre til Billund Lufthavn for at begrænse ulemper for jernbanens naboer og naturen mest muligt. 96B mener i denne forbindelse, at den samlede påvirkning af områdets natur fra statens initiativer for jernbane og motorvej kan reduceres med 50 % ved at vælge Farreløsningen i en samlet transportkorridor med motorvejen.

188B mener, at en direkte togforbindelse til Billund vil styrke Billund Lufthavn og dermed styrke store dele af Region Syddanmark. 188B finder det samtidig stærkt bekymrende at starte et anlægsbyggeri, hvor finansieringen stadig er meget usikker og henviser til aftalen om Togfonden. 188B mener ydermere, at de foreløbige driftsbudgetter for Billundbanen ser utilfredsstillende ud, og at det kunne forbedre billetindtægterne markant, hvis man gjorde det mere attraktivt at benytte jernbanen til og fra Billund Lufthavn samt turistattraktionerne. 188B mener desuden, at jernbanen skal have direkte forbindelse til både Vejle/Odense og til Herning/Struer. Det kan ifølge 188B gøres ved at lave en "sløjfe" ved Farre, sådan at passagerer fra Odense kører via den eksisterende bane til Farre, hvor der laves ny jernbanestrækning parallelt med motortrafikvejen.

15K, Region Midtjylland vil desuden anbefale, at det overvejes at gøre Farre til opkoblingspunktet for banen fra Billund i stedet for Jelling/Gadbjerg. Det vil give en mere direkte vej for de, som kommer nordfra, og ikke betyde ret meget længere kørsel for de, som kommer syd fra. Farre indgik også på et tidligere tidspunkt i undersøgelserne.

Banedanmarks kommentarer:

De løsninger der arbejdes med sker efter aftale med departementet, der har kontakten med Transportministeren og Folketinget. Gadbjergløsningen blev således medtaget igen efter idéfasehøringen.

Banedanmark har foretaget en screening af Farre-løsningen. Farre-løsningen medfører så lang rejsetid mellem Billund og Vejle, at der ikke er nogen gevinst ift. nuværende busrejsetid. Samtidig vurderes det, at den ikke vil være billigere end Gadbjerg-løsningen. Banedanmark har efter aftale med Transportministeriet valgt ikke at arbejde videre med løsningen. Banedanmark har haft Teknikerudvalgsmøder samt haft en løbende dialog med embedsmænd i Vejle Kommune og det er ikke Banedanmarks opfattelse at der har været opbakning til Farre-løsningen.

Undersøgelsen af en Farreløsning, eller andre linjeføringer i øvrigt, vil kræve at der fra politisk side træffes en beslutning om at undersøge flere linjeføringer.

Alternative linjeføringer

5B mener, at Vejle-Billund-banen bør medtænke, at banen på et tidspunkt skal videreføres til Grindsted og til den vestjyske længdebane.

60B/X234B spørger, hvorfor man ikke laver jernbanen, så man på sigt kan forbinde Billund med Grindsted og derved have forbindelse til Esbjerg og vestkysten samt Tyskland via Niebøl og videre til Hamborg og derved aflaste flaskehalsen mellem Kolding og Padborg.

Bo Lindhardtzen (BJ) spørger om man har tænkt på at genåbne stykket op fra Bramming til Grindsted, og så nyanlægge fra Grindsted til Billund? Ville det ikke være fornuftigt at bibeholde Banedanmarks areal, hvor man stadigvæk har de 40 kilometer fra Bramming til Grindsted, så det kun er ekspropriation, man skal lave, på det sidste stykke fra Grindsted til Billund, hvis det er trafikalt grundlag for at køre?

95B foreslår i stedet, at der etableres en højbane mellem Vejle og Billund Lufthavn.

9B foreslår en linjeføring videre til Horsens/Hedensted for at forkorte rejsetiden til Århus og evt. også videreføre banen til Esbjerg.

96B mener, at placeringen af en station syd for Nordmarksvej har tre ulemper, nemlig at stationen ifølge 96B vil vanskeliggøre en udvidelse af Legoland, at der vil være 1.000 m fra stationen til Legolands indgang, samt at jernbanesporet vil ende blindt op ad et villakvarter, så fremtidige forlængelser, f.eks. mod Grindsted eller Lunderskov, umuliggøres. 96B mener tilsvarende, at placeringen af en station nord for Nordmarksvej har to ulemper, nemlig at der er risiko for nedstyrtende fly i stationen, samt at jernbanesporet vil ende i lige linie mod Billund by, og at en fremtidig forlængelse af banen vestover vil kræve et sving ind over Legolands fremtidige udvidelsesområde. 96B foreslår på den baggrund en vestlig løsning med IC-station i Billund Nordvest. 96B mener samtidig, at togforbindelserne

til Billunds nabobyer fint kan integreres med Farrebanen, hvis der etableres en IC én-stationsløsning i Billund Nordvest, ved at banen føres langs motorvejen fra Lunderskov til Billund og flettes med en bane fra Grindsted sammen indtil Billund Station, ad Farrebanen videre til Farre, hvor banerne deler sig mod Give og Vejle. 96B ser det desuden togkapacitetsmæssigt som en fordel, at en så stor del som muligt af Vejle-Herning-strækningen laves dobbeltsporet. 96B foreslår ydermere, at Farrebanen kan kombineres med en østlig motorvejsløsning, hvor jernbanen føres i tunnel under landingsbanen ved Billund Lufthavn med en station øst for terminalbygningen og en ny terminal øst for. Alternativt foreslår 96B, at banen føres omkring Vandel, så Billund Lufthavn kan råde over to landingsbaner forbundet med terminaltog. 96B mener ydermere, at en jernbane fra Lunderskov til Billund og motorvej i en fælles transportkorridor vil kunne flytte 1 mio. passagerer fra Hamborg Lufthavn til Billund Lufthavn.

Jørgen Braad (BJ) spørger om det ikke havde været klogere at lade jernbanen svinge op på nordsiden af Nordmarksvej? Hvis man planlægger en senere forlængelse af jernbanen, så vil man skulle fjerne ikke mindre end 50 huse ved ekspropriation.

Banedanmarks kommentarer:

Trafikstyrelsen har i det indledende arbejde været igennem en række mulige linjeføringer og undervejs forkastet nogle muligheder. Herefter har Banedanmark arbejdet videre med de foreslåede løsninger og undersøgt en sydlig Jellingløsning, som kom ind som høringsforslag i idefasehøringen i 2014. Disse løsninger er blevet optimeret som følge af tekniske forhold samt på baggrund af inputs fra idefasehøringen. Banedanmark projekterer linjeføringerne der hvor det vurderes at have færrest påvirkninger under hensyntagen til økonomien og miljøet.

Der er tidligere i Trafikstyrelsens foranalyse undersøgt en løsning til Grindsted. Denne blev fravalgt i de politiske forhandlinger, da den blev vurderet for dyr i forhold til mængden af ekstra passagerer. En forlængelse til Grindsted var ikke forudsat ind igennem Billund by. Den er således kun relevant i forhold til en stationsplacering på nordsiden af Nordmarksvej.

Stationsplaceringerne ved Billund by er designet specifikt til det politiske ønske om at etablere en bane til Billund billigst muligt. En eventuel videreførelse af banen til andre byer vil kræve en ombygning eller flytning af stationen i Billund, og vil muligvis medføre, at stationen må flyttes længere væk fra byen og de store turistattraktioner. Der er således ikke planer om at videreføre banen gennem et villakvarter.

I forhold til en videreførelse mod Grindsted, og evt. genåbning af Bramming-Grindsted, er det ikke noget der har været en del af Banedanmarks undersøgelser, da det ligger udenfor projektets rammer at undersøge.

Det ligger også udenfor Banedanmarks opgave at undersøge en videreførelse af banen mod Horsens eller Hedensted. Hvis det på et senere tidspunkt ønskes, kan banen eventuelt videreføres fra Jelling eller Gadbjerg mod nordøst.

11B (jf. 26B), Grundejerforeningen gør Banedanmark opmærksom på, at den støjdæmpende, samt visuelle effekt beplantningen har i Jelling vil blive reduceret, såfremt der anlægges et nyt spor fra Fårupvej langs Ringvejen mod vest, inklusivt sporskifte. Det vil blive en væsentlig påvirkning af grundejerforeningens medlemmer, der bor på især Ringvejen. 11B foreslår at sporskiftet flyttes ca. 600 meter mod vest, så det placeres væk fra bymæssig bebyggelse.

I "Gadbjergløsningen" kan sporskiftet etableres vest for Mølvang, og Grundejerforeningen er derfor af den opfattelse, at sporskiftet vil kunne etableres umiddelbart vest for Fårupvej, uden problemer.

85B/X245B, 87B/X240B og 142B pointerer, at Gadbjergløsningen overflødig gør anlæggelse af dobbeltspor igennem Jelling by, som dermed undgår en ekstra belastning,

11B påpeger, at deres tal ikke er i overensstemmelse med de tal, som er angivet på side 65 i VVM-redegørelsen, vedrørende boliger indenfor hhv. 100m, 200m og 300m af det foreslåede nye spor. 11B har opgjort boligerne indenfor 100m til 142 boliger (84 på Højagerkollegiet). Antallet af boliger på Ringvejen og Højager, der ligger under 300 meter fra det foreslåede nye spor, er ifølge 11B, 361 boliger (45 på Højagercenteret).

John Jacobsen, Grundejerforeningen Ringvejen, Højager, Hvesager (BJ) spørger, hvorfor sporene ikke kan blive lagt sammen uden for Jelling, så man ikke skal genere borgerne inde i selve byen?

Banedanmarks kommentarer

I forhold til støj er vegetation en meget variabel parameter i beregninger. Det kan være spredt, tæt, højt osv. Derfor kan effekten ikke regnes med ind som en korrektion i beregningerne. Hvis man skal have en målbar effekt, skal det være nåletræer i en dybde på ca. 20 meter. Så kan man opnå en dæmpning 2-3 dB, altså en meget begrænset effekt. Vegetationen har således primært en visuel betydning, fordi man ikke kan se, hvad der foregår bag bevoksningen.

Sporskiftets placering er, blandt andet grundet høringssvarene, undersøgt nærmere efter høringsperioden, hvorved det er vurderet at sporskiftet kan rykkes cirka 1000 meter længere vest på. Det medfører, at projektet ikke ændrer på de eksisterende forhold mellem Fårupvej og det nye sporskifte. Når der ikke skal udvides med et ekstra spor, betyder det blandt andet at beplantningen i Jelling ikke fjernes, samt at stitunnellen ved Jelling Friluftsbad ikke skal udvides., Støjbelastningen som følge af sporskiftet mindskes ligeledes, da der ikke ligger boliger i umiddelbar nærhed til den nye placering af sporskiftet. Ingen boliger vil blive støjbelastet som følge af den nye sporskifteplacering.

Forskellen på opgørelsen over boliger skyldes, at antallet af boliger omkring det nye spor er opgjort fra, hvor Jellingløsningerne afgrener sig fra den eksisterende jernbane og opgørelsen indeholder derfor ikke boliger omkring den eksisterende jernbane.

54F (Jelling Lokalråd) foreslår, at der 500 – 1000 m vest for Fårupvej etableres et vigespor for godstog og arbejdskøretøjer, som i dag (oftest om natten) benytter dobbeltsporet ved Jelling Station som "rasteplass" med kørende motorer, og deraf følgende støjgener for omkringboende.

Banedanmarks kommentarer

Ny bane til Billund omfatter etablering af en bane til Billund. Det giver ikke mulighed for etablering af yderligere opstillingsspor til brug for arbejdskøretøjer på den eksisterende bane.

37B foreslår – hvis jernbanen anlægges fra Gadbjerg til Billund – at rykke banens linjeføring over i skel mod matrikel 2f, så banens forløb på matrikel 2k kommer længere væk fra 37B's stuehus. 37B pointerer, at man så samtidig undgår den væsentlige påvirkning af engen på lokalitet 106. 37B stiller sig samtidig uforstående over for, at banen slår et sving ned gennem Gødsbøl Skov

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har forsøgt at placere linjeføringerne så skånsomt som muligt i forhold til banens omgivelser, naboer mv. I området nær Gødsbøl Skov ligger en del boliger, som banen er ført udenom. Samtidig er det tilstræbt at banen påvirker Gødsbøl Skov så lidt som muligt, og dermed skærer gennem skoven på et af de smalleste steder. Kombinationen af hensyn til ejendomme og skoven har medført, at banen slår nogle sving omkring skoven.

85B/X245B/X236B foreslår, for at opfylde afstandskravet til beboelser og for at undgå eng- og moseområder, en linjeføring fra Jelling syd om Mølvang og Tøsbjerg og i et videre forløb imod vest langs sydsiden af Smidstrup krat og højen med radiokædemasten og videre i en sydgående bue til banen når Åstvej syd for Lindeballe. Åstvej kan ifølge 85B/X245B/X236B passeres i en niveaufri skæring, i en tunnel inkl. faunapassage. Derefter foreslår 85B/X245B/X236B, at jernbanelinien forløber parallelt med og på nordvestsiden af Åstvej indtil den drejer imod sydvest ned over smeltevandssletten, hvor den krydser Gødsbølvej og omfartsvejen og ender i en station nord for lufthavnsterminalen. 85B/X245B/X236B føjer hertil, at banens forløb igennem Åst skov vil være mest skånsomt parallelt med den asfalterede Åstvej, hvor der i forvejen er kraftig biltrafik. 85B/X245B/X236B mener også, at indhegninger af jernbanelinjen vil begrænse dyrs mulighed for at krydse Åstvej og derfor vil reducere risikoen for påkørsler, ligesom etablering af en faunapassage vil give krydsningsmuligheder for vildtet og sikre en større overlevelse. 85B/X245B/X236B mener ydermere, at jernbanen fra Jelling aht. rejsetiden for lufthavnspassagerne altid først bør ankomme til Billund Lufthavn, før sporet føres videre ind til byen, til Lego, Legoland osv. Alternativt anbefaler 85B/X245B/X236B, at linjeføringen flyttes væsentligt

imod øst, bl.a. aht. støjgener. 85B/X245B/X236B foreslår hertil, at linjeføringen fra Jelling efter passage syd om Mølvang kunne følge den offentlige asfalterede vej, Hærvejen, igennem de kommunale og statslige skovarealer, før den i en bue svingede imod vest og passerede omfartsvejen igennem en tunnel, for derefter at fortsætte på sydsiden af omfartsvejen indtil ankomst på nordsiden af passagerterminalen. Omfartsvejens dæmning vil ifølge 85B/X245B/X236B derved komme til at virke som en støjvold og vil skærme beboerne i Åst by imod støj ved togpassage.

Banedanmarks kommentarer:

Ved fastlæggelsen af linjeføringerne har Banedanmark tilstræbt at placere banen så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til boliger og natur. Der findes ikke nogen formelle afstandskrav til boliger, så de afstande der er vist i nærhedsanalysen på hhv. 100, 200 og 300 meter, er blot for at vise hvor mange boliger, der ligger indenfor disse afstande.

De to alternative linjeføringer der foreslås, finder Banedanmark ikke bedre end de tre linjeføringer som beskrives i VVM undersøgelsen. Linjeføringen langs Hærvejen og rute 28 er ca. 4-5 km længere end Nordlig Jellingløsning, og går igennem en stor del af Gødding Skov. Linjeføringen via Tøsby, Smidstrup Krat og Åstvej finder Banedanmark problematisk, primært i forhold til krydsningen med Åst Skov. Banen har ikke mulighed for at ligge parallelt med Åstvej, dels fordi denne vej har et kurvet forløb gennem skoven, og dels fordi området ved skoven ligger på en bakke i forhold til resten af linjeføringen. Derfor kræves meget jordarbejde og større afgravninger gennem skoven, hvilket vil påvirke skoven mere end eksempelvis Nordlig Jellingløsning.

43B mener, at en linjeføring langs med motortrafikvejen må være det eneste rigtige, og at politisk kassetænkning vedr. finansiering af projektet ikke bør stå i vejen for den bedste løsning. 107B spørger hvorfor man ikke bruger det spor, som allerede er fræset gennem landskabet, da man lavede den nye motortrafikvej? Det ville give meget mere mening. Det vil skåne naturen og borgerne og samtidigt give kortere rejsetid for brugerne

Banedanmarks kommentarer

En letbaneløsning langs motortrafikvejen, med udgangspunkt i Vejle, har tidligere været undersøgt af Trafikstyrelsen, men i den efterfølgende politiske behandling blev det besluttet at gå videre med en jernbaneløsning, med udgangspunkt i Jelling. Med udgangspunkt i Jelling, bliver banen for lang, hvis den skal følge motortrafikvejen på en del af strækningen.

95B spørger, om der skal etableres en forbindelse fra København via Kalundborg til Aarhus, evt. via Samsø eller Odense, og om der skal etableres en Vejle Fjord-forbindelse – samt hvad disse projekter evt. vil betyde for rejsende til og fra Vejle/Billund.

Svend Erik Fredslund-Sørensen (BJ) spørger, hvordan en Vejlefjord-togbro vil påvirke hvilken trafik der er til Vejle.

X230B beder Banedanmark overveje en linjeføring lidt sydligere end den sydligste af de undersøgte, for at undgå at skære igennem dale og højderygge samt moser og vådområder. Konkret foreslår X230B, at jernbanen passerer Bredsten Landevej længere mod syd end de foreslåede – for at

undgå Tøsby mose – for dernæst at passere nord om Nørup, krydse Hærvejen og videre til Gødding Skov, hvor X230B foreslår, at jernbanen følger nordsiden af skoven indtil krydsning af Førstballevej. Her foreslår X230B, at jernbanen føres i lige linje til landevejskrydset Mørup-Vandel og Gødding-Åst og dernæst i lige linje til omfartsvejen Vejle-Billund, enten på den nordlige eller sydlige side frem til Billund Lufthavn.

Banedanmarks kommentarer:

I Timemodellen er det forudsat, at det hurtigste tog i timen Odense-Aarhus nonstop skal køre over Vejlefjordbroen. Derudover skal der være et lyntog, der kører via Vejle, Horsens og måske også Skanderborg. Uden en Vejlefjordbro vil begge togsystemer skulle køre via Vejle. For de rejsende til Billund vil der være mulighed for kortere rejsetider, med skift i Vejle, hvis en del rejsen sker med de hurtige lyntog.

Banedanmark mener ikke det er relevant at undersøge den foreslåede linjeføring. Det skyldes dels at linjeføringen er ca. 0,7 km længere end Sydlig Jellingløsning, og dermed medfører lidt længere rejsetid. Dels forløber den foreslåede linjeføring i et område hvor der ligger lidt flere ejendomme, som vil få banen som nærmeste nabo, i forhold til Sydlig Jellingløsning. Endelig vil den foreslåede linjeføring skulle krydse flere veje end Sydlig Jellingløsning.

Give-løsningen

94B mener, at Banedanmark burde have undersøgt en løsning fra Jelling over Billund Lufthavn til Give. Denne løsning blev afvist i den indledende screening fra Trafikstyrelsen og er derfor ikke behandlet i VVM'en. 94B har regnet sig frem til, at de rejsetider, som den indledende screening viste, er for lange og påpeger desuden, at fordelene ved en Give-løsning bl.a. vil betyde en mere robust drift for hele systemet, da der skal køre færre tog mellem Vejle og Jelling. Desuden opnås direkte forbindelse til Billund Lufthavn fra Herning og andre stationer og bedre mulighed for at køre togene videre fra Vejle mod nord og syd. Og det bliver muligt at udvide fra timesdrift til to tog i timen mellem Vejle og Herning, hvilket ellers ikke er muligt på den enkeltsporede strækning.

I Trafikstyrelsens foranalyse, som blev refereret i et hørings svar fra idéfasen, blev merrejsetiden Vejle-Herning i Give-løsningen vurderet til 20 minutter. 94B har beregnet merrejsetiden til 11,4 ift. nuværende rejsetid mellem Vejle og Herning. 94B mener desuden, at det er muligt at opnå hurtigere rejsetider i en Give-løsning end i dag, hvis banen – som forudsat i togfonden – blev opgraderet til 160 km/t og der blev indført et hurtigtog mellem Vejle og Herning, der undervejs kun standser i Billund Lufthavn og Brande.

94B mener, det burde stå mere klart i VVM-materialet, at stræknings hastigheden Jelling-Billund kan sættes til 160 km/t uden for de stationsnære områder.

Banedanmarks kommentarer:

I forhold til besvarelse af disse spørgsmål har Banedanmark modtaget svarbidrag fra Trafik, Bygge og Boligstyrelsen (tidligere Trafikstyrelsen), som oprindeligt har lavet foranalysen. Svaret gengives her:

En bane fra Jelling til Give via Billund Lufthavn blev i 2012 fravalgt på et indledende stadie på baggrund af vurderinger af passagergrundlaget og anlægsomkostningerne.

Anlægsomkostningerne blev ikke undersøgt på forundersøgelsesniveau, men blev vurderet til at være væsentligt højere end for den bane Jelling-Billund by, som VVM-undersøges nu, idet Give-løsningen indebærer en forlængelse af banen Jelling-Billund Lufthavn videre fra Billund Lufthavn til Give, i alt ca. 33 km ny bane.

Give-løsningen som blev vurderet i 2012 kunne desuden ikke betjene Billund by, og havde dermed et ringere passagerpotentiale end den løsning, der VVM-undersøges nu. Samtidig blev det i 2012-rapporten vurderet, at en omlægning af banen Jelling-Give (og dermed lukning af den eksisterende del af banen mellem Jelling og Give) medfører stor omvejskørsel og dermed rejsetidsforlængelse for passagerer på strækningen Vejle-Herning. Det blev dengang vurderet, at rejsetidsforlængelsen ville medføre passagertab.

Forslag fra høringen om Give-løsning

Forslaget om en Give-løsning fra VVM-høringen indebærer yderligere anlæg end den Give-løsning, som var med i Trafikstyrelsens rapport fra 2012.

Forslaget indeholder både anlæg den bane mellem Jelling og Billund by, der VVM-undersøges for øjeblikket, og dertil anlæg af en forlængelse fra Billund Lufthavn til Give. Desuden foreslås banen anlagt til 160 km/t, og ikke 120 km/t som forudsat i Trafikstyrelsens forundersøgelse. Det er ikke undersøgt, hvor store anlægsomkostningerne ved dette forslag vil være, men Trafik-Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at de vil være betragtelige.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at omvejskørslen Jelling-Give er et sted mellem 15 og 20 km afhængig af den konkrete linjeføring, herunder hvordan betjening af Billund by opnås. Det vil derfor give en væsentlig rejsetidsforlængelse mellem Jelling og Give, når togdriften på den nuværende bane nedlægges, og alle tog mellem Vejle og Herning i stedet skal køre via Billund Lufthavn.

Forslaget fra høringen indebærer desuden at Billund by banebetjenes med et særskilt togsystem mellem Billund og Billund Lufthavn. Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har ikke undersøgt passagerpotentiale eller økonomi for en sådan løsning, men den vurderes som mindre attraktiv for passagererne end forbindelsen med direkte tog Vejle-Billund By.

Samlet set vurderer Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen, at den foreslåede Jelling-Billund-Give-løsning inkl. bane Billund Lufthavn-Billund by åbenlyst vil resultere i væsentligt øgede anlægsomkostninger, og et reduceret passagergrundlag på strækningen Vejle-Herning pga. omvej idet eksisterende bane nedlægges, og rejsetiden dermed forlænges. Det er ligeledes åbenbart, at samfundsøkonomien forringes af omvejskørslen i den af borgeren

foreslåede løsning sammenlignet med den løsning, som Banedanmark VVM-undersøger.

Løsninger ved Billund Lufthavn

24V, Trekantområdets Brandvæsen, påpeger, at de viste lukninger af veje øst og vest for terminalbygningen ved Billund Lufthavn vil udgøre en væsentlig hindring for beredskabet og forsinke en effektiv brand- og redningsindsats i og omkring lufthavnsterminalen. 24V finder, at der ikke kan opnås tilfredsstillende løsninger på de beredskabsmæssige udfordringer ved placering af banen i terræn foran terminalbygningen. 24V påpeger endvidere, at anlægsfasen af en ny nedgravet station er kritisk, idet arbejdet vil påvirke flugtvejsforholdene i terminalbygningen, og at dette vil reducere det maksimalt tilladte antal personer i bygningen, samt at anlægsfasen vil være meget kritisk i forhold til en effektiv brand- og redningsindsats i og omkring lufthavnsterminalen. 24V påpeger, at stationen også kunne anlægges i gadeplan på omtrent samme placering, men pointerer samtidig, at placering af banen i gadeplan vil påvirke flugtvejsforholdene fra terminalbygningen i negativ retning, herunder hvis baneanlægget og perronen udgør en barriere mellem parkeringsarealer og terminalbygning. Endelig påpeger 24V, at banen foran terminalbygningen vil gøre det umuligt at anvende stigevogne under indsats på nordsiden af terminalbygningen.

223M, Sydøstjyllands Politi, kan af sikkerhedsmæssige årsager ikke anbefale en placering af perronen langs lufthavnsterminalen i gadeplan. 223M anbefaler derimod en placering langs Lufthavnsvej eller en placering langs lufthavnshavnsterminalen, hvor perronen er nedgravet.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark anerkender at det i forhold til en placering af perron langs lufthavnsterminalen er meget vanskeligt at kunne finde en løsning som er tilfredsstillende i forhold til såvel jernbanesikkerhed som beredskabssituationer. Netop derfor er denne løsning fravalgt i det videre arbejde.

I forhold til den nedgravede løsning, må det i anlægsfasen i samarbejde med beredskabet vurderes, om der vil være nogle løsninger som reducerer påvirkningen af flugtveje og muligheden for en effektiv beredskabsindsats.

25B mener, at stationen ved Billund Lufthavn bør graves ned nord for terminalen grundet de snævre pladsforhold omkring lufthavnsterminalen. 25B mener endvidere, det bør undersøges, om stationen ved Legoland nord/syd for Nordmarksvej kan erstattes af en shuttlebusordning fra stationen ved Billund Lufthavn til Legoland, Lalandia, o.a.

70K/V, Billund Kommune inkl. lokale aktører, mener, at en nedgravet station ved Billund Lufthavn vil være den mest optimale løsning, idet denne ikke skaber barrierer af nogen art mellem togrejsende og andre besøgende/passagerer, såvel gående som kørende (biler, busser og taxaer).

Jesper Ranfelt (BJ) spørger om en nedgravning ved lufthavnen er undersøgt som følge af politisk pres fra lufthavnen. Jesper Ranfelt ønsker desuden at vide hvorfor en nedgravet løsning ikke er undersøgt i Jelling.

36B mener, at man hellere skulle ansætte flere i indtjekningen og sikkerhedskontrollen i Billund Lufthavn, og at dette vil spare passagererne for 10-15 minutter. 36B mener, at denne løsning vil betyde langt mindre udgifter samt at man kan bevare naturen, som den er. Tilsvarende mener 186B/X231B, at Billundbanen er et ualmindeligt dårligt projekt, og at man hellere skulle investere i ekstra personale i indtjekning og sikkerhedskontrol i Billund Lufthavn for at reducere rejsetiden.

88V opfordrer til, at anlægget nedgraves forbi hotellet og dermed sikrer, at infrastrukturen både for hotellet og lufthavnen etableres med færrest mulige gener for de involverede parter eller en nedsænket model med anvendelige til- og frakørselsforhold. 88V påpeger samtidig, at den foreslåede terrænmodel såvel som den foreliggende nedsænkede løsning vil medføre en markant forringelse af 88V's ejendom og businesscase på ejendommen. 88V foreslår, at der snarest muligt aftales et konkret arbejds møde for at finde en brugbar model.

88V mener, løsningerne ved Billund lufthavn vil have markant negativ indflydelse på ejendommen beliggende Passagerterminalen 4, 7190 Billund, og at såvel løsningen i terræn som den nedsænkede model vil medføre betydelige gener og økonomisk tab.

94B foreslår, at stationen ved Billund Lufthavn anlægges imellem p-huset og Hovedvej 28.

Banedanmarks kommentarer:

Undersøgelsen af den nedgravede løsning ved Billund Lufthavn, er et forslag, som kom fra lufthavnen, og undersøgelsen er også finansieret af lufthavnen. I den sammenhæng har man vurderet, at det kun er nødvendigt at overdække banen ved lufthavnsterminalens forplads. Overdækninger af banen er ikke fundet relevant ved de øvrige stationsplaceringer.

I en efterfølgende fase vil man sammen med de lokale aktører finde en tilfredsstillende løsning med hensyn til adgang til hotellet mm.

Banedanmark har også undersøgt en løsning, hvor stationen placeres langs Lufthavnsvej, som en del af VVM undersøgelsen.

Det ligger udenfor projektets rammer at arbejde med optimering af sikkerhedskontrollen i Billund Lufthavn.

En nedgravning af banen i Jelling er ikke nødvendigt for at etablere en bane til Billund.

Løsninger ved Billund by

Birgitte Tremlett (BJ) spørger, om der ikke er for langt fra Billund by til Lalandia og om det ikke vil blive nødvendigt at sætte shuttlebusser ind da en gåtur på 1,6 km med unger om oppakning bliver ret langt.

Samtidig mener 70K/V, at det ved Legoland/Billund by er stationen nord for Nordmarksvej, der vil fungere bedst, og at det ikke er hensigtsmæssigt med jernbanens krydsning af en af byens mest befærdede veje i niveau frem til stationen på Legoland-siden.

Banedanmarks kommentarer:

Det er en del af Banedanmarks kommissorium at undersøge en bane til Billund, det vil således være en politisk beslutning om banen skal have endestation i Billund Lufthavn.

Der er langt fra stationen i Billund by til Lalandia. Banedanmark har ikke forudsat særlige shuttlebusser, som vil koste ekstra driftsomkostninger og også har en ulempe i form af en omstigning med ventetid, som forringer værdien. Afstanden til rejsemålene i Billund by indgår i den endelige trafikprognose. Men de lokale trafikselskaber kan selvfølgelig vælge at indsætte shuttlebusser.

Hærvejsmotorvejen

10B mener, at lokalområdet ødelægges fuldstændigt, hvis der etableres en østlig løsning med Hærvejsmotorvejen.

20B mener ikke at der er medtaget en vurdering af, hvor mange passagerer togbanen mister, når den nye Midtjyske Motorvej forbinder Herning-Kolding/Haderslev direkte med afkørsel ved Billund Lufthavn.

30B mener, at 0-løsningen er at foretrække og mener ikke, at Banedanmarks beregninger i tilstrækkelig grad inkluderer den planlagte midtjyske motorvej. 30B mener desuden, at Billund-banen som enkeltsporsbane er meget ufleksibel og sårbar ift. tingene, som sker på Grejsdalsbanen.

130B påpeger at den Midtjyske Motorvej mellem Herning og Kolding/Haderslev er sandsynligvis en realitet om få år. Der er i lokalområdet stor opbakning til at motortrafikvejen fra Horsens Syd til Tørring opgraderes til motorvej og støder til den Midtjyske Motorvej med direkte adgang til Billund Lufthavn. Hermed er infrastrukturen til Billund Lufthavn fuldendt og togbanen er overflødig.

Bent Ganzhorn (BB) påpeger, at Vejdirektoratet er ved at planlægge en Hærvejsmotorvej, som i en af linjeføringerne skal krydse Billundbanen. Han vil derfor vide om Banedanmark og Vejdirektoratet arbejder sammen.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er allerede i dialog med Vejdirektoratet. Denne dialog vil fortsætte i en efterfølgende fase hvis det besluttes at realisere begge projekter, med henblik på at udvikle en samlet kosteffektiv løsning.

Trafikale forhold

Vindmølletransporter

3F, 12V, 14V, 20B, 22F, 74B, 93B, 95B, 182B påpeger, at hvor Billundbane krydser rute 473, Bredsten landevej og rute 176 Tykhøjvej på bro (bane over vej) vil dette være til stor gene for vejtransporter, da disse veje ofte benyttes til specialtransporter. 3F og 14V påpeger, at Gadbjergløsningen vil gøre det umuligt at transportere vindmølledele fra Welcon A/S til udskibning i Esbjerg. 12V påpeger, at hvis banen bliver ført over Rute 176 og Rute 473, bliver det ikke mere muligt at udføre høje transporter til Vest- og Nordjylland, hvor Fredericia Havn bruges, som udskibning- indskibningshavn. Dette gælder for alle tre linjeføringer.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er i forbindelse med den offentlige høring af projektet, blevet gjort opmærksom på problemerne med de særlige transporter på de ovennævnte veje. Banedanmark har efterfølgende undersøgt mulighederne for at ændre projektet til 'vej over bane løsninger' på de nævnte lokaliteter. Løsningerne undersøges i den supplerende VVM-undersøgelse.

Fårupvej mv.

54F (Jelling Lokalråd) finder det betænkeligt og kritisabelt, at høringen kun omfatter banestrækning mod Billund, startende vest for Fårupvej. De mener det er indlysende, at Billundbanen har udgangspunkt i Jelling Station. 54F mener endvidere, at der i VVM materialet er for lidt fokus på løsning af de trafikale problemer i Jelling, og at Banedanmark og Vejle Kommune sammen skal finde acceptable løsninger på de voksende trafikproblemer igennem Jelling. Det gælder først og fremmest ifm. banens krydsning af Fårupvej.

6B, 8B ønsker at vide, hvorfor VVM-redegørelsen ikke omfatter strækningen mellem Jelling og Vejle og hvorfor afviklingen af trafikken på Fårupvej er prioriteret så lavt i VVM-redegørelsen? Vil Banedanmark udarbejde forslag til en holdbar løsning på de trafikale udfordringer omkring Fårupvej, baseret på faglige undersøgelser, der belyser problematikken tilstrækkeligt?

225B spørger om løsningen på de afledte trafikproblemer i Jelling (Fårupvejkrydsningen mv.) udelukkende er en kommunal opgave, eller om der i baneprojektet vil blive afsat et beløb til disse anlægsarbejder (fastsat ved forhandling mellem Banedanmark og Vejle Kommune)? Hvis et sådan beløb aftales, vil beløbet da kunne frigives til anlægsarbejderne for regulering af vejanlæg mv. på nuværende tidspunkt, så anlæggene kan gennemføres

uden at afvente, at et endeligt projekt om en årrække påbegyndes?
Situationen vil svare til en forlods ekspropriation af en privat en ejendom, der berøres vitalt af projektet.

5B, 17B, 76B mener at når antallet af tog gennem Jelling stiger fra de nuværende 2 tog i timen til 6 tog i timen, vil de ulemper, som jernbaneoverskæringen på Fårupvej medfører, øges kraftigt. 5B og 17B foreslår en nedgravning af banen mellem Skovgade og Fårupvej. Løsningen er ikke billig, men giver en afgørende forskel for trafikken og trafiksikkerheden i Jelling og byen som helhed. 5B påpeger endvidere, at strækningen mellem Jernbanegade og Bredager i så fald kan nytænkes med grønne områder og parkering.

54F, 26B, 11B, 54F og 26B peger på løsninger, der kan afhjælpe problemer med ophobninger af biler på Fårupvej. Første prioritet er en åben nedgravning af jernbanespor under Fårupvej, således at trafikken gennem Jelling kan foregå uhindret i forhold til jernbanen. Alternativt kan krydset Fårupvej-Bredager-Ringvejen bygges om. Krydset er forskudt idet Ringvejen og Bredager "rammer" Fårupvej forskudt for hinanden. 54F og 26B foreslår, at krydset ændres fra at være forskudt til, at Ringvejen og Bredager rammer Fårupvej overfor hinanden, således at der skabes mulighed for, at trafikken ad Ringvejen og Bredager kan køre lige over Fårupvej, også når bommene er nede. Der skal etableres signalanlæg, hvorved store dele af trafikken syd for jernbanen vil kunne afvikles, også når bommene er nede. Nord for jernbanen foreslår 54F og 26B, at der i krydset Fårupvej-Jernbanevej etableres en vognbane til venstresvingende bilister, der kommer kørende ad Fårupvej fra nord mod syd, og som ønsker at svinge til venstre mod øst ad Jernbanevej. Jernbanevej bør være åben for trafik i begge retninger, og således ikke ensrettes som foreslået på side 40 i VVM redegørelsen. En ensretning vil svække mulighederne for at sive gennem byen og øge ophobningen af biler på Fårupvej.

33K, 206V ønsker at de trafikale problemer, der vil opstå som følge af flere tog, løses på en fremtidssikret og optimal måde, og at nødvendige tiltag indgår som en del af et kommende anlægsprojekt.

195B stiller på vegne af en række beboere på Jernbanevej i Jelling, forslag om at Fårupvej føres under banen. Forslaget vil berøre adgangsforholdene for ca. 8 ejendomme, to busstopsteder skal flyttes, og forslaget vil formentlig også indebære, at Jernbanevej lukkes for biltrafik mod Fårupvej, hvilket ifølge 195B, ved fornuftig planlægning, vil være uden større betydning for funktionerne i Midtbyen. 195B mener, at vejunderføringen vil være et væsentligt mindre projekt, end en underføring af banen. 195B håber, at forslaget vi indgå i de drøftelser/ forhandlinger, som i forbindelse med projekteringen af Billundbanen skal være mellem Banedanmark og Vejle Kommune.

Banedanmarks kommentarer:

Projektet Ny Bane til Billund starter umiddelbart vest for Fårupvejs krydsning af banen. Derfor er der i projektet ikke medtaget eventuelle ændringer af

forholdene fra Vejle til Fårupvej. Dog er der, efter ønske fra Vejle kommune, medtaget et tilvalg, der omfatter etablering af lysregulering (vejsignaler) i forbindelse med overkørslen på Fårupvej.

Det er endvidere ikke Banedanmarks opfattelse, på baggrund af gennemførte simuleringer, at de vejtrafikale problemer i forbindelse med overkørslen på Fårupvej er af en størrelse, der kan retfærdiggøre, at der etableres vejkrydsning ud af niveau med banen eller en større eller mindre nedgravning af jernbanen gennem Jelling. Dette gælder også i en eventuel fremtidig situation, hvor tre tog i timen pr. retning skal igennem Jelling.

Såfremt tilvalget om signalregulering af krydset besluttet, udføres anlægsarbejderne samtidig med etablering af banen til Billund. Der er ikke mulighed for at fremrykke anlægsarbejderne.

Ændringer af krydset Bredager/Fårupvej/Ringgaden, og forbedringer ved krydset Fårupvej/Mølvangsvej, vedrører ikke etableringen af Ny bane til Billund, hvorfor det ikke er medtaget i projektet.

26B påpeger at i dag går bommene ned før togene fra Vejle er kørt til perron i Jelling for passagerudveksling. 26B foreslår, at bommene i stedet først skal gå ned, når toget er klar til at afgang fra perron. Dette vil give kortere spærretider for vejtrafikken.

6B ønsker at vide, hvor mange minutter trafikken på Fårupvej dagligt vil være stoppet, og hvor mange forsinkelse det vil medføre for trafikanterne? Hvilke trafikale forbedringer vil en ensretning af Jernbanegade medføre? Hvor mange biler i døgnet kommer til at benytte den alternative rute; Bethaniavej, forbi Byens Hus til Møllegade via den nye sivegade? Hvilke konsekvenser vil den alternative rute medføre for beboerne langs denne, og hvordan vil flytning af trafikken til den alternative rute forbedre afviklingen af trafikken på Fårupvej?

Martin Skovlyst (BJ) opfordrer til at man lave nogle simuleringer hvor man prøver at lukke bommene i krydset ved Fårupvej så man kan få en ide om hvorvidt køerne bliver 100m eller 300m lange.

6B spørger, hvordan og hvor meget trafikikkerheden forbedres med en signalregulering i forhold til signalanlæg.

Jens Albrechtsen, Jelling (BJ) og 84B påpeger at trafikregulering ved Mølvangvej ikke er undersøgt i VVM redegørelsen, men det er blot nævnt, at man kan bruge en sivevej og trafikregulering. Den omtalte sivevej er slet ikke gearet til det omfang af trafik. Derudover er dette et kryds der benyttes rigtig meget af skolebørn, hvorved det virker underligt at man ikke har undersøgt dette bedre.

Banedanmarks kommentarer:

Når Banedanmarks Signalprogram er gennemført på strækningen, vil overkørslen ved Fårupvej komme til at fungere på en lidt anden måde end i

dag. Det betyder bl.a. at bommene vil lukke senere ned for tog i retning fra Vejle mod Herning/Billund, da bommene ikke længere behøves at blive lukket lang tid før toget kommer til Jelling station. Bommene vil i stedet lukke ned så overkørslen er sikret lige før togets afgang fra stationen.

Bommene ved Fårupvej forventes at være lukkede i omkring 1½ minut for hvert tog, og i tilfælde af at tilvalget om signalregulering besluttes, vil det være ca. 20 sekunder længere pga. lyssignalernes skift mellem grønt og rødt. Med en trafik på 6 tog pr. time, svarer det til at trafikken er stoppet i omkring 9 til 11 minutter hver time.

Banedanmark har foretaget trafiksimuleringer af trafiksituationen i Jelling, efter banen er bygget. Simuleringerne viser, at vejtrafikken godt kan afvikles, men at der i perioder vil være længere kø ved overkørslen end i dag. Dette forhold er drøftet med Vejle Kommune, som på denne baggrund har ønsket, at der etableres signalregulerede kryds omkring overkørslen.

Trafiksimuleringerne af denne løsning viser, at der vil være en positiv effekt for trafiksikkerheden og overskueligheden af krydset. Signalreguleringen medfører at det ikke er muligt at køre ind ad Jernbanegade fra Fårupvej, og der derfor må køres ad andre veje. Det kan enten være via Bredager og Skovgade, eller via Bethaniavej og Møllegade. Sivevejen mellem Bethaniavej og Møllegade er dog ikke egnet til større mængder trafik.

En eventuel trafikregulering ved Mølvangvej er ikke relevant i forbindelse med etablering af en ny bane til Billund.

54F foreslår, at der etableres adgang fra både Jernbanevej og Bredager til Jelling Station, via en fodgængertunnel placeret mellem Stationen og Møllegade. Tunnellen kan også benyttes som trafiksikker adgang til Midtbyen fra boligområderne syd for banen.

Banedanmarks kommentarer:

Forbedring af adgangsforholdene til Jelling station indgår ikke i projektet Ny bane til Billund. Det skyldes at omkostningerne til en sådan tunnelforbindelse vil være forholdsvis store, og ikke er nødvendige for at lave en bane til Billund.

Vejlukninger

13B påpeger at offentlige veje bliver lukket og trafikken skal køre omveje på imellem 7 – 11 km. Lokalsamfund bliver afskåret/delt fra det øvrige samfund. Skolebusser og den øvrige transport skal køre omveje. Det vil koste mange penge i al fremtid. Børn skal en omvej til kammeraterne, naboer skal en omvej for at besøge naboer. Erhvervsdrivende, landbrug og håndværkere bliver belastet ved at udføre deres erhverv. Landbrugsejendomme får deres jorder skåret over, og skal køre en stor omvej for at komme til at dyrke og tilse deres jorder. Nogle landbrug, må helt lukke, med store tab og tabte arbejdspladser til følge.

33K spørger om der i den samlede planlægning for banen tages højde for virksomheder, der har særligt transportbehov, herunder at transporten også fremover kan pågå uhindret på Vejle Kommunes vejnet.

57B, 58B påpeger, at der vil være overordentligt store daglige gener for mange mennesker på grund af lukning af veje i lokalområdet.

22F, 74B, 77B, 91B mener ikke, at betydningen af de gener der opstår i forbindelse med vejlukninger og trafikændringer ved baneoverskæringer m.v. er blevet opgjort, så der kan tages stilling til hvad det ville betyde for den enkelte og for samfundet. Nogle eksempler er Fårupvej i Jelling og Nordmarksvej i Billund. Der er rigtig mange flere.

206V mener at Nordlig eller Sydlig Jellingløsning vil have alvorlige konsekvenser for deres landbrugsdrift, da ca. halvdelen af deres arealer ligger syd for den kommende bane. Derfor vil alt deres erhvervsmæssige transport få en ekstra transportafstand på ca. 3 km, i alt 6 km. pr transport frem og retur, hvilket har store økonomiske følger.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er bevidst om, at vejlukninger i forbindelse med projektet vil medføre omvejskørsel med gener til følge for dem, der lever og arbejder i området mellem Jelling/Gadbjerg og Billund. Vejlukninger og placering af overkørsler er aftalt med Vejle Kommune, der er vejmyndighed.

Omkostninger som følge af vejlukninger (omvejskørsel) og standsning ved bomme i de nye overkørsler er ikke afrapporteret i VVM materialet. Til gengæld vil omkostningerne blive beregnet efter den normale beregningsmetode og indgå i de samfundsøkonomiske analyser, der indgår i det beslutningsnotat, som politikerne skal træffe beslutning på baggrund af. I den supplerende VVM-undersøgelse undersøger Banedanmark ekstra overkørsler på alle tre linjeføringer, for at gøre omfanget af omvejskørsler mindre.

Hvad angår landbrugsejendomme, der får deres jorder delt, vil der i de kommende faser af projektet skulle gennemføres en omfordeling af landbrugsjord, således at landbrugene langs banen, så vidt muligt, samles på en side af banen og omvejskørsel minimeres.

39B, 145B, 181B/V spørger om man har taget højde for, at de gamle veje og huse ikke kan holde til den tunge trafik? Lukning af vejene Bavnevej og Nedvadvej (Gadbjergløsningen) vil skære lige igennem deres privatveje og dele deres lille lokalsamfund i 3 dele. Dette vil medføre en omvej på mere end 5 km, for at besøge deres nærmeste naboer, og have store konsekvenser for de mange mennesker, der bruger småvejene omkring Smidstrup til rekreative formål

22F, Lokalråd Vejle Vesteregn er meget bekymret over det store indgreb en ny bane til Billund, uanset linjeføring, vil have for hele lokalområdet. Banen vil opdele området på grund af vejlukninger. Lukninger af veje som Gødsbølskovvej, Bavnevej, m.f., som vil give borgere op til 8 km. omvejskørsel, er fuldstændig uacceptabel.

89B påpeger at lukning af Gødsbølsskovvej (Gadbjergløsningen) vil medføre, at adresserne Gødsbølsskovvej 9, 11, 13, 13A og 15 afskæres adgang til Gødsbølsskovvej ad den rute, der benyttes i dag. Det vil medføre en øget trafik på de øvrige private veje omkring Gødsbølsskovvej. Disse veje er ikke dimensioneret til tung trafik fra eksempelvis landbrug. 89B foreslår, at der overvejes en løsning, der fortsat giver ovennævnte adresser adgang til Gødsbølsskovvej, hvor en eventuel bane skærer vejen.

74B mener at konsekvenserne for mennesker er væsentlige, da man trafikalt laver en stor barriere. Gadbjergløsningen har 10 faunapassager, mens man lukker de mindre veje for befolkningen. Gadbjergløsningen giver de absolut største omveje på op til 8,1 km. Nedvadvej, Bavnevej og Gødsbølsskovvej lukkes til stor gene for landbruget, turismens udvikling og det rekreative brug af området. Vi vil på det kraftigste opfordre Banedanmark til at finde løsninger hvor de mindre veje og vandrestier IKKE lukkes, uanset hvilken løsning der måtte vælges.

145B påpeger at på grund af Gadbjergløsningen vil de kun få en udkørselsvej (Bavnevej 22 i Give), så post, skraldemand, skolebus m.m. ikke vil kunne køre forbi deres ejendom. De vil også få meget langt til kollektiv transport.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har i forbindelse med den offentlige høring fået mange tilkendegivelser om, at de tre linjeføringer vil medføre uhensigtsmæssigheder, i form af omvejskørsel og opsplittning af lokalsamfund, mv. for borgere, landbrug og øvrige erhvervsdrivende i området mellem Jelling/Gadbjerg og Billund. Ud fra de indkomne høringssvar er uhensigtsmæssighederne størst i forbindelse med Gadbjergløsningen. Banedanmark undersøger, i den supplerende VVM-undersøgelse, mulighederne for at tilføje ekstra overkørsler, der kan reducere uhensigtsmæssighederne af de tre linjeføringer. For Gadbjergløsningen stilles der forslag om at indarbejde en overkørsel på Gødsbølsskovvej og en overkørsel ved Nedvadvej/Bavnevej. Det er Banedanmarks opfattelse, at de to overkørsler vil reducere uhensigtsmæssighederne af Gadbjergløsningen.

På baggrund af høringen har Banedanmark endvidere tilføjet et kort stykke grusvej, som giver forbindelse til ejendommene på Gødsbølsskovvej 9, 11, 13, 13A og 15. Ligeledes tilføjes en ny adgangsvej til Gødsbølsskovvej 9.

73B påpeger, at der i mange år har været stoppested for den kommunale skolebus på hjørnet af Førstballevej / Grydedalvej. Den bliver lukket af banen, og Grydedalvej bliver også lukket, så bussen kan ikke længere køre den vej rundt til Mørup. Hvordan bliver det problem løst?

Kurt Jakobsen, Åst Borgerforening (BB) spørger om der er lavet beregninger vedrørende skolebusser og børn, når vejene omkring baneanlægget bliver lukket. Og om beregningerne også gælder friskoler.

Birgitte Tremlett (BB) spørger hvordan omveje for skolebørn bliver behandlet.

Kurt Jakobsen, Åst Borgerforening (BB) påpeger at når man lukker Åstbyvej, så lukker man en skolevej? Der bor børn på begge sider.

Banedanmarks kommentarer:

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at sige, hvordan busruten og køreplanen for den pågældende skolebus vil se ud efter etableringen af en bane til Billund. Det er Sydtrafik, der planlægger og driver den pågældende skolebus. Det er Banedanmarks opfattelse, at Sydtrafik vil være i stand til at planlægge en busbetjening, der vil være til gavn for skolebørnene.

Banedanmark har, i den supplerende VVM-undersøgelse, undersøgt etablering af ekstra overkørsler, bl.a. hvor skolebussernes ruter krydser Stavnkærvej og Åstbyvej, hvorved skolebussene vil kunne køre som hidtil.

4B, 206V finder det mærkeligt, at man vælger at lukke Gammelbyvej frem for Gammel Viborgvej. Gammel Viborgvej er smallere og har mindre trafik, end Gammelbyvej.

206V påpeger, at såfremt den Nordlige eller Sydlige Jellingløsning bliver valgt, vil det kræve en kraftig opgradering af vejsystemet i området mht. Gammel Viborgvej, Ollerupvej, og Hærvejen fra Gammel Viborgvej til Gammelbyvej, da vejene i dag ikke kan håndtere den megen ekstra trafik som en lukning af Gammelbyvej/ Kiddegårdsvej vil flytte over på Gammel Viborgvej. Der skal særligt være fokus på dårlige oversigtsforhold i vejkryds og de meget smalle vejbaner.

Banedanmarks kommentarer:

Placering af overkørsler på de tre løsningsforslag er foretaget i samarbejde med Vejle kommune. Således også overkørslen på Gammel Viborgvej. Som følge af de indkomne høringsvar er det undersøgt om overkørslen på Gammel Viborgvej skal flyttes til Gammelbyvej. Konsekvenserne og omvejskørslerne ved enten en lukning af Gammel Viborgvej eller Gammelbyvej/Kiddegårdsvej er forholdsvis ens, da de medfører en flytning af stort set samme trafikmængde til den anden vej. Ud fra en samlet vurdering er det valgt at fastholde lukningen af Gammelbyvej/Kiddegårdsvej, selvom det medfører øget trafik med landbrugskøretøjer gennem Mølvang.

Det er Banedanmarks opfattelse, at vejnettet i området ved Gammel Viborgvej og Gammelbyvej har en kapacitet, som godt vil kunne håndtere den ændring af trafikken på vejnettet, som vejlukninger forårsaget af Jellingløsningerne vil medføre. Dette gælder både med hensyn til vejbredder og oversigtsforhold.

122V har en vognmandsforretning i Åst. Mere end halvdelen af 122V's kørsel er i syd-og østlig retning. Hvis den sydlige Jellingløsning vælges vil Åstbyvej

bliver spærret, hvilket betyde daglig omvejskørsel. 122V anslår, at han dagligt vil få 10-15 km ekstra kørsel. 122V anslår den årlige ekstrakørsel til ca. 3000 km, hvilket vil koste ca. 12.000 kr. i brændstof

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har i forbindelse med den offentlige høring modtaget tilkendegivelser af, at de tre linjeføringer vil medføre uhensigtsmæssigheder, i form af omvejskørsel og opsplittning af lokalsamfund, mv. for borgere, landbrug og øvrige erhvervsdrivende i området mellem Jelling/Gadbjerg og Billund. Banedanmark har derfor set på mulighederne for at tilføje ekstra overkørsler, der kan reducere uhensigtsmæssighederne af de tre linjeføringer. For Jellingløsningerne stilles der forslag om at indarbejde en overkørsel på Åstbyvej (Sydlig Jellingløsning) og en overkørsel på Stavnkærvej (Nordlig Jellingløsning). Det er Banedanmarks opfattelse, at de to overkørsler vil reducere uhensigtsmæssighederne af Jellingløsningerne. Banedanmark undersøger de nye overkørsler i den supplerende VVM-undersøgelse.

Billund Lufthavn

33K påpeger, at den nye station ved Billund Lufthavn skal placeres således, at lufthavnens interesser sikres optimalt.

Jørgen Braad (BB) mener, at rejsen til lufthavnen først kan anses som afsluttet når den enkelte flypassager står inde i terminalen. Det betyder, at linjeføringerne, som slutter ved lufthavnsvej, stadig har langt til stationen. Han foreslår, at man projekterer en tunnel på de 230 meter til lufthavnen, så man kunne køre på en form for rullende fortove. Jørgen Braad (BB) mener heller ikke at en løsning som ender direkte foran lufthavnsbygningen giver mening.

Jørgen Braad påpeger desuden, at mange andre muligheder betyder, at toget skal køre på høje spuns vægge hvor der så er færre muligheder for at komme på tværs med bilen, og at det vil gøre det endnu sværere at finde en parkeringsplads.

Banedanmarks kommentarer:

Valg af stationsplacering ved Billund Lufthavn er en politisk beslutning, der vil blive taget i forbindelse med beslutning af det samlede projekt. Banedanmark fremlægger to mulige stationsløsninger ved Billund Lufthavn, hhv. en station placeret ved Lufthavnsvej og en nedgravet løsning ved passagerterminalen. Stationen ved Lufthavnsvej vil betyde, at de rejsende vil have en gangafstand til terminalen på ca. 200 meter. Dette vil ikke være tilfældet med en løsning ved passagerterminalen. Til gengæld koster denne løsning væsentlig mere.

De forskellige gangtider til lufthavnen bliver regnet med i de samfundsøkonomiske beregninger af de enkelte løsninger. De minutter ekstra, det tager at gå vil blive lagt oveni, så det kommer til at være til fordel for en løsning som er langt væk og til fordel for den løsning, der er tættere på.

Det er ikke en del af projektet at etablere en gangforbindelse ude af niveau med forpladsen. Såfremt Billund Lufthavn ønsker at etablere en sådan forbindelse, forventes en overdækket gangbro at være billigere, og mere attraktiv, i forhold til en gangtunnel.

Vejle-Struer

15K påpeger at halvtimesdrift mellem Vejle og Billund betyder, at det kun vil være muligt at betjene strækningen Vejle-Herning med ét tog i timen i hver retning. 15K (Region Midtjylland) finder, at det er en dyr pris at betale for at få halvtimesdrift Vejle-Billund helt at afskære sig muligheden for at få flere forbindelser mellem Vejle og Herning, især i myldretiden. 15K foreslår en mere fleksibel model, som også tager højde for passagerer nordfra, som skal til Billund. Nogle af forbindelserne (f.eks. hver anden time) mellem Vejle og Billund kunne med fordel køres med skift i Jelling/Gadbjerg, så Billund-turen på disse ture kun køres mellem Jelling/Gadbjerg og Billund. Passagerer fra såvel Vejle som Herning (og længere mod nord) vil så skulle skifte i Jelling/Gadbjerg. På den måde dækkes et meget større opland med gode togforbindelser både mod nord og syd. 15K fraråder desuden en total afkobling af de gennemkørende tog fra København til Struer. 15K finder, at det er vigtigt at fastholde et vist antal daglige direkte forbindelser, evt. med stop i Jelling/Gadbjerg. På sigt finder 15K det hensigtsmæssigt at foretage en udretning af banen Vejle-Jelling, så den går mere direkte i stedet for over Grejsdalen. Det vil betyde hurtigere rejsetider til såvel Billund som til Herning-Holstebro-Struer.

Banedanmarks kommentarer:

Halvtimesdrift på Billundbanen vil have konsekvenser for driften på Vejle-Struer. Dette fremgik allerede af Trafikstyrelsens foranalyse af Billundbanen. Banedanmark har siden gennemført simuleringer af driften på Billundbanen/Vejle-Struer, som viser, at det kan lade sig gøre at køre trafikken mod Billund som forudsat, men at der fremover kun kan køre et tog i timen mod Herning, og at det bliver nødvendigt at afkoble disse fra landsdelstrafikken for at opnå en robust trafikafvikling. Simuleringerne bekræfter dermed forventningerne fra foranalysen.

Hvis halvdelen af forbindelserne mod Billund var baseret på omstigning i Jelling/Gadbjerg vil det medføre en ekstra omstigning og dermed en markant forringelse i forhold til nuværende buslinje 43 til Vejle, som banen til Billund skal erstatte.

Udbygning af infrastrukturen mellem Vejle og Jelling indgår ikke som en del af projektet Ny banen til Billund. Banedanmark tager Region Midtjyllands synspunkter til efterretning.

20B påpeger at Vejle Sygehus i dag betjenes af Regionaltoget. Når der er time-drift mod Herning og ½ time-drift mod Billund, hvilke tog skal så fremover betjene Vejle Sygehus?

Banedanmarks kommentarer:

I forbindelse med undersøgelserne af Ny bane til Billund er det forudsat, at Vejle Sygehus som i dag betjenes af togene mellem Vejle og Herning, og at togene mellem Vejle og Billund ikke standser ved stationen.

27B/V påpeger at betjeningen af Billundbanen betyder, at mulighederne for at forbedre betjeningen af strækningen Vejle-Herning-Struer forringes, da kapaciteten på delstrækningen Vejle-Jelling vil være opbrugt. Både passagerer- og godstrafik til og fra Nordvestjylland vil blive ramt. 27B/V mener, at den bedste løsning vil være en dobbeltsporsløsning mellem Vejle-Jelling/Gadbjerg. Alternative og billigere tiltag i kombination kan være:

- Hastighedsopgradering af 9 km strækning fra nuværende 70 km/t til f.eks. 85-100 km/t
- Etablering af 300 meter lange krydsningsspor ved én de tidligere mellemstationer i Højgård eller Hørup
- Forlængelse af krydsningssporet fra Jelling i retning mod Grejsdal, ca. 3-4 km.
- Driftskobling af tog i Jelling/Gadbjerg, således der kan opnås halvtimesdrift mellem Vejle-Billund henholdsvis Vejle-Herning.

27B/V mener, at VVM-redegørelsen bør udvides med en belysning af ovenstående løsningsforslag. Forslagene bør som minimum beskrives som tilvalgsmuligheder på lige fod med etablering af station i Gadbjerg og prissættes i det kommende beslutningsgrundlag.

Banedanmarks kommentarer:

Udbygning af infrastrukturen mellem Vejle og Jelling indgår ikke som en af projektet Ny bane til Billund. Banedanmark har ikke vurderet effekten af de af 27B/V stillede forslag til udbygninger af infrastrukturen mellem Vejle og Jelling.

Driftskobling af tog i Jelling/Gadbjerg er tidligere blevet undersøgt, og er fravalgt. Det kan ikke nås i det krydsningsmønster, som anlægget indrettes til, og ville medføre væsentligt længere rejsetid mellem Vejle og Billund og mellem Vejle og Herning.

27B/V mener, at det i afsnittet "0-alternativ" bør fremhæves, at muligheden for øget togbetjening på strækningen Vejle-Herning bevares, og vil kunne udnyttes i det kommende trafikudbud for Midt- og Vestjylland, der pågår netop nu.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark tager synspunktet til efterretning.

33K, Vejle Kommune, har tidligere fremført, og vil gerne igen fremføre et ønske om en opgradering af banen gennem Grejsdalen, idet dette vil være optimalt af hensyn til rejsetid og kapacitet. Den nye bane samt banen til Struer er med i statens genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland, hvilket betyder, at alle passagerer mod Billund eller Struer skal skifte i Vejle

til dieseldrevne tog. Vejle Kommune har i brev til daværende transport- og bygningsminister den 17. november 2016 anbefalet, at en kommende bane mellem Vejle og Billund ikke medtages i udbuddet, idet dette vil afskære muligheden for eksempelvis en direkte forbindelse mellem Odense og Billund.

Banedanmarks kommentarer:

Udbygning af infrastrukturen mellem Vejle og Jelling indgår ikke som en del af projektet Ny bane til Billund. Banedanmark har gennemført simuleringer af driften på Billundbanen/Vejle-Struer, som viser, at det bliver nødvendigt at afkoble tog mod Herning fra landsdelstrafikken for at opnå en robust trafikafvikling med en ny bane til Billund, og dermed anser Banedanmark det ikke for en reel mulighed at opnå direkte forbindelser mellem fx Odense og Billund. Dette bekræfter vurderingen i Trafikstyrelsens foranalyse af Billundbanen, som var kendt, da beslutningen om de igangværende undersøgelser blev truffet. Udbud af trafikken i Midt- og Vestjylland gennemføres af Transportministeriets departement. Det vil være naturligt at udbyde trafikken på Billundbanen sammen med trafikken mod Vejle blandt andet pga. muligt materiefællesskab, hvilket er forudsat i Banedanmarks samfundsøkonomiske beregninger af driftsøkonomi.

16B, 57B, 58B, 77B mener, at mulighederne for at tage Intercity-lyntog fra Jelling til København bliver kraftigt forringet, som følge af etableringen af Billundbanen. Dette gælder for alle stationer mellem Vejle og Struer.

Søren Søndergaard (BJ), 130B, 186B påpeger at det ikke fremgår af Togfonden DK, at en Billundbane må forringe trafikforholdene for Vejle-Struerbanen ved f.eks. øget rejsetid, afkobling fra landstrafikken, og fjernelse af myldretidstog. Af Togfonden DK fremgår det, at Vejle-Struer skal opgraderes med en forventet reduktion af rejsetiden på 24 min. mellem Vejle og Struer.

Banedanmarks kommentarer:

Halvtimesdrift på Billundbanen vil have konsekvenser for driften på Vejle-Struer. Dette fremgik allerede af Trafikstyrelsens foranalyse af Billundbanen og er derfor ikke nyt. I forbindelse med nærværende undersøgelser er der gennemført simuleringer af driften på Billundbanen/Vejle-Struer. Simuleringerne bekræfter resultaterne fra foranalysen.

Begrænsning på driften på Vejle-Struer, mulig øget ventetid i Herning og afkobling af Vejle-Struer fra landsdelstrafikken er således sandsynlige konsekvenser af halvtimesdriften på Billundbanen. Det skal dog påpeges, at det i forbindelse med genudbud af trafikken i Midt-og Vestjylland, er en forudsætning, at der dagligt skal køre 4 togafgange pr retning mellem København og Struer (via Vejle), når der en ny togoperatør overtager driften i Midt-og Vestjylland, inkl. Vejle-Struer i 2020. I dag kører hvert andet tog fra Struer til Vejle videre til København. Delvis afkobling af landsdelstrafikken er således en konsekvens af det kommende udbud af trafikken i Midt-og Vestjylland.

20B, 22F 57B mener, at en reduktion af de gennemgående togafgange mellem Herning – Struer og København, fra hver anden time til 4 afgange pr. døgn, vil være en alvorlig serviceforringelse. Ikke alene vores område men en stor del af det midt- og vestjyske område.

20B, 130B savner en vurdering af den reduktion af passagerer på Vejle-Struer, det vil medføre, når rejsetiden bliver længere, og når banen afkobles fra landstrafikken.

Banedanmarks kommentarer:

I dag betjenes Vejle-Struer med timedrift i begge retninger. Hvert andet afgang starter/ender i Fredericia, hver anden kører igennem til København (med driftskobling i Fredericia). Efter genudbud af trafikken i Midt-og Vestjylland skal der køre 4 togafgange pr. retning mellem København og Struer (via Vejle), når en ny togoperatør overtager driften i Midt-og Vestjylland, inkl. Vejle-Struer i 2020. Den delvise afkobling af landsdelstrafikken er således en konsekvens af det kommende udbud af trafikken i Midt-og Vestjylland. På baggrund af de trafikale analyser forventes det ikke muligt at kunne opretholde de sidste 4 afgange, hvis der træffes beslutning om anlæggelse af Billund banen. Der er ikke foretaget analyser af at fjerne dem.

196B, 187B spørger hvorfor man arbejder med halvtimesdrift på Billundbanen. Hvis det er affødt af, at busrute 43 kører i halvtimesdrift, må man huske, at selv et Lint tog kan tage flere passagerer end en bus. Vil timedrift ikke kunne klare efterspørgslen? Hvis man kørte Herning- og Billundtogene sammenkoblede til Gadbjerg/Jelling, hvad ville det betyde for belastningen af Vejle-Jelling? Hvis man indrettede en krydsningsstation i Hørup, hvad ville det så betyde? Vil et eller flere af disse forslag gøre det muligt at opretholde de gennemkørende tog (IC-tog) og måske udvide driften på Vejle-Struer.

Banedanmarks kommentarer:

Den nye bane til Billund skal ikke medføre en forringelse af betjeningen af Billund Lufthavn i forhold til dagens betjening med bus. Derfor forudsættes samme betjening med to tog pr. time pr. retning. Det var en forudsætning i foranalysen at et tog i timen pr. retning ikke var en tilstrækkeligt attraktiv betjening med kollektiv transport. Driftskobling af tog i Jelling/Gadbjerg er tidligere blevet undersøgt og er fravalgt, da det vil give væsentligt længere rejsetid mellem Vejle og Billund og mellem Vejle og Herning. Banedanmark har ikke undersøgt en ekstra krydsningsstation mellem Vejle og Jelling, men vurderer umiddelbart, at det ikke vil være tilstrækkeligt til at udvide trafikken. Det bliver under alle omstændigheder et meget sårbart system, hvor det sandsynligvis er umuligt at opnå en tilstrækkelig robust trafikafvikling uden afkobling fra landsdelstrafikken.

226K (Struer Kommune) kan ikke acceptere, at strækningen Vejle-Struer bliver adskilt fra landstrafikken på grund af en ny bane til Billund. Det vil betyde færre tog, unødvendig ventetid i Herning, og samtidig vil der ikke være direkte tog til København, hvilket Struer Kommune finder uacceptabelt. 226K mener, at der skal etableres dobbeltspor på Vejle-Jelling, sådan at togene til Billund Lufthavn ikke dikterer togtrafikken i resten af Jylland.

Banedanmarks kommentarer:

Halvtimesdrift på Billundbanen vil have konsekvenser for driften på Vejle-Struer. Dette fremgik allerede af Trafikstyrelsens foranalyse af Billundbanen, som forelå, da beslutningen om den igangværende undersøgelse blev truffet. I forbindelse med disse undersøgelser er der gennemført simuleringer af driften på Billundbanen/Vejle-Struer. Simuleringerne bekræfter resultaterne fra foranalysen.

Begrænsning på driften på Vejle-Struer, mulig øget ventetid i Herning og afkobling af Vejle-Struer fra landsdelstrafikken er sandsynlige konsekvenser af halvtimesdriften på Billundbanen. Udbygning af infrastrukturen mellem Vejle og Jelling indgår ikke som en del af projektet Ny banen til Billund. Banedanmark tager Struer kommunes synspunkter til efterretning.

83V (DSB) noterer sig, at den nye strækning planlægges anlagt som enkeltsporet og med overkørsler. Det er positivt, at der er taget højde for, at den nye strækning senere vil kunne elektrificeres uden, at broerne over banen skal forhøjes.

Som DSB ser det, vil den fremsatte løsning betyde, at man går fra ét til tre tog i timen på den enkeltsporede strækning Vejle-Jelling (ca. 15 km). Denne større udnyttelse af banen vil betyde flere afhængigheder, og at forsinkelser i højere grad vil spredes på den skrå bane, hvilket vil medføre en lavere punktlighed.

Banedanmark foreslår, at der efter 2020 ikke skal være gennemgående tog fra Herning/Struer til København for at reducere spredningen af forsinkelser fra landstrafikken mod Billund og Herning. Denne reduktion i de landsdækkende tog må anses som værende en væsentlig forringelse for kunderne på den skrå bane. Det vil ydermere være i modstrid med den mellem DSB og staten gældende trafikkontrakt samt rammerne for genudbud af Midt- og Vestjylland, hvor det er aftalt, at der skal køre 4 togpar mellem København og den skrå bane.

Banedanmarks kommentarer:

Halvtimesdrift på Billundbanen vil have konsekvenser for driften på Vejle-Struer. Dette fremgik allerede af Trafikstyrelsens foranalyse af Billundbanen, som forelå da beslutningen om den igangværende undersøgelse blev truffet. I forbindelse med nærværende undersøgelser er der gennemført simuleringer af driften på Billundbanen/Vejle-Struer. Simuleringerne bekræfter resultaterne fra foranalysen.

Afkobling af Vejle-Struer fra landsdelstrafikken må således betragtes som en sandsynlig konsekvens af halvtimesdriften på Billundbanen.

Vejle Station

Jon Rotvig (BJ) undrer sig over at robustheden anses som så vigtig, når man vel ikke planlægger efter forsinkelser. Når der nu skal være endestation i Vejle skal den så udvides?

Banedanmarks kommentarer:

Der foretages ikke andre ombygninger på Vejle Station. I dagens situation skal de rejsende i landsdelstrafikken skifte til bus på Vejle Station, hvis de skal til Billund. Med en bane til Billund skal der skiftes tog på Vejle Station, hvilket ikke udgør den store ændring i forhold til i dag bortset fra en lidt kortere gangvej. Det er Banedanmarks forventning, at kapaciteten på Vejle Station til fulde kan håndtere den mængde rejsende, som Billundbanen vil bibringe, også når der taget højde for sæsonbelastning og døgnrytme.

20B, 130B spørger om Vejle Station skal opgraderes som følge af Billundbanen?

Rejsende der skal skifte mellem landsdelstrafikken og Billundbanen, skal skifte perron på Vejle Station. Er der planer om rullende trapper og flere elevatorer på Vejle Station, således at perronskift kan ske rimeligt for ferierejsende med meget bagage, klapvogne og børn? Der mangler vurdering af forholdene ved skift fra landstrafikken med hensyn til ventetider og perronskift ved hjælp af trapper/elevator. Ferierejsende med børn og meget bagage, dårligt gående, handicappede. Ved vurdering af Vejle Station er der ikke taget højde for sæsonbelastning og døgnrytme.

Banedanmarks kommentarer:

På Vejle Station bliver det i Gadsbjergløsningen nødvendigt at foretage en mindre ombygning, for at kunne afvikle trafikken mere hensigtsmæssigt. Ombygningen består i at tilføje en ekstra sporforbindelse, således at en af perronerne kan anvendes til to tog på en gang. Denne ombygning er ikke nødvendigt ved de to Jellingløsninger, da køreplanen i disse løsninger er anderledes, hvilket muliggør at trafikken kan afvikles på de eksisterende spor.

Der foretages ikke andre ombygninger på Vejle Station. I dagens situation skal de rejsende i landsdelstrafikken skifte til bus på Vejle Station, hvis de skal til Billund. Med en bane til Billund skal der skiftes tog på Vejle Station, hvilket ikke udgør den store ændring i forhold til i dag bortset fra en lidt kortere gangvej. Det er Banedanmarks forventning, at kapaciteten på Vejle Station til fulde kan håndtere den mængde rejsende, som Billundbanen vil bibringe, også når der taget højde for sæsonbelastning og døgnrytme.

Drift af Billundbanen

20B påpeger, at der kalkuleres med 34 minutters rejsetid fra Vejle Station til Legoland. Det giver en cyklustid på 68 minutter. Er der 2 lokoførere på toget eller skal lokomotivføreren skifte ved hver endestation? Er holdetiden ved endestationerne, Vejle Station og Legoland inkluderet med dette perspektiv. Hvordan er det muligt at kalkulere med ½-timesdrift?

Banedanmarks kommentarer:

Der skal bruges 3 togstammer til at afvikle driften på Billundbanen. I Jellingløsningen bliver den samlede køretid Vejle-Billund By bliver 31 minutter, og vendetiden i Vejle og Billund by bliver henholdsvis 4 og 24 minutter. I Gadbjergløsningen bliver den samlede køretid Vejle-Billund by bliver 34 minutter, og vendetiden i Vejle og Billund By bliver henholdsvis 18 og 4 minutter. Der vil derfor være god tid til at 'vende' i hhv. Vejle og Billund. Der skal derfor kun bruges 1 lokofører på hvert tog.

96B foreslår at banen bygges til 180-200 km/t, i stedet for de 120 km/t der er forudsat i projektet. Jo højere hastighed, desto kortere rejsetid på strækningen, og desto færre togstammer skal bruges, og driftsomkostninger til personale reduceres ligeledes. Rejsetiden kan også reduceres ved at standse ved færre stationer.

Hvis rejsetiden er under 15 minutter kan ét togsæt opretholde halvtimesdrift. Er rejsetiden under 30 minutter kan to togsæt opretholde halvtimesdrift. Hurtigere tog er dyrere end langsomme tog. Men de næste 20-30 år vil Danmark stadig have IC3 togene, der kan køre med en topfart på 180 km/t til rådighed på regionalbanerne, så først da vil man mærke en højere hastighed.

27B/V påpeger, at tophastigheden på Billundbanen er sat til 120 km/t, hvilket ikke er fremtidssikret. Fremtidens regionaltogsmateriel har dog nærmere en tophastighed på 140-160 km/t, hvilket bl.a. ses af Nordjyske Jernbaners nyindkøbte Lint-regionaltog i 2017. Et umiddelbart skøn på reduceret rejsetid ved at øge tophastigheden på strækningen fra 120 km/t til 140 km/t, vil være ca. 1-2 minutter, afhængig af løsningsvalg. VVM-redegørelsen bør derfor udvides med konsekvensvurdering af en øget tophastighed, når det gælder anlægstekniske forhold og støjpåvirkning. Herved fremtidssikres den ny bane til fremtidens regionaltogsmateriel.

187B mener, at rejsetiden til Billund lider under, at man tænker sig den nye bane bygget til en max. hastighed på 120 km/t. Den bør mindst være 180 km/t. Det er utroligt, at man i 2018 opererer med en ny bane med så lav en max. hastighed.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har fået det opdrag, at undersøge en bane mellem Jelling og Billund, til 120 km/t. jf. den politiske aftale om Togfonden. Det er således hensigten, at banen skal betjenes med det samme materiel der betjener Vejle-Struer, hvilket vil sige materiel til 120 km/t.

I princippet giver højere hastighed en kortere rejsetid. Rejsetiden er dog begrænset af, at både den nye bane til Billund og strækningen mellem Vejle og Jelling er enkeltsporede, så togene skal 'krydse' hinanden på stationerne. I Jellingløsningen skal togene mod Billund krydse i Jelling og Billund Lufthavn. Højere hastighed end 120 km/t ville medføre, at togene kommer lidt hurtigere til Billund Lufthavn, men så skal holde længere og vente på modkørende tog. Det samme er tilfældet i Jelling. Derfor opnås ikke meget ved højere hastighed.

187B mener, at begrundelsen for at afkoble Billundbanen og Vejle-Struer banen fra landsdelstrafikken er noget besynderlig og ret teknokratisk. "For at undgå at forsinkelser fra landstrafikken forplanter sig til trafikken mod Billund og Herning, kan det være nødvendigt at adskille togtrafikken Vejle-Struer helt fra landstrafikken, så rejser til og fra f.eks. Odense altid vil indebære togskift i Vejle." Således mener 187B, at passagerer i et gennemgående tog fra f.eks. Odense til Billund, der er 10 minutter forsinket ved ankomsten til Vejle, bliver mindst lige så forsinket (sikkert mere), hvis de skal skifte tog i Vejle, da toget fra Vejle til Billund sandsynligvis vil været afgangset. Derfor er forsinkelsesargumentet ikke særlig passagervenligt og kan ikke begrunde, at alle skal skifte i Vejle. Derved bliver det ikke 'gode forbindelser', som oplægget fra 2011 omtalte.

Banedanmarks kommentarer:

Da Vejle-Struer og Billundbanen er enkeltsporet skal tog krydse modkørende tog, hver gang det ankommer til en station. Når trafikken udvides med halvtimesdrift til Billund vil kapaciteten mellem Vejle og Jelling/Gadbjerg være meget kraftigt udnyttet. Det betyder, at et forsinket tog nemt bliver mere forsinket eller gør andre punktlige tog forsinkede. Banedanmarks analyser peger på, at det vil være nødvendigt at adskille togtrafikken på Vejle-Struer fra landstrafikken for at opnå en tilfredsstillende punktlighed på denne strækning. På den måde kan det undgås, at forsinkelser fra landstrafikken forplanter sig til trafikken mod Billund og Herning. Det kan betyde, at de direkte tog til København helt må ophøre, hvilket medfører, at rejser til og fra f.eks. Odense og København altid vil indebære togskift i Vejle. Det betyder også, at togene mod Herning og Billund ikke vil afvente, hvis tog er forsinkede på andre strækninger.

187B mener, at det kunne overvejes, om alle lufthavnstog behøver at standse i Jelling/Gadbjerg. Så mange lufthavnspassagerer kan de to byer næppe præstere, at det skulle være nødvendigt, at alle tog standser.

Banedanmarks kommentarer:

Da banerne mellem hhv. Vejle og Herning, Jelling/Gadbjerg og Billund alle er enkeltsporede, og da der forudsættes en relativt intensiv betjening (3 tog i timen pr retning mellem Vejle og Jelling), skal togene krydse hinanden i Jelling i Jellingløsningerne og i Gadbjerg i Gadbjergløsningen og derfor holde alligevel. Det er derfor begrænset, hvor meget der kan spares af køretid mellem Vejle og Billund Lufthavn, ved ikke at foretage passagerudveksling på hhv. Jelling og Gadbjerg.

187B mener, at hvis Billund Lufthavn skal have gavn af en jernbane, og hvis lufthavnen skal kunne konkurrere med især Aalborg Lufthavn, der bliver endestation for lyn- og IC tog fra København, hvorved Aalborg vil suge det meste af det østjyske opland til sig, så skal der være gennemgående tog. Der er således ingen saglige argumenter for at gøre Billundbanen til en lokalbane. Den skal være en naturlig del af hovedbanenettet og lige så naturligt have direkte og gennemkørende tog.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark tager synspunkterne til efterretning.

Øvrige overkørsler

20B påpeger at ved gennemkørende tog er bommene normalt nede i 1 minut. I Gadbjerg er overskæringen på Langgade kun 50 meter fra midten af stationen.

Her vil der blive krydsende tog hvert 20. minut med passagerer, der skal stige om.

Hvor længe vil bommene i Gadbjerg være nede hver time, hvis der etableres en station?

Banedanmarks kommentarer:

Generelt forventes spærretider i overkørsler, at blive en smule kortere med den nye signalteknologi.

I Gadbjerg vil det dog opleves at bommene vil være oftere lukkede i forhold til i dag, fordi der vil køre flere tog. Uanset om der tilvælges en station eller ej, vil togene i en del tilfælde skulle standse og afvente et tog fra modsat retning.

70K/V, 57B mener at Banedanmark undervurderer trafikomfanget på Nordmarksvej. Dette gælder både dagens såvel som fremtidens trafikomfang. 70K/V påpeger en række forhold, der vil betyde at trafikomfanget på Nordmarksvej vil stige i fremtiden.

70K/V nævner at turistsæsonen udvides til hele året godt hjulpet af f.eks. LEGO House, Lalandia og 3 nye, store hoteller samt nye, store turismeattraktioner, som kommer til byen. Den igangværende fortætning af bymidten og de tilstødende boligområder vil medføre en begrænsning i trafikafviklingen her, hvilket forventes at indebære en øget trafikbelastning af Nordmarksvej. Nordmarksvej indgår som en del af parkeringsringen i Billund. Hertil kommer, at Nordmarksvej på denne strækning er beredskabsvej fra brandstationen på Granvej til lufthavnen, Legoland og Lalandia.

Hugo Sørensen (BB) spørger om der er mulighed for at føre banen over eller under Nordmarksvej. Han mener samtidig at man bør grave jernbanen ned på det sidste stykke og overdække nedgravningen.

70K/V er derfor uenige i, at biltrafikken på Nordmarksvej i mindre grad vil blive påvirket af de krydsende tog, og at det kun er i Legolands højsæson, hvor der kan være risiko for trængsel, når bommene er nede. 70K/V foretrækker derfor, at stationen i Billund placeres nord for Nordmarksvej.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har ikke haft overvejelser om at føre banen over eller under ved Nordmarksvej. Det er svært at føre den over da det ligger så tæt på

indflyvningszonen, og hvis den skal under Nordmarksvej vil det blive meget dyrt pga. grundvand.

Banedanmark har i forbindelse med den offentlige høring erfaret, at de trafikale konsekvenser forbundet med etablering af en overkørsel på Nordmarksvej sandsynligvis vil være større end først antaget. Da placering af Billund Station syd for Nordmarksvej viser sig at koste mere end placeringen nord for, har Banedanmark valgt ikke at anbefale stationen syd for Nordmarksvej.

Trafikale gevinster

Rejsetider

20B, 22F, 130B savner oplysninger om fremtidige rejsetider til andre byer end Vejle. I den forbindelse savner 130B oplysninger om forventede ventetider ved skift til landstrafikken i Vejle.

66V, 74B, 98B mener at de 4 minutters rejsetidsgevinst skal sammenholdes med, at der for langt størstedelen af rejserne vedkommende fortsat vil skulle ske et skifte fra anden offentlig transport eller fra bil. Kun et fåtal kan benytte Billundbanen som eneste transport. Den reducerede transporttid kan derfor ikke ses isoleret, men skal ses i forhold til, om der kan ske en samlet tidsbesparelse ved transport fra fjernere stationer, dvs. inklusiv skiftetid f.eks. i Jelling.

Banedanmarks kommentarer:

Togene fra Billundbanen vil have endestation i Vejle, så hvis rejsen går videre, til f.eks. Odense eller Horsens, skal der skiftes tog. I dagens situation skal de rejsende i landsdelstrafikken skifte til bus på Vejle Station, hvis de skal til Billund, hvilket ikke udgør den store ændring i forhold til i dag. Alt andet lige vil en kortere rejsetid mellem Vejle og Billund også forkorte den samlede rejsetid i en skifteforbindelse. Den konkrete rejsetid fra Vejle og ud i landet vil afhænge af de køreplaner, der gælder når Billundbanen åbner. I nogle tilfælde kan 4 minutters afkorting betyde, at man kan nå en anden forbindelse og dermed kan gevinsten blive større, i andre tilfælde gør det måske ingen forskel. I gennemsnit over tid bliver gevinsten 4 minutter.

69B, 110B, 118B, 142B mener, at kalkulationen af de 4 minutters forskel i transporttid mellem Gadbjergløsningen og Jellingløsningerne (hvoraf 1½ minut er stoppet i Gadbjerg) beror på et skøn. Forskellen kan være langt mindre, når de reelle hastigheder, toget kan køre igennem skovområder på ved Jellinglinjerne, bliver kendt.

Esben Frederiksen, Gadbjerg (BJ) ønsker at vide hvordan man beregner udviklings og vækstpotentiale i de forskellige løsninger.

Banedanmarks kommentarer:

Køretidsberegninger for alle tre løsninger er gennemført på køreplansværktøjet Railsys, hvor banernes linjeføringer og længdeprofiler er lagt ind. Der er endvidere indlagt togmateriellets køreegenskaber, køretidstillæg, mv. Der er således benyttet de samme procedurer og metoder, der benyttes ved køreplanlægning i Banedanmark. Det er derfor Banedanmarks overbevisning, at de fremlagte køretider afspejler de fremtidige køretider på de fremlagte løsninger.

Banedanmark beregner samfundsøkonomi efter den standard, der er på transportområdet. Heri indgår både gevinster i transporttid og omkostninger til at etablere og drive anlæggene. I løsningen med en station i Gadbjerg beregnes desuden, hvad det medfører af tidsgevinster lokalt, og hvad det betyder i tabt tid for gennemkørende, som mister tid ved et stop i Gadbjerg.

Passagerkapacitet

22F undrer sig over, at den store investering og et årligt driftsunderskud ikke giver større tilskud til passagerkapaciteten til Billund. Ifølge oplysninger ved mødet i Jelling vil banen til Billund have en max. kapacitet på ca. 1.000 passagerer pr. time (to dobbelte togsæt to gange i timen).

22F, 74B, 77B, 119B, 194B savner en beregning som viser hvordan toget skal kunne fragte det forventede antal rejsende til og fra Lufthavnen og Legoland/Lalandia i højsæsonen.

Banedanmarks kommentarer:

Den teoretisk maksimale kapacitet er ca. 1.000 siddepladser pr time i begge retninger tilsammen og maksimalt et tilsvarende antal ståpladser. Banedanmark forventer ca. 1 mio. rejser årligt i 2030, svarende til ca. 140 i en gennemsnitstime over året. Der er betydelige udsving over året og i retninger. Det vurderes, at passagertallet højst når op på 400-500 i en retning i en spidstime på de travleste dage. Det er således Banedanmarks opfattelse, at den nye bane til Billund vil kunne imødekomme efterspørgslen på kollektiv transport mellem Vejle og Billund.

Værdi for samfundet

7B, 30B, 34B, 37B, 43B, 44B, 45B, 55B, 63B, 67B, 68B, 90B, 93B, 130B, 132V, 207B og 221B stiller sig skeptisk overfor projektet og mener, det bør genovervejes. 7B mener ikke, at projektet er et udtryk for udvikling, men et skrift mod afvikling af bl.a. natur og privatveje, og at det vil gøre boliger usælgelige. 68B og 90B føjer hertil, at projektet negativt vil påvirke naturforhold, lokale transportmuligheder og ejendomspriser og opfordrer til, at man i stedet udbygger eksisterende busforbindelser. 130B vurderer, at der vil være store socioøkonomiske omkostninger for lokalområdet mellem Jelling/Gadbjerg og Billund, og at disse forhold bør veje tungere end gevinsten ved togbetjeningen af Vejle-Billund.

Martin Skovlyst (BJ) påpeger at han ikke forstår hvorfor Vejle er tilhænger at projektet ud over at de har ejerskab i lufthavnen.

118B mener, at en så stor investering bør skabe udvikling andre steder end i Billund og Vejle, f.eks. i området mellem de to byer.

19B mener det må være et klart nej til en nordlig Jellingløsning. Banen vil ødelægge så meget natur og landsbyidyl området. Brug de mange penge andetsteds, bl.a. til vedligeholdelse af eksisterende infrastruktur, der er i en elendig forfatning. Der kører i forvejen masser af busser i timedrift mellem de større byer i Jylland og Billund, så 19B mener ikke behovet er der.

20B anbefaler, at 0-alternativ vælges. Altså ingen togbane mod Billund, men med en station i Gadbjerg. 20B mener, at Billund Lufthavn, Legoland og Lalandia er meget bedre betjent med shuttle-busdriften til og fra byerne. Det er langt mere fleksibelt, og der kan sættes flere og færre afgangene ind efter aktuelt behov.

22F, 76B mener ikke at den samfundsmæssige gevinst, hvilket i bedste fald er nogle få minutters mindre rejsetid for nogle få procent af lufthavnens og Legolands gæster, står mål med de meget store udgifter og de meget store gener, for både natur og mennesker i de berørte områder, ved en sådan bane.

7B mener desuden, at udgiften til jernbaneprojektet ikke står mål med den tidsgevinst, man får ved projektet. 67B føjer hertil, at en jernbane til Billund efter 67B's mening vil medføre misbrug af skatte kroner, både i etablering og drift, samt ødelæggelse af natur og infrastruktur.

Martin Skovlyst (BJ) mener ikke, at projektet er samfundsøkonomisk rentabelt hverken nu eller i 2030 eller senere. Han har dog forståelse for, at de erhvervsdrivende og politikerne i Billund jubler over projektet.

Martin Skovlyst (BJ) påpeger, at andelen af rejser med offentlig transport til Billund Lufthavn ligger på tre-fire procent. Det forventer man med Billundbanen, at man kan øge til fem-seks procent. Det er så lille en tilvækst at han mener, at lufthavnen kan klare sig uden banen.

90B mener ydermere, at projektet vil medføre opdeling af mindre bysamfund og markarealer, og at projektet er samfundsøkonomisk urentabelt.

182B/V håber, at hele projektet bliver droppet og mener ikke at der er basis for så stor en investering; som ovenikøbet heller ikke giver nogen tidsmæssig gevinst i forhold til nuværende offentlig transport.

183B, 30B mener overordnet, at planen om en jernbane til Billund skal droppes, eftersom der med busdrift kan skabes en langt mere fleksibel og driftssikker betjening af lufthavnen. En jernbane med halvtimesdrift udgør en alt for stiv trafikafvikling i forhold til de eksisterende lufthavnsbusser, der kan køre, når behovet er der.

38B, 146B mener, at en togbane til Billund Lufthavn er en fejl. Hvorfor spare 4 min. Når man alligevel være vente 1½-2 timer i lufthavnen. Hvilken grund

er der så til at investere 1 milliard kr. For vores natur, for de mennesker der driver virksomhed, og for nærmiljøet er projektet forbundet med alt for stor en omkostning.

104F spørger hvem der egentlig skal rejse med toget mellem Vejle og Billund? Der er da ingen rejsende fra større byer i landet der, belæsset med bagage, vil tage tog fra andre destinationer i landet, for at stå af i Vejle, skifte perron, for derefter at finde et tog til Billund. De røde partier og DF`s drømmer om bedre infrastruktur og udbygning af den kollektive trafik, men her gøres regning uden vært. Den nye jernbaneforbindelse mellem Vejle og Billund er i bund og grund et spørgsmål om, at flytte passagererne fra den nuværende busrute 43 til en ny tog rute. Er det virkelig værd at satse en uvurderlig natur, offentlige- og private veje, lokalbefolkningen og milliarder af kroner på?

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark noterer sig synspunkterne. Til brug for beslutningsgrundlag for projektet bliver der udarbejdet en samfundsøkonomisk analyse af de forskellige løsninger for projektet. Beslutningsgrundlag inklusiv de samfundsøkonomiske analyser forventes offentliggjort samtidig med beslutningsgrundlaget.

20B mener ikke det er rimeligt, at Banedanmarks vurderer, at de socioøkonomiske omkostninger af projektet er ubetydelige. Der er tale om en relativ vurdering, foretaget af unavngivne, som ikke kan anvendes i et beslutningsgrundlag. 20B mener, at det i VVM-redegørelsen skal gøres klart, at hele området mellem Jelling og Billund ikke har trafikal nytte af en ny bane til Billund, men kun får ulemper i form af lukkede veje, overkørsler samt støj og forurening hvert 15. minut.

119B, 194B mener, at projektet er en økonomisk katastrofe i milliard klassen, som ikke vil kunne betale sig de næste 50 – 100 år. Gadbjergløsningen er samfundsøkonomisk mindst rentabel da besparelsen i rejsetiden er nul. Hvor stort samfundsøkonomisk underskud giver de forskellige løsninger? Aage Dall-Hansen (BB) ønsker at få oplyst hvad det koster om året at køre med banen. 44B, 60B/X234B, 85B/X245B, 87B/X240B og 142B finder det uforståeligt, at VVM-redegørelsen fokuserer på rejsetiden i minutter fra Vejle til Billund fremfor miljø, natur og mennesker.

64F mener samtidig, at når staten anlægger nye jernbaner, bør linjeføringerne trækkes ud fra brede samfundsinteresser og landsdeles behov og ikke ud fra isolerede kommercielle interesser, samt at offentlige investeringer i infrastruktur bør komme hele landet til gavn og understøtte harmonisk og decentraliseret udvikling.

Martin Skovlyst (BB) og Birgitte Nørgaard (BJ) mener at det er mange penge at bruge på en bane som skal erstatte en buslinje. Han mener samtidig at trafikanalyserne er baseret på tal fra 2012. Der stilles spørgsmål ved om der tages forbehold for alle øvrige ændringer af infrastrukturen, som f.eks. planerne om en ny motorvej, nye motortrafikveje, udlicitering af togdriften

mv. Ændringerne betyder, at man ikke, som lufthavnen har ønsket, kan få drift direkte fra Odense uden skift.

77 B savner en perspektivering af, hvad anlæggets nytteværdi er for Danmark og danskerne både umiddelbart, men også på længere sigt.

64F mener, at debatten omkring Billundbanen i alt for høj grad handler om sparet rejsetid fra Vejle til Billund Lufthavn. 64F opfordrer til, at alle samfundsgevinster af projektet skal inddrages i debatten om projektet. Afledte effekter bør medtages. Eksempel på en afledt effekt kunne være, at skoledriften i Gadbjerg med et mere konstant og større elevtal kunne drives mere rationelt. Et andet eksempel på en afledt effekt kunne være at vores unge mennesker klarede studierne på ungdomsuddannelser bedre med mindre rejsetidsbelastning i hverdagen.

79K havde gerne set, at VVM-redegørelsen indeholdt en beregning af den samfundsmæssige rentabilitet. 79K frygter, at de undersøgte alternativer i VVM-redegørelsen hverken er optimale ud fra en økonomisk vurdering eller ud fra en trafikal vurdering.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark gennemfører samfundsøkonomiske analyser af projektet, der vil blive afrapporteret i det beslutningsgrundlag, der udarbejdes til transportministeren og transportudvalget i forbindelse med forlæggelsen af projektet.

Billund Lufthavn har gjort opmærksom på at der er flere effekter, som ikke medtages i den nuværende samfundsøkonomiske metode. Det kan skyldes, at metodegrundlaget endnu ikke er udarbejdet, eller at priser er ukendte. For at få en vurdering af betydningen for det samfundsøkonomiske resultat udføres en følsomhedsanalyse, hvor der er indarbejdet tænkelige niveauer af de manglende effekter.

Det gælder effekter på vare- og servicemarkeder som følge af lavere priser og øget produktion samt produktivetsgevinster ved øget tæthed, den såkaldte agglomerationseffekt. Her vil blive inddraget erfaringer fra en britisk regnemetode.

Der kan også argumenteres for, at skinnefaktoren (dvs. værdien af bedre komfort og større synlighed mv.) ikke medregnes i brugereffekten i den nuværende danske metode, idet der anvendes ens timepriser uanset transportmiddel. Her vil blive inddraget erfaringer fra svenske undersøgelser mm.

Banedanmark forventer, at halvtimesdriften kan køres med 3 tog i omløb. Det vurderes i alt at koste 42 mio kr årligt til personale, vedligehold og afskrivning af materiel mm. Hertil kommer omkostninger til vedligeholdelse og på længere sigt fornyelse af banen, som er vurderet til 25 mio kr årligt. På den anden side kan fraregnes udgifter til de busruter, som det forudsættes nedlagt (linje 43 og 912X), som vurderes til 32 mio kr årligt (ca 35.000

bustimer). Der fås også lidt mindre vejslid, som er beregnet til 2 mio kr årligt. Dermed bliver den samlede meromkostning 33 mio kr om året.

Det er planlægningskutyme, at man tager det med, der allerede er besluttet. Det betyder at en Hærvejsmotorvej, der ikke er besluttet endnu, ikke er med i vores grundlag. Trafikprognosen vil blive baseret på data fra landstrafikmodellen samt på prognoser fra lokal side om, hvor meget lufthavnen, forlystelser, befolkning og arbejdspladser udvikler sig.

42B mener, at man hellere skulle bruge projektkomkostningerne til f.eks. børneområdet, ældre, syge m.m.

69B/X238B finder det urimeligt, at projektet i sidste ende skal betales af borgerne selv, da det ellers ikke kan løbe rundt.

73B savner hensynet til det gode miljø og mener, at Billundbanens daglige underskud svarer til 150 sygeplejerskers løn, og at politikerne derfor skal vælge mellem at ansætte 150 sygeplejersker, der ifølge 73B mangler på sygehusene, og at anlægge en jernbane, som ingen ifølge 73B har behov for.

Banedanmarks kommentarer:

Vurderingen af hvad samfundets penge skal benyttes til, prioriteres af folketinget. Banedanmark tilvejebringer alene et grundlag for politisk beslutning om banen til Billund lufthavn skal realiseres.

48B og Allan Anov (BJ) mener, at Billundbanen ikke vil kunne klare spidsbelastninger til Legoland, som ellers kunne være med til at betale driften, som på forhånd vurderes at ville give et stort årligt underskud. 48B foreslår, at der bruges midler på at udvikle en el-drevet bus, der er særlig venlig for flyrejsende passagerer med tung bagage, med let ind- og udstigning. Vejen mellem Vejle og Billund ligger allerede klar til brug. 48B opfordrer beslutningstagerne til at gentænke ideerne om anlæggelse af en banestrækning til Billund og droppe de foreliggende planer.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmarks opdrag er at undersøge en ny bane mellem Jelling/Gadbjerg og Billund. I Banedanmarks opdrag til undersøgelser indgår således ikke el-bus løsninger mv.

79K påpeger, at sammenlignet med jernbaneforbindelser til andre danske lufthavne (Københavns Lufthavn og Aalborg Lufthavn) vurderes de fremlagte løsninger til Billund Lufthavn ikke at være af samme rejsemæssige kvalitet. Det er yderligere betænkeligt, at en "halvgod" løsning til betjening af lufthavnen vil gå ud over banetrafikken på strækningen Vejle-Herning. 79K peger på én af de to Jellingløsninger, fordi der opnås den korteste rejsetid. 79K mener, at stationen i lufthavnen skal placeret umiddelbart nord for terminalen, for at opnå den korteste skifteafstand. 79K havde en forventning om et baneprojekt med en mere overbevisende løsning – dvs. flere

passagerer og færre konsekvenser for den øvrige trafik. Især synes det uheldigt, at trafikken på Vejle-Struer vil blive reduceret til ét tog i timen. Behovet for adskillelse af trafikken på Vejle-Struer fra landstrafikken vil nødvendigvis medføre, at alle passagerer til/fra Billund Lufthavn, skal skifte tog i Vejle, for at rejse videre. 79K mener ikke, at det fremlagte forslag er en attraktiv løsning. 79K mener derfor, at projektet "Ny bane til Billund" også bør etablere kapacitet mellem Vejle og Jelling.

82V, DI mener, at det for at sikre en høj grad af intermodalitet og tilgængelighed er afgørende, at skiftet mellem de forskellige transportformer kan ske så gnidningsfrit som muligt. Placeringen af den kommende station ved Billund Lufthavn bør tage højde for dette. DI noterer sig med bekymring, at VVM-redegørelsen anfører, at en ny bane til Billund kan medføre, at togtrafikken på strækningen Vejle-Struer helt afskæres fra den øvrige landsdelstrafik, så det altid vil være nødvendigt at skifte i Vejle.

Det bør sikres, at en kommende bane til Billund og den tilhørende køreplan tilrettelægges, så den ikke forringer de øvrige regionale togforbindelser og landsdelstrafikken. DI noterer sig ligeledes med bekymring, at en ny bane til Billund vil medføre, at godstog fremover kun vil kunne køre om natten, hvilket ikke er acceptabelt.

Det bør derfor sikres, at linjeføringen tilrettelægges, så man ikke forringer mulighederne for at køre med godstog mellem Vejle og Herning. VVM-redegørelsen indeholder ikke samfundsøkonomiske beregninger af de undersøgte baneløsninger. Forundersøgelserne for en bane til Billund indikerer dog, at de samfundsøkonomiske effekter vil være negative. DI noterer sig også dette med bekymring. DI mener, at man i forbindelse med anlægget af en bane til Billund bør tænke i en langsigtet, fremtidssikret løsning, herunder en bane mellem Vejle/Jelling og Billund, der kunne føres videre til Give/Herning og mere effektivt sammenkobles med den eksisterende bane samt landsdels- og godstogtrafikken.

Banedanmarks kommentarer:

Aalborg Lufthavn er, i modsætning til Billund Lufthavn, placeret få kilometer fra nærmeste bane. I Aalborg etableres der derfor en ca. 3 km lang enkeltsporet bane fra Lindholm til lufthavnen. Samtidigt flyttes IC-trafikkens klargøringsanlæg i Lindholm til en placering i lufthavnen. Stationen i Kastrup lufthavn er placeret på banen mellem København og Malmø. Begge lufthavnsstationer er derfor, som udgangspunkt, betjent med relativt højfrekvente IC-tog systemer. En tilsvarende betjening af Billund Lufthavn, på de stikbaneløsninger, som Banedanmark har fået politisk mandat til at undersøge, vil være uhensigtsmæssig og forbundet med meget store driftsomkostninger. Halvtimesdrift på Billundbanen vil have konsekvenser for driften på Vejle-Struer. Dette fremgik allerede af Trafikstyrelsens foranalyse af Billundbanen. Nye simuleringer bekræfter resultaterne fra foranalysen. Begrænsning på driften på Vejle-Struer, mulig øget ventetid i Herning og afkobling af Vejle-Struer fra landsdelstrafikken er således sandsynlige konsekvenser af halvtimesdriften på Billundbanen. Udbygning af infrastrukturen mellem Vejle og Jelling indgår ikke som en af projektet Ny banen til Billund. Banedanmark noterer sig DI's og Region Syddanmarks synspunkter.

117B påpeger, at de studerende i Billund, som skal til Vejle skole, vil billundbanen betyde længere rejsetid. Hvis busruterne nedlægges bliver det for alle de studerende meget mere bøvlet at komme til Vejle, for at komme i skole. Den ny bane til Billund skal gavne den almene borger, men den almene borger er vel borgerne i Billund.

Banedanmarks kommentarer:

Det er en forudsætning i Banedanmarks undersøgelser, at busrute 43 indstilles. Busrute 143, der betjener skolerne i Vejle, forudsættes derimod ikke indstillet.

Passagerprognoser

13B, 30B tror ikke på passagerprognosen for Billundbanen. For rejser mellem Vejle og lufthavnen er produktet kun marginalt bedre end den nuværende busrute. Hvis man medtager den længere gangafstand i lufthavnen, vil den samlede rejsetid i Gadbjergløsningen være længere, end med den nuværende bus 43. For rejser mellem Aarhus og Billund Lufthavn vil turen med tog tage 90 minutter med skift i Vejle, hvorimod bus 912X, som kører direkte tager 95 minutter. Da stationen i Billund by placeres udenfor byen, vil det ikke være særlig interessant for folk, der pendler til og fra Billund, at benytte toget. Afstanden fra stationen i Billund by til Legoland og Lalandia gør det mindre interessant at benytte toget, hvis man skal til Legoland og Lalandia.

Kurt Jakobsen, Åst Borgerforening (BB) ønsker at høre, om der er tænkt på trafikering mellem Aarhus og Billund. Kurt Jakobsen (BB) påpeger, at Aarhus er et kæmpe område med potentiale for Billund Lufthavn.

16B, 98B spørger, om der i passagerprognosen er taget højde for at besøgstallet er meget ujævnt fordelt over døgnet og året? Gæster til Legoland kommer primært i tidsrummet halv ti til tolv og flest i ugedagene tirsdag – onsdag – torsdag, koncentreret i Legolands højsæson (skoleferien).

74B, 85B, 185B mener ikke, at passagerprognosen er troværdig, idet Legoland og Lalandia fortrinsvis besøges af børnefamilier, for hvem det ikke kan betale sig hverken tidsmæssigt eller økonomisk at tage et tog. Her vælger man bilen uanset om der er tale om endagesture eller ferier.

130B savner dokumentation for det påståede passagertal for Billundbanen, på 1. mio. rejser pr år, i 2030. Hvad kan begrunde det høje passagertal?

221B mener, at banen langt fra vil være samfundsøkonomisk rentabel, uanset hvilken af de tre linjeføringer der vælges. 221B mener ydermere, at der ingen dokumenterede forventninger er om, at en jernbane til Billund vil bidrage nævneværdigt til hverken lufthavnens eller områdets vækst, samt at jernbanen vil have en betydelig negativ påvirkning på natur og mennesker omkring strækningen mellem Jelling/Gadbjerg og Billund. 221B mener endvidere, at der ikke findes dokumentation for, at flere end 10 % af

Legolands besøgende fremover vil ankomme med toget. 221B mener derfor, det er væsentligt, at der udarbejdes en opdateret og mere realistisk trafikanalyse, som kan danne grundlag for den politiske beslutning vedr. Billundbanen, samt at Banedanmarks anbefaling i det politiske beslutningsgrundlag bør fremhæve den negative samfundsøkonomiske gevinst. Herudover påpeger 221B, at der ingen dokumentation er for, at Billundbanen vil tilføre ekstra passagerer til lufthavnen eller ekstra gæster til Legoland. 221B anfører endvidere, at det bør tydeliggøre, hvis Billundbanen ikke bidrager positivt til de lokale virksomheder, den skal forsyne – i form af en prognose over den forventede gevinst for de specifikke virksomheder, som igennem hele projektet har deltaget i reference-/teknikergruppen sammen med Banedanmark og de to involverede kommuner: Billund Lufthavn, Lalandia og Kirkbi.

194B vil opfordre til, at beregningen for passagergrundlaget genvurderes, hvor alle nyere forhold kommer i betragtning, herunder den Midtjyske Motorvej, hvor busserne kan komme hurtigere frem, så politikerne får et realistisk beslutningsgrundlag.

Banedanmarks kommentarer:

Passagerprognosen, der indgår i beslutningsgrundlaget, vil blive dokumenteret i et fagnotat om samfundsøkonomi.

Banedanmark er i dialog med Billund Lufthavn som gerne ser, at tog fra lufthavnen kører længere end til Vejle. Trafikprognoserne viser desuden, at en stor andel af passagerpotentialet kommer fra Aarhus, Odense og København. Det vurderes imidlertid, at når der på den enkeltsporede bane mellem Jelling og Vejle både skal køre to tog i timen til Billund og samtidig et tog i timen til Herning, så bliver kapaciteten udnyttet så betydeligt, at det bliver nødvendigt at afgrænse trafikken fra landstrafikken for at opnå en tilfreds trafikafvikling. Hvis der blandes med andre strækninger vil der komme flere forsinkelser. Derfor bliver det nødvendigt at stige om i Vejle, hvis man skal videre.

I forbindelse med udarbejdelse af samfundsøkonomiske analyser, som skal indgå i beslutningsgrundlaget for projektet, foretages en opdatering af passagerprognosen, hvor alle besluttede projekter og kendte forhold bliver inddraget. Der vil blive benyttet reelle gangafstande i alle løsninger i lufthavnen ifm. en revideret trafikprognose og ved beregning af samfundsøkonomi. Der udarbejdes også en oplandsanalyse for de undersøgte stationsplaceringer i Billund By, hvor de reelle gangafstande anvendes, hvilket også indgår i den reviderede trafikprognose. De særlige transportforhold omkring gæster til Legoland og Lalandia vil ligeledes indgå i en revideret trafikprognose.

119B synes, at antallet af rejsende med Billundbanen virker meget højt sat i materialet. Charterrejsende, der skal til lufthavnen, vil sandsynligvis alligevel ikke gøre brug af Billundbanen, da et togsift på Vejle Banegård med store kufferter vil være en væsentlig ulempe. Med 4 personer i bilen bliver udgiften

til tog for høj i forhold de rejsende, der skal til Legohouse, Lalandia eller Legoland.

Jens Uth (BB) synes det virker som om, man regner med alt for mange mennesker som skal benytte den nye bane. Bente Højsager mener ikke, at der er taget højde for alle dem, som skal af ved Gymnasiet og Handelsskolen. Birgitte Tremlett (BJ) spørger, om de 220.000, der skal rejse fra Billund til Vejle, bygger på tal for, hvem der kører i bus 43.

Jan Hedeby Sørensen (BJ) ønsker at vide, hvordan man har beregnet antallet af passagerer, der kommer med dette tog?

Jan Hedeby Sørensen (BB) ønsker samtidig at vide, om der er et lignende tilfælde i hele Europa, hvor man har lavet et tog, der koster en milliard til en by med 8.000 indbyggere, og som skal køre med det underskud og kun til så lille en lufthavn?

Frede Fog Jensen (BB) mener ikke, at det vil give mening at tage toget til Billund for en familie, da prisen vil blive for høj i forhold til bilen. Han mener heller ikke at der vil være økonomi i at drive en jernbane på strækningen. Birgitte Nørgaard (BJ) mener ikke, at driftsøkonomien hænger sammen.

10B spørger, om man forventer flere rejsende i toget, end der er i bussen nu. 10B mener desuden, at man i stedet for en ny jernbane burde opgradere motortrafikvejen fra Vejle til Billund til en rigtig motortrafikvej uden lysregulering og andre forhindringer.

199B spørger, hvad meningen med projektet er og mener, at der kunne købes mange busbilletter for den pris, som projekt ventes at have. Ydermere mener 199B, at der ingen nævneværdig grund er til at besøge Billund, og at tidsbesparelsen på 4 minutter ikke står mål med investeringen.

63B spørger, om der ikke er asfalt og skinner nok i Danmark og er meget imod, at der overhovedet skal bygges en jernbane mellem Vejle og Billund. Samtidig spørger 63B, hvorfor så mange ønsker en jernbane til Billund, og hvem der skal rejse med tog på strækningen. 63B mener i den sammenhæng, at f.eks. børnefamilier på rejse til Billund Lufthavn, Lalandia og Legoland ikke vil skifte deres bil ud med. 63B mener hertil, at pengene til projektet kunne bruges meget bedre på helt andre ting såsom plejehjem, beskyttede boliger, skoler o.l. 63B mener hellere, busdriften skulle forbedres med X-busser og forskellige former for Flex-busser, hvor rejsende kan booke en plads.

189B spørger, om Billund Lufthavn ikke er interesseret i at få rejsende fra Herning og Nordvestjylland, herunder tilknytning til det nye sygehus i Gødstrup, Messecenter Herning, Boxen mv. 189B spørger ydermere, om vi ikke er interesserede i at bevare middelalderlandsbyer såsom Åst og Mørup, og om vi ikke gerne vil sikre lokal udvikling, når vi vælger at bygge en jernbane, som ifølge 189B i modsætning til busser ikke kan omlægge ruten efter demografiens sammensætning ad åre.

119B mener, at man i stedet for en bane til Billund skal investere i den nuværende busdrift. Køb enten elektriske busser eller busser, der kan køre på brint. Det vil være meget mere økonomisk og miljømæssigt forsvarligt. Der er

et godt udbygget vejnet i alle retninger til og fra Billund og Lufthavnen. Busserne kører ofte halv tomme med god plads til mange flere. Busser er mere fleksible og kan derfor bedre varetage den lokale transport til uddannelsesinstitutionerne i omegnen samt fragte medarbejdere til de store arbejdspladser i Billund. Tag de overordnede briller på og vælg en løsning ud fra et samfundsøkonomiske perspektiv. Drop Billundbanen! Lad fornuften sejre til fordel for økonomien, mennesker og dyr.

Banedanmarks kommentarer:

I dagens situation skal de rejsende i landsdelstrafikken skifte til bus på Vejle Station, hvis de skal til Billund. Med en bane til Billund skal der skiftes tog på Vejle Station, hvilket ikke udgør den store ændring i forhold til i dag. Kollektiv transport (tog og bus) har i dag en markedsandel på rejser til Billund, Billund Lufthavn og forlystelsesparkerne. Markedsandelen er i dag relativt lille. Det er denne markedsandel, der forventes at vokse, når det kollektive transportprodukt forbedres.

Banedanmark har haft en dialog med Sydtrafik, som oplyser, at der i dag kører omkring 200.000 om året med buslinje 43 mellem Billund og Vejle. Der kører et tilsvarende tal med bussen op mod Aarhus. Det vil sige, at der i dag kører et sted mellem 300.000 og 400.000 om året i de relationer, som toget kan dække. Der regnes med en million rejser om året med toget i 2030. Det er lagt ind i prognosen, at der er en udvikling i Billund. Lufthavnen forventer ret betydelige passagerstigninger, og der er også regnet med udvikling indenfor forlystelser. Der vil stadig være lokal betjening med bus inde i Billund, og der findes også en lokallinje 143 til Vejle med mange stop undervejs.

69B, 85B, 86B, 98B, 107B, 114B, 185B påpeger at Jellingløsningernes passagertal beror på, at busrute 43 skal nedlægges og alle passagerer herfra forventes at skifte til togtransport. Rute 43 betjener også elever, der rejser fra 4 destinationer i Billund og til 2 destinationer i Vejle for at gå på uddannelsesinstitutioner. Disse elever vil få 1-7 km fra deres hjem til stationen i Billund og fra Vejle Station skal de gå 1,5 - 2 km til deres destinationer. De vil næppe benytte toget og skal tages ud af prognosen. Hvis passagererne på rute 43 skal lægge grund til budgettet for banens økonomi, bliver der nødt til at være en ordentlig analyse af disse brugere.

Banedanmarks kommentarer:

Det er en forudsætning i Banedanmarks undersøgelser, at busrute 43 indstilles. Banedanmark er opmærksom på, at busrute 43 har et stoppested i Vejle, hvor gangafstanden til Rosborg Gymnasium og UCL Campus er 800-900 meter, hvor den er ca. 1½ km fra Vejle Station. Disse brugere af busrute 43 får en ulempe. Busrute 143, der betjener skolerne i Vejle (har bl.a. stoppested få hundrede meter fra Rosborg Gymnasium og UCL Campus), forudsættes derimod ikke indstillet.

98B ønsker at gøre opmærksom på, at DSBs priser formentlig hverken vil kunne konkurrere med transport i egen bil eller med de forskellige alternative hurtigbusser, der udbyder deres tjeneste, f.eks. flixbus, sort billet m.v.

Banedanmarks kommentarer:

Hvad enten det er DSB, Arriva eller en helt tredje operatør, der kommer til at køre togene på Ny bane til Billund, er det en forudsætning for passagerprognosen, at billetprisen Vejle-Billund vil være den samme som for busrute 43.

Arealforhold og ekspropriation

30B, 31B, 158B, 159F/X229F, 175F, 176F, 177B, 179B, 222B, 114B, og 85B/X245B påpeger, at arealet til permanent ekspropriation er lavere for Gadbjergløsningen end for Jellingløsningerne og at Gadbjergløsningen indbefatter fjernelse af langt mindre jordmængder end de to Jellingløsninger.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark noterer sig, at flere høringssvar argumentere for en Gadbjergløsning fremfor Jellingløsningerne, og som det påpeges, er det permanente areal, som skal eksproprieres, samt mængden af overskydende jord, størst på de to Jellingløsninger.

Et stort anlægsprojekt som dette vil dog kræve areal for at blive gennemført. Banedanmark eksproprierer derfor areal både midlertidigt og permanent i anlægsfasen. De midlertidige arealer er arealer, der kun skal bruges mens baneanlægget bygges, fx arbejdsarealer, areal til midlertidig opbevaring af jord og byggematerialer og adgangsveje til byggepladser. Når anlægsarbejdet er færdigt, bliver arealerne reetableret og leveret tilbage til ejerne, medmindre det er aftalt med ejeren, at ejeren selv forestår dette arbejde mod erstatning.

Ved midlertidige ekspropriationer tilbydes en erstatning, der skønnes at dække det tab, som grundejeren lider ved ikke at kunne bruge arealet i en periode.

Ved landbrugsarealer og evt. andre erhvervsarealer vil grundejeren og Banedanmark normalt indgå aftale om erstatning for den midlertidige brug. Hvis ikke man kan nå til enighed om erstatningens størrelse, kan sagen forelægges for ekspropriationskommissionen, som er en uvildig instans, der herefter træffer afgørelse om erstatningens størrelse.

Banens påvirkning på ejendomsværdien

13B, 29B, 37B, 39B, 66V, 69B, 73B, 114B,119B, X240B: (87B), X239B (114B), X247B: (92B) mener, at banen vil have en negativ påvirkning på borgere og lodsejeres mulighed for at sælge deres ejendom samt forringe deres ejendomsværdi. Argumenterne tæller en forringelse af udsigten på

grund af banen, opdeling af grund, støjpåvirkninger, og en besværliggørelse af afgrænsning af sammenhørende arealer, der opdeles af banen.

39B, 69B, 73B spørger hvorledes kompensering bestemmes, med henblik på tab af blandt andet herlighedsværdi og ejendomsinvesteringer i form af renovering og nybygninger.

41B fremfører samme synspunkt og supplerer ved at stille spørgsmålstegn ved formuleringen fra VVM-redegørelsen "Der kompenseres ikke for eventuelt fald i ejendomsværdi på grund af forringet udsigt."

41B spørger, hvorvidt der ydes fuld compensation for tab af ejendomsværdien, eller om hele ejendommen eksproprieres?

110B mener, at begge Jellingløsninger vil medføre en væsentlig forringelse af 110B's ejendomsværdi, Bredsten Landevej 19, idet linjerne skærer igennem matrikel nr. 1c Tøsby.

114B, 216B, 217B, 219B, X237B, X240B: (87B) mener, at jernbanelinjen gennem Mørup Landsby, Åst og omegn vil medføre kolossale økonomiske omkostninger, som kan betyde, at samtlige beboere i landsbydelen ikke kan få deres ejendom solgt eller finansieret. Etableres sydlig Jellingløsning vil området ikke være attraktivt mere, og opsparinger i boliger vil være helt væk. Den ældste del af beboerne som ønsker at sælge og komme i ældrebolig kan ikke sælge pga. manglende finansiering.

201B påpeger, at hvis banen etableres så tæt på deres hus, vil det gøre deres ejendom usælgelig. Banen vil medføre, at vi er nødsaget til at tage konkurs for at komme fra huset, da huset ikke vil kunne sælges til det, der er gæld for.

74B fremhæver, at der i VVM redegørelsen på side 6 står, at der ikke kompenseres for et eventuelt fald i ejendomsværdi på grund af forringet udsigt. 74B mener, at det harmonerer meget dårligt med det nye system til den offentlige ejendomsvurdering, hvor netop afstand til tog bevirker en lavere vurdering. På side 52 i VVM-redegørelsen om ekspropriation står at "afståelsen skal ske mod fuld erstatning". Er det rigtigt forstået, at man ved Billund Banen ikke ønsker at kompensere for fald i herlighedsværdien på en ejendom?

Banedanmarks kommentarer:

Et stort anlægsprojekt som dette kræver areal for at blive gennemført. Banedanmark eksproprierer derfor areal både midlertidigt og permanent. De midlertidige arealer er arealer, der kun skal bruges, mens baneanlægget bygges, fx arbejdsarealer, areal til midlertidig opbevaring af jord og byggematerialer og adgangsveje til byggepladser. Når anlægsarbejdet er færdigt, bliver arealerne reetableret og leveret tilbage til ejerne.

Ved midlertidige ekspropriationer tilbydes en erstatning, der skønnes at dække det tab, som grundejeren lider ved ikke at kunne bruge arealet i en periode.

Ved landbrugsarealer og evt. andre erhvervsarealer vil grundejeren og Banedanmark normalt indgå aftale om erstatning for den midlertidige brug. Hvis ikke man kan nå til enighed om erstatningens størrelse, kan sagen forelægges for ekspropriationskommissionen, som er en uvildig instans, der herefter træffer afgørelse om erstatningens størrelse.

Banedanmark erstatter alle fysiske inddragelser, som anlægget måtte forårsage.

Banedanmark har ikke hjemmel til at udbetale kompensation for forringet herlighedsværdi eller ændret udsigt. Der udbetales heller ikke kompensation for et eventuelt fald i ejendomsværdi, såfremt boligen ikke eksproprieres til projektet, men som lodsejer kan man i op til et år efter at banen er sat i drift forelægge sin sag for ekspropriationskommissionen, der kan tage stilling til om lodsejeren skal have erstatning for de eventuelle gener, der måtte være på ens ejendom.

Planer om at sælge dele af ejendom fra og bekymringer om salg af ejendom kan forelægges ekspropriationskommissionen, eller der kan anmodes om fremrykket ekspropriation.

Landbrug

39B, 181B/V, 182B/V: Lodsejere vil uundgåeligt få store økonomiske tab, grundet Gadbjergløsningen. Et par lodsejeres jorde vil nærmest blive skåret midt over af Gadbjergløsningen. Markvandingsanlæg, nedsivningsanlæg og dræn i marker og fra huse vil blive ødelagt. Har man taget højde for reetablering af disse anlæg?

132V påpeger, at de økologiske regler kræver et minimums areal pr. ko. Afgræsningsarealet omkring gården er i dag ca. 62 ha, og det vil blive reduceret med ca. 11 ha (18%), hvis der bliver eksproprieret på grunden. Det er svarende til en reduktion på 43 køer, som vil gøre landbruget urentabelt. 132V påvirkes ligeledes af længere transportlængde grundet omvejskørsel, samt reduceret effektivitet af sin markdrift, og spørger hvorledes der kompenseres for dette?

145B, 181B/V, 190B/V påpeger, at Gadbjergløsningens linjeføring vil dele landbrugsarealer for 145B, 181B/V, 190B/V. Dette vil medføre tab af indtægter og øgede driftsomkostninger, på grund af omvejskørsel, og fordi mange marker ender med at blive vanskeligt tilgængelige, opdelt og former, der er vanskelige at drifte. Dette påpeges også af X240B (87B) for Jellingløsningerne.

206V påpeger, at det for vores fremtidige landbrugsvirksomhed, vil være at foretrække, hvis der kunne foretages en jordfordeling i området, således at

hver enkelt jordejer kunne samle mest muligt areal på sin egen side af jernbanen.

Banedanmarks kommentarer

Når en jernbane gennemskærer et område med landbrugsjord, vil mange landmænd opleve, at deres jord bliver skåret igennem. I anlægsprojekter skal der altid tages stilling til om, der kan ske jordfordeling jf. § 13, stk. 2 i [ekspropriationsprocesloven](#), hvor Landbrugsstyrelsen skal afgive en udtalelse om jordfordeling. Ekspropriationskommissionen skal godkende jordfordelingsplanen ved ekspropriationen. Formålet er at mindske de gener, som baneanlægget påfører driften af den enkelte ejendom. Det kan fx ske ved, at to eller flere grundejere får omfordelt en del af deres jordarealer, så de ikke kommer til at eje små arealer, der ikke ligger i tilknytning til hovedejendommen.

Såfremt Banedanmark forårsager skade på en lodsejers grund, f.eks. på markvandingsanlæg, nedsivningsanlæg og dræn vil dette blive erstattet. I forbindelse med omvejskørsler er det ekspropriationskommissionen, som tager stilling til, om en erhvervsvirksomhed opfylder betingelserne for tilkendelse af erstatning, samt erstatningens størrelse. Er lodsejeren ikke enig i erstatningen, kan denne påklage erstatningens størrelse til taksationskommissionen.

Hvis den linjeføring, som påvirker 132 V ejendom bliver valgt, vil det være kommissarius som tager stilling til spørgsmålet om erstatning. Herunder banens nærhed til bygninger, ejendomsforringelse grundet banens afskæring af markareal, et ukurant produktionsapparat, omvejskørsel m.v.

Jernbanen vil, ifølge 73B, forringe ejendommen så væsentligt, at den næsten bliver ubeboelig og i hvert fald usælgelig. 73B vil derfor høre, om en total ekspropriation kan komme på tale?

Banedanmarks kommentarer

Totalekspropriation kan kun komme på tale, hvis ejendommen allerede skal afstå areal permanent til projektet. Såfremt man er i tvivl, om man har mulighed for at blive totaleksproprieret, kan man kontakte Banedanmark direkte og få foretaget en dialog omkring, hvordan projektet berører ejendommen. I særlige tilfælde kan Banedanmark overtage en ejendom, inden de ordinære ekspropriationer finder sted. En sådan fremrykket ekspropriation i projekteringsfasen kan kun ske efter anmodning fra grundejeren, hvis særlige, personlige forhold hos ejeren gør sig gældende, og hvis ejendommen skønnes at blive berørt af projekteringen i væsentligt omfang. 'Særlige personlige forhold' kan fx være, at en grundejer på grund af sygdom, alder, familiemæssige eller andre sociale grunde ønsker at afhænde ejendommen og flytte.

Grundejeren, dvs. både privatpersoner og virksomheder, skal kontakte Banedanmark, som træffer afgørelse om, hvorvidt ekspropriation af ejendommen kan fremrykkes.

Ekspropriationsgrundlag

74B mener ikke, at der er grundlag for ekspropriation af ejendomme, fordi når Gadbjergløsningen sammenlignes med den trafikmodel, vi har i dag, så er der ingen forbedring. Derfor er der ikke grundlag for ekspropriation.

130B mener ikke, at det ved Ny bane til Billund kan dokumenteres, ej heller sandsynliggøres, at det gavner almenvellet, da trafikforringelsen i hele regionen fra Vejle til Struer langt overstiger evt. fordele ved Vejle-Billund banen.

130B mener ikke, at Vejle-Billund banen giver nogen forbedring af den kollektive trafik. En afkobling af den kollektive banetrafik i hele landsdelen (Vejle-Struer) fra landstrafikken er ret imod almenvellet i hele Midt/Vest Jylland, og er ikke indeholdt i Togfonden DK's aftaletekst.

221B mener, at anlæggelsen af en jernbane altid vil have konsekvenser for natur og mennesker, som skal holdes op mod de fordele en jernbane også medbringer. Der er dog væsentlige forskelle på, hvor en jernbane anlægges. I en byzone er der tale om et miljø, hvor der i forvejen er bystøj af forskellig art. I en landzone er der tale om større vidder og naturområder med mere spredt beboelse.

De miljøgrænseværdier, der arbejdes med ved anlæggelsen af en jernbane, er de samme, uanset om banen anlægges i byzone eller landzone. Det betyder blandt andet, at reglerne om ekspropriering og erstatning er de samme, uanset om en ny jernbane anlægges 50 meter fra en beboelsesejendom i byen eller på landet, selvom landejendommen naturligvis vil opleve den største forandring.

Man bør i den politiske stillingtagen tage dette forhold i betragtning, og imødekomme dette med ekspropriation og erstatning i passende omfang, så de berørte beboere bliver påvirket mindst muligt, eller kompenseres herfor.

Banedanmarks kommentarer

Som led i det politiske forlig om Togfonden DK af 14. januar 2014 mellem den daværende regering (S, SF og R), DF og Ø skal der etableres en ny jernbane til Billund, og Banedanmark har hjemmel til bl.a. at foretage fremrykket ekspropriation jvf. Jernbaneloven og en anlægslov vil give bemyndigelse til at foretage ordinære ekspropriationer med henblik på, at projektet kan gennemføres. Der er endnu ikke vedtaget en anlægslov for en ny jernbane til Billund.

Ved etableringen af Ny bane til Billund vil der være behov for ekspropriation af arealer til anlægget, der ikke i forvejen ejes af Banedanmark. Omfanget af disse ordinære ekspropriationer afklares i forbindelse med ekspropriationsforretningen, efter beslutning og valg af linjeføring.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen, undersøges forhold, der kan påvirke og have konsekvenser for omgivelser. Resultatet af disse vurderinger vil indgå i det beslutningsgrundlag, Banedanmark afleverer til politikerne i efteråret 2018, som et led i den politiske stillingtagen. Indeværende høringsnotat indgår ligeledes.

Indhegning

69B, 98B, 114B, X239B (114B), udtrykker bekymring over, at Banedanmark siger, at banen hverken vil blive indhegnet eller afskærmet på nogen måde. Der spørges i forlængelse heraf, hvordan det sikres at der ikke sker uheld? Særligt fremhæves børn og dyr, der er vant til at færdes frit her?

114B, X237B: (86B) mener at banen vil være til fare for trafik- og personsikkerheden og X247B: (92B), 69B, X234B: (60B), 38B/X235B, fremhæver ligeledes usikkerheden ved en bane i nærheden af sin ejendom. 92B, 186B/X231B vurderer, at børnenes skolevej vil blive usikker i Åst og Mørup.

Banedanmarks kommentarer

Som grundregel bliver banen ikke hegnet ind. Som nabo til jernbanen må man selv sørge for hegn, så børn og husdyr ikke forvilder sig ud på banens arealer, hvor der ikke er offentlig adgang. Dog opsættes der hegn på f.eks. stationer eller hvis banen ligger mod åben vej.

Broer og veje

Teknik

114B påpeger, at det ikke i VVM-redegørelsen er muligt at aflæse hvor høj dæmningen forventes at skulle være ved Åst, og 114B mener derfor, at dokumentationen af den sydlige Jellingløsnings skader på Åst by ikke er fyldestgørende. Dæmningens påvirkning på lokalområdet vil være uoprettelige skader på Åst, med vibrerende og støjende tog.

Banedanmarks kommentarer

På Sydlig Jellingløsning vil banen forløbe meget tæt på terrænniveau i området tæt på Åst by. Mellem Åstbyvej og Åstvej vil banen forløbe ca. 1 meter over terrænniveau. Således vil banen ikke ligge på en høj dæmning ved Åst. På begge sider af Åst vil banen blive anlagt i mindre afgravninger.

De helt præcise forhold afklares endeligt i detailprojekteringen.

Vejlukninger

16B undres over at man på Gadbjergløsningen lukker Gødsbølskovvej fire steder. Gødsbølskovvej er en grusvej bestående af et netværk af mindre veje, som bliver afskåret fra hinanden ved lukningerne. Det vil ødelægge det gode samarbejde og den gensidige hjælp mellem beboerne, der eksisterer nu.

Dette betyder f.eks. for os, at vi vil få en omkørsel på 6,8 km. for at komme i kontakt med vores nærmeste naboer, hvor vi i dag har 300 m.

X237B: (86B) fremhæver særligt Åst, hvor banen skærer byen midt over og infrastrukturen bliver ødelagt. Adgangsvejene i og omkring byen ødelægges for såvel landbrug, virksomheder og pendlere, som har valgt at bosætte sig på landet.

36B mener, at Jellingløsningerne vil betyde, at Åst bliver skåret midt over, og at mange vil blive nødt til at køre store omveje for at komme i skole og på arbejde.

49B påpeger, at lukning af Åstbyvej og en ny overskæring på Åstvej vil resultere i længere transporttid for skolebørn i Karlskov, Grønbjerg og Give.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark noterer sig bekymringen vedrørende lukningen af Gødsbølskovvej, der kan ødelægge den gensidige hjælp og samarbejde i mellem beboerne, samt påvirkningen af sikkerhed og trafikale forhold i og omkring Åst.

Banedanmark har i en supplerende VVM-undersøgelse undersøgt ekstra overkørsler ved Gødsbølskovvej, Stavnskærvej, Åstbyvej og Nedvadvej/Bavnevej. Hvis overkørslerne opføres vil det betyde markant kortere omvejskørsler for beboerne, bedre trafikale forhold i lokalområdet, samt en sikker krydsning af banen.

Virksomheder

92B, 186B/X231B vurderer, at små og mellemstore virksomheders adgang til kunder og leverandører vil rammes.

Banedanmarks kommentarer

Erhvervsvirksomheder i området vil naturligvis blive påvirket af vejlukninger om omvejskørsler. Generelt vurderes påvirkningerne ikke at ramme områdets virksomheder i særligt stort omfang. For nogle virksomheder kan tilvalget om ekstra overkørsler mindske omfanget af omvejskørsler.

227B påpeger, at det på oversigtskortet ser ud til, at Banedanmark vil ekspropriere en del af deres haver, og midlertidig faktisk også en del af huset. Alt sammen pga. sænkning af vejen. Der er god fornuft i at flytte vejen 10 til 15 meter længere væk fra huset, ud på marken der jo alligevel eksproprieres pga. flytning af Grydedalvej.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark forventer der kan findes en løsning, som medfører et mindre omfang af ekspropriering end hvad der på nuværende tidspunkt er vist på kortmaterialet.

Støj og vibrationer

Generel støj og øget drift

54F (Jelling Lokalråd) foreslår, at der opsættes støjskærme ud for boligområderne langs banen både øst og vest for Fårupvej.

69B påpeger, at støjen vil blive forhøjet, når der kommer til at køre tog på banen, og stiller sig spørgende i forhold til, at der ikke etableres støjværn eller andet. De købte deres ejendom for at få fred og ro, som vil blive spoleret af en ny bane. Denne bekymring deles af 73B, som også fremhæver den øgede drift som en stor støjkilde, med togdrift hvert kvarter hele døgnet.

74B og 194B fremhæver, med hensyn til støj, at der allerede er 138 støjbelastede boliger, som ligger på Gadbjergløsningen. Det svarer til 48 flere boliger end på de andre linjer. Disse boliger vil få langt flere tog forbi i fremtiden, så støjgenerne for beboerne vil opleves langt større end i dag. Med hensyn til vibrationer bliver beboere ud til Gadbjergløsningen også hårdest ramt, da der er flest boliger, som bliver udsat for vibrationer. Igen ser VVM redegørelsen bort fra, at antallet af tog, som passerer en bolig, vil stige mærkbart. 194B efterspørger en oversigt, som viser hvor tit boligerne bliver belastet af støj i dag og i fremtiden.

76B påpeger, at de som nærmeste nabo til banen (Fårupvej 16), vil blive meget påvirket af den øgede togtrafik, som den nye bane til Billund vil medføre. Der vil være støj fra togene, fra overkørselsanlægget, fra sporskiftet vest for Fårupvej, samt støj fra ventende biler på Fårupvej og Ringvejen. Derudover vil de opleve flere rystelser og vibrationer i huset af de forbigående tog. Der vil blive mere forurening fra tog og tomgangs trafik på Fårupvej og Ringvejen. 76B forventer en stor værdiforringelse af deres hus, og ejendommen vil ikke kunne sælges på normal vis. I byggeperioden vil der også pågå en masse forberedende arbejde, som vil påføre gener.

80B nævner støj som et af problemerne, når man bor tæt på en jernbane. De bor under 30 m fra banelegemet og vil med en kraftig forøgelse af trafikken på denne strækning, være meget generet af den forøgede støj. 80B mener at det er et faktum, at et togs hastighed har betydning for, hvor meget støj, der afgives til omgivelserne, og påpeger at Banedanmark vil kunne reducere støjgenerne/støjniveauet fra forbigående tog betydeligt, ved en reduktion af de forbigående togs hastighed, set i forhold til i dag. Så derfor spørger de:

- 1) Vil Banedanmark gå ind i overvejelser om mulige hastighedsnedsættelser igennem Jelling by og gennemførelse af eventuelle forsøg desangående?
- 2) Vil Banedanmark være initiativtager til en nærmere dialog med ejere af de nærmest beliggende og berørte ejendomme i Jelling by omkring støjgener/støjniveau?
- 3) Hvilke initiativer til projekter med det formål at nedsætte støjgener/støjniveau specielt for de ejendomme, som ligger nærmest banelegemet, vil Banedanmark tage?

227B påpeger, at de ud fra oversigtskortet over støjbelastning, bliver belastet med 80 dB i stuehuset. 227B påpeger, at det er svært at sidde på terrassen, når der kommer tog hvert kvarter. De spørger derfor, om hvad Banedanmark har tænkt sig at gøre ved det?

224B, som er bosiddende tæt på sporet i Gadbjerg, fremhæver at støjpåvirkningen har været intens de sidste par år. Det bevirker blandt andet, at de får en dårlig søvn. De kan kun forestille sig, hvordan det bliver med et dobbelt spor med meget mere trafik. Fremover vil det også være svært at nyde deres lille have og altan, der ligger i skel til banen.

Banedanmarks kommentarer

Til at afgøre hvorvidt der udføres støjreducerende tiltag benyttes Miljøstyrelsens grænseværdier for hhv. den gennemsnitlige belastning på 64 dB og for maksimalniveauet ved en togpassage på 85 dB.

I forbindelse med støjgener i anlægsfasen anvendes Banedanmarks miljømålsætninger for støj fra anlægsarbejde, på hhv. 70 dB i hverdage og 40 dB i weekenden og aftentimer. Til at reducere støj og vibrationer i anlægsfasen kan der anvendes alternative anlægsmetoder såsom nedvibrering af spuns og fundamenter, og vibrationsfølsomme bygninger kan blive fotoregistreret.

Analysen viser, at den øgede togdrift ikke giver anledning til støjbelastning over Miljøstyrelsens grænseværdier, uanset om der køres tog i dag- eller nattetimerne.

Grundlaget for vurderingen er en beregningsmodel (Nord2000), der er opbygget ud fra en 3D model, for at tage hensyn til terrænet. Undersøgelsen har undersøgt både støjens udbredelse, samt støjen ved facaden af boliger og andre bygninger. Der udregnes et døgn gennemsnit over et helt år, som bl.a. indregner den forventede trafik, den maksimale støj, landskabet osv.

Banen planlægges anlagt således, at den kan betjenes med en maksimalhastighed på 120 km/t for at opnå kortest mulig rejsetid. I Jelling vil hastigheden dog være lavere lige omkring Jelling Station på grund standsning ved stationen. Af driftshensyn planlægges ikke forsøg med hastighedsnedsættelse.

Efter høringsperioden, er det undersøgt, om sporskiftet kan rykkes længere vest på. Undersøgelsen viste, at sporskiftet med fordel kan rykkes ca. 1000 meter længere vest på, hvilket medfører, at Ny bane til Billund ikke vil belaste nogen boliger over de vejledende grænseværdier.

Ifm. med vibrationer, er der langs den eksisterende banestrækning en del boliger, som allerede i dag er placeret indenfor den vibrationskritiske afstand. Ny bane til Billund forventes dog ikke at give anledning til, at flere boliger end i dag udsættes for vibrationer over den vejledende grænseværdi.

Banedanmark kan oplyse at der ifølge støjberegningerne ikke er nogen yderligere borgere som støjbelastes over de vejledende grænseværdier.

Flystøj og vibrationer

50B, X228V/132V, X231B/186B, X239B/114B, X247B/92B protesterer mod endnu en støjkilde, da de allerede i dag er mærket af støjen fra omfartsvejen mellem Vandel og Billund samt Billund Lufthavn. Det skal fremgå af den samlede vurdering

62B fremhæver, at støj fra flyvemaskiner i Billund Lufthavn, i forvejen er en stor belastning for landsbyboerne. Et tog i sådan en tæt afstand vil øge støjniveauet kraftigt. De ældre huse, bygget på syldsten, vil slå revner fra vibrationer fra toget.

85B, 185B påpeger, at der er 12 familier i Åst/Mørup, som bor nærmere end 100m fra den sydlige Jellingløsning. Byerne er i forvejen belastet af støj, hvor den østlige ind- og udflyvning ligger lige over byernes øst-vestlige akse. Åst er tillige belastet af trafikstøjen fra omfartsvejen på strækningen mellem Vandel og Billund Lufthavn. Uagtet, at grænseværdierne er overholdt, vil et tog i så tæt afstand af en beboelse forårsage en kraftig støjforøgelse. Derudover vil de gamle huse, bygget på syldsten, slå revner grundet vibrationer fra toget. 185B finder det urimeligt, at de skal støjbelastes yderligere

87B, X237B/86B, X240B/87B, er inde på, at banen kommer til at skære to landsbysamfund over, idet den vil gå igennem både Mørup og Åst. Borgerne i dette område er i forvejen generet af lavtgående og støjende fly fra den nærliggende Billund Lufthavn, og vil blive generet yderligere af en jernbane. Endvidere har borgene i Åst også støjgener fra motortrafikvejen til lufthavnen i Billund.

114B protesterer imod, at området og byen (Åst) får endnu en støjkilde tilført udover flytrafikken, hvor den østlige indflyvning ligger lige over byens øst-vestlige akse, hvor der samtidig også er trafikstøjen fra omfartsvejen mellem Vandel og Billund. 114B gør opmærksom på at deres ejendom, som er fra 1857, forventes påvirket af vibrationer, der kan lede til skader på huset.

186B: Mørup og Åst er i forvejen belastet af støj fra både overflyvning og fra omfartsvejen. Yderligere støjbelastning af disse lokalsamfund findes urimelig.

202B, 186B/X231B, 92B påpeger, at mange familier i Åst/ Mørup bor tættere end 100m på den sydlige Jellingløsning og vil opleve store støjgener, hvis den sydlige Jellingløsning gennemføres. De påpeger, at de har støj nok i forvejen fra både flyene til og fra Billund Lufthavn og omfartsvejen til Billund Lufthavn.

69B, X234B/60B, 38B/X235B og 69B/X238B fortæller, at de til dagligt lever med støjgener fra lufthavnen, og de pointerer at generne ikke bliver mindre, hvis der også skal køre tog så tæt på ca. fire gange i timen.

203B/V protesterer mod endnu en støjkilde, da de allerede i dag er mærket af støjen fra omfartsvejen mellem Vandel og Billund samt Billund Lufthavn. I de år, de har boet der, er flytrafikken til og fra Billund Lufthavn blevet markant større, og der er etableret en omfartsvej syd for vores ejendom. Nu kommer der så måske en sydlig Jellingløsning, der vil forløbe nord for deres ejendom. Det betyder, at de får støj fra omfartsvejen syd for og evt. en jernbane nord for deres ejendom. Alle disse støjgener sammenlagt er meget mere end hvad de synes er acceptabelt at pålægge området.

Omfartsvejen løber syd for deres matrikel, indflyvningen til lufthavnen sker nord for deres stuehus, og den sydlige linjeføring vil dele den nordlige del af deres matrikel fra resten af ejendommen i urimelig nær afstand af beboelsen.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark noterer sig, at flere høringssvar omhandler og påpeger gener som følge af støj fra en ny jernbane. En jernbane vil i et område, hvor der ikke tidligere har været en bane medføre støj fra togene, som vil køre på strækningen, hvilket derfor vil betyde et ændret støjbillede. Dette kan opleves forskellige alt efter nærhed til banen, vind- og terrænforhold samt om banen forløber på en dæmning i landskabet eller i en afgravning. Banedanmark har i undersøgelserne og beregningerne undersøgt alle løsninger ligeværdigt. Det har dannet grundlaget for placeringen af linjeføringen, som løbende er blevet optimeret som led i planlægningen for at reducere påvirkningerne på mennesker og miljø.

Det vurderes, at eksisterende støj fra veje, fly og jernbane er afgørende for de samlede støjgener i området. Den kumulative effekt sammen med den nye bane til Billund vurderes at blive ubetydelig eller stærkt begrænset i driftsfasen. Det skyldes at de nye beregninger viser, at der ikke er nogen boliger, der vil blive støjbelastet som følge af projektet over den vejledende grænseværdi.

Den primære kilde til vibrationer i projektet er nedramningen af fundamenter til eventuelle køreledningsmaster. Såfremt banen ikke elektrificeres vil udbredelsen af vibrationer derfor være væsentligt mindre, og derved påvirkes færrest boliger, uanset valg af linjeføring. I forbindelse med en eventuel elektrificering forventes 40 boliger på Jellingløsningerne, samt 66 boliger på Gadbjergløsningen, at blive påvirket af bygningssskadelige anlægsvibrationer. For mærkbare vibrationer er det hhv. 283 boliger på Jellingløsninger samt 170 boliger på Gadbjergløsningen, med udgangspunkt i Miljøstyrelsen grænseværdier for mærkbare vibrationer, i anlægsfasen.

For at reducere de bygningssskadelige anlægsvibrationer, kan der anvendes alternative anlægsmetoder, som giver en mindre vibrationsradius, og før anlægsarbejdet starter, vil der blive foretaget fotoregistrering af udvalgte bygninger tæt på byggeområderne. I særlige tilfælde kan der etableres en løbende overvågning af udsatte bygninger, mens vibrationskritiske arbejder står på, så man i fornødent omfang kan justere på arbejdet eller stoppe det midlertidigt. Det sikrer, at man kan imødekomme eventuelle skader under anlægsarbejdet.

I driftsfasen forventes Ny bane til Billund ikke at give anledning til at flere boliger end i dag udsættes for vibrationer over den vejledende grænseværdi.

Støj og natur

201B fremhæver, at de flyttede til Åst for at være omgivet af den flotte natur og dyreliv i området. Der er meget støj fra flyene, men bygges Sydlig Jellingløsning, vil skinnerne være mindre en 100 meter fra deres hus. 201B vurderer, at de har støjgener nok.

211B, 215B føler magtesløshed over at få deres naturområde ødelagt - visuelt og med støjgener til følger. De føler ingen tvivl om, at uanset føring af en ny jernbanelinje, så er det beboerne, som bliver berørt i et eller andet omfang. 211B og 215B mener, at Banedanmark og Trafikministeriet må hjælpe de, der bliver påvirket, på en ordentlig måde. Myndighederne har en pligt til at undersøge, hvorledes det kan udføres med færrest mulige gener, for færrest mulige beboere, og med mindst mulig ødelæggelse af natur.

Banedanmarks kommentarer

En ny jernbane gennemskærer landskabet og vil derfor ændre på den måde hvor flora og fauna vandrer i området. Disse påvirkninger er kortlagt og har dannet grundlag for hvordan banen udformes og hvor der eksempelvis kan etableres erstatningsvandhuller, faunapassager, paddehegn og ledebepantning. Disse foranstaltninger indarbejdes for at afbøde den negative virkning anlægsprojektet har på naturen.

Støjpåvirkninger som følge af projektet er beregnet og kan ses på et [støjkort](#) på Banedanmarks hjemmeside www.bane.dk. Der er ingen boliger, der bliver påvirket over de vejledende grænseværdier, når banen er etableret. Selvom banen ikke vil overskride de vejledende grænseværdier, vil man stadig kunne høre banen.

Undersøgelsen af støjforhold

84B spørger hvilke forhold, der gør sig gældende i forhold til støj øst for Jelling og til Vejle. Er der undersøgt, om dette vil have en påvirkning, som er over de tilladte dB.

Banedanmarks kommentarer

Generelt må man langs eksisterende jernbaner forvente et vist omfang af ændringer i togdriften som led i den almindelige samfundsudvikling. Derfor er der ikke gennemført undersøgelser mellem Vejle og Jelling.

Undersøgelsesområdet for Ny bane til Billund, i relation til støj og vibrationer, er ved eksisterende jernbanestrækning for Jellingløsningerne afgrænset mod nordvest ved krydsningen med Gl. Viborgvej, og mod øst ved krydsningen af Fårupvej. I Gadbjergløsningen er afgrænsningen mod nordvest ved Refstrupvej 20, og mod øst er afgrænsningen nord for Mølvang.

Luftforurening og støj

130B fremhæver formuleringen: "Virkningerne vurderes dog at være små, da der ikke kommer mange tog, og da der er gode muligheder for spredning og dermed fortynding af luftforureningen." og efterspørger en henvisning til miljøkonsekvensrapporten. 130B savner endvidere en vurdering af NOx emission og dieselpartikler, samt en differentiering i forhold til støjforskel afhængig af hvorvidt toget accelerer, kører op af bakke, o.lign forhold, og eventuelle vurdering/grundlag for vurderingerne.

Banedanmarks kommentarer

Luftforureningen, heriblandt udledning af NOx, dieselpartikler og CO₂ er undersøgt i forbindelse med fagnotatet "Emissioner" hvori det vurderes, at konsekvensen af Ny bane til Billund er ubetydelig. I fagnotatet fremgår det, at emissioner af NOx ved togdriften vil ligge på 7,6 og 7,5 ton/år for hhv. Nordlig og Sydlig Jellingløsning, mens det for Gadbjergløsningen vil være på 8,7 ton/år. Emissioner af CO₂ fra togdriften vil være på 1358 ton/år, 1322 ton/år og 1543 ton/år for hhv. Nordlig, Sydlig Jellingløsning og Gadbjergløsningen. Niveauet for emissioner af partikler for de to Jellingløsninger er 0,07 og for Gadbjergløsningen er det 0,08 ton/år. Ved en eventuel elektrificering kan påvirkningen reduceres yderligere for driftsfasen, fx vil det for NOx være omkring 0,7 ton/år (hhv. 0,7 og 0,68 for Jellingløsningerne og 0,77 ton/år for Gadbjergløsningen). For CO₂ vil emissionen reduceres til hhv. 1066 ton/år og 1037 ton/år for Jellingløsningerne og 1177 ton/år for Gadbjergløsningen. Endelig vil udledningen af partikler ved en elektrificering af banen reduceres til 0,04 ton/år og 0,03 ton/år for hhv. Nordlig og Sydlig Jellingløsning. For Gadbjergløsningen vil emissionen reduceres til 0,04 ton/år. Fagnotatet kan findes på Banedanmarks hjemmeside, www.bane.dk

I forbindelse med det nye VVM-direktiv ([Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\)](#)), blev en del ændringer implementeret. Heriblandt ændrede VVM-redegørelsen navn til miljøkonsekvensrapport, og VVM-proces blev til miljøvurdering. Fordi undersøgelserne til Ny bane til Billund er begyndt før implementeringen af direktivet, er projektet ikke underlagt det nye direktiv, og derfor hedder VVM-redegørelsen stadig VVM-redegørelse, i stedet for miljøkonsekvensrapport. De to rapporter indeholder i hovedtræk de samme elementer.

En borger savner en differentiering i forhold til støjforskel afhængig af hvorvidt toget accelerer, kører op af bakke, o.lign forhold, og spørger til grundlag for vurderingerne. Til beregning af støjforhold er anvendt beregningsmodellen Nord2000 og programmet SoundPLAN. I beregningerne indgår en lang række parametre og forudsætninger. Bl.a. indgår togtype og -længder, strækningshastighed og standsningsmønster. Ligeledes indgår tekniske forudsætninger og parametre om omgivelserne bl.a. vejrklasser lige som modellen er opbygget omkring en 3D terrænmodel. I fagnotat vedr. Støj og vibrationer findes en mere detaljeret beskrivelse af metode, parametre og forudsætninger, der ligger til grund for beregninger af støjforholdene.

Den dominerende kilde til støj fra tog mellem ca. 50 km/t og op til ca. 250 km/t er kontakten mellem hjul og skinne. Terrænændringer giver derfor ikke anledning til signifikante forskelle i støjen fra toget.

Elektrificering

Anlæg og drift

Det undrer 16B, at man har valgt en løsning med forurenende diesel tog, når staten lige har valgt at anskaffe elektriske lokomotiver. Ved en senere overgang til el drift, vil det visuelle miljø blive yderligere påvirket negativt, og samtidig vil anlægget blive væsentligt dyrere.

Vejle Kommune, 33K, og DN Vejle, 53F, opfordrer til, at banen ved anlæg forberedes til elektrificering ved opstilling af køreledningsanlæg, således at naboer på strækningen ikke igen om nogle få år skal generes af nye anlægsarbejder. Borgeren 5B, fremhæver yderligere, at elektrificeringen giver mulighed for at bruge nye eltog og ikke forurenende dieseltog. Ligeledes er udbuddet af moderne eltog langt større og man kan få en mindre forurenede drift af banen, hvis den elektrificeres.

30B påpeger, at etableringen af banen skal ske i overensstemmelse med seneste teknologi, og at anlæggelse af banen burde bidrage til den grønne omstilling og være elektrificeret. 30B mener, at projektet er en forkert beslutning i disse tider, hvor ny teknologi, som blandt andet selvkørende biler og busser, og el-biler, ikke er 10 år væk, men dels allerede er kommet. 39B fremhæver i samme kontekst, at der allerede bliver produceret køretøjer, der kører på el. Busser, lastbiler og biler kan køre førerløse på de allerede etablerede veje. Billundbanen skal betjenes af dieseltog, der forurener og støjer. Mange busser kan indkøbes og sættes i drift på de allerede etablerede veje. Har man taget højde for at den teknologiske udvikling har overhalet banebyggeriet?

74B spørger, om dieseldrevet ensporet jernbane som trafikform i 2018 eller senere ikke er forældet, når nu udviklingen af førerløse el-biler og busser skrider frem med rivende hast, og der arbejdes på at udfase diesel som drivmiddel i biler (forbud i europæiske byer)?

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark vil i detailprojekteringen forsøge at planlægge anlægsarbejdet således, at det er til mindst mulig gene for naboer til banen. Det kan dog af flere årsager være nødvendigt at arbejde på det samme arbejdsareal af flere omgange.

Som det påpeges i høringssvarene, er der gevinster ved en eventuel elektrificering, der er også belyst i fagnotaterne, og de er blandt andet en lavere udledning af NOx, CO2 og partikler. Beslutningen om, hvorvidt banen skal elektrificeres er dog en politisk beslutning.

Banedanmark er blevet bedt om at aflevere et beslutningsgrundlag vedrørende en jernbane til Billund. Om man hellere vil satse på selvkørende busser mm. til kollektiv trafik vil i den sidste ende være et politisk spørgsmål.

Natur og rekreative interesser

Generelt

13B, 42B, 99B mener, at naturen bliver den store taber, hvis banen anlægges i den skønne natur i området. Naturen genskabes ikke. En natur, der en gang er ødelagt, forbliver ødelagt. Det kan ikke være rigtigt, at naturen kommer i anden række. 52B fremhæver i den kontekst linjen gennem Førstballe, Mørup Lindeballe og Åst, som er et område efterladt uspoleret fra istiden med lyng og skovbevoksede, stejle bakker og slugter. Mange væld og søer og en spændende både flora og fauna, der ødelægges, bare for at spare nogle få minutter!

111B mener, at 4 minutters ekstra rejsetid er for intet at regne ift. de konsekvenser for naturen, Jellingløsningerne vil have.

X237B vurderer, at en linjeføring igennem Åst hensynsløst vil spolere naturen og livsvilkårene for flora, fauna og mennesker og ødelægge et velfungerende lokalsamfund i vækst. Det er for dem komplet uforståeligt og ulogisk, at Banedanmark vælger at projektere et forslag, der i så voldsom grad får fatale konsekvenser for så stort et antal borgere og så omfattende et naturområde

53F, DN Vejle, anerkender, at anlæggelsen af en ny bane i et område, der i dag ligger langt fra større transportkorridorer, vil medføre en række negative påvirkninger af beskyttede arter og naturområder, skovområder og landskaber. DN Vejle finder generelt den nordlige Jellingløsning mest problematisk i forhold til natur- og landskabsinteresserne.

Banedanmarks kommentarer

Der er en lang række forhold, der gør sig gældende når en jernbane anlægges, både teknisk og lokalt. I forbindelse med nye anlægsprojekter kan det derfor ikke undgås, at der vil ske en påvirkning i det område, hvor projektet skal anlægges. Banedanmark noterer sig, at flere har udtrykt bekymringer om miljømæssige og naturmæssige konsekvenser. Projektets foreslåede afværgeforanstaltninger har til formål at reducere eller afværge disse påvirkninger så vidt muligt, ved blandt andet reetablering, faunapassager og hensigtsmæssig placering af arbejdsområder. Der er ligeledes foretaget omfattende naturundersøgelser, som danner grundlaget for hvilke afværgeforanstaltninger, som kan sikre at projektet ikke er i strid med EU's-habitatdirektiv. En uddybende beskrivelse kan findes i fagnotatet "Natur og overfladevand" på Banedanmarks hjemmeside:

<https://www.bane.dk/>

Banedanmark noterer ligeledes, at flere hørings svar omhandlende natur, har udtrykt en modstand mod projektet, samt finder at banens gevinst ikke opvejer den naturlige påvirkning, som sker i projektområdet.

33K, Vejle Kommune, har fremsendt flere bemærkninger vedrørende natur samt landskabsvurderinger, hvor der ønskes forklaring på vurderingerne af

udvalgte lokaliteter og arter, samt tilføjelser til fagnotaterne og VVM'en, som kommunen ellers finder detaljeret og gennemført.

Visuelle forhold og arkitektur

Vejle Kommune fremhæver, at i forhold til landskabets værdier, skal det stå helt klart, at den Nordlige delstrækning (den midterste linjeføring af de 3 delstrækninger), har en væsentlig større negativ påvirkning af landskabet set i forhold til de to andre linjeføringer. Dette genspejles ikke fuldt ud i VVM-redegørelsen. Den Sydlige delstrækning og Gadbjerg-delstrækning har en mere moderat påvirkning af landskabet.

Natur og overfladevand

Endvidere er det Vejle Kommunes vurdering, at den nordlige delstrækning samlet set har størst negativ påvirkning på områdets natur og overfladevand. Vejle Kommune har lagt de mest værdifulde naturområder og arter til grund for vurderingen. Særligt skal det fremhæves, at relativt store gamle skovområder og § 3-beskyttede naturområder påvirkes af den nordlige linjeføring set i forhold til både den sydlige linjeføring og Gadbjerg-linjeføringen.

Det er Vejle Kommunes vurdering, at der ikke er væsentlig forskel på den sydlige linjeføring og Gadbjerg- linjeføring ud fra en naturmæssig betragtning. Det bør derfor fremgå af VVM-redegørelsen, at de to linjeføringer vægtes ens i forhold til påvirkning.

Endelig, i forbindelse med strækningsgennemgangen, foreslår 33K, at der anlægges en ekstra faunapassage. 33K efterspørger desuden tilføjelser vedrørende de supplerende undersøgelser. 33K mener blandet andet, at der bør tilføjes at der skal foretages undersøgelser for forekomst af birkemus inden anlægsperioden, samt en baseline-undersøgelse af flagermusens adfærd ved Åst Skov eller Gødsbøl Skov.

Vejle Kommune mener, at det bør fremgå, at erstatningsnatur skal tinglyses og at det også bør fremgå, hvor ansvaret for overvågning og pleje af erstatningsnaturen indtil det har udviklet sig, er placeret.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark takker for Vejle Kommunes høringssvar samt kommentarer og bemærkninger til fagnotaterne

Visuelle forhold

Banedanmark noterer sig, at Vejle Kommune ønsker, at de skal fremgå klart, at den Nordlige Jellingløsning har en væsentlig større negativ påvirkning af landskabet set i forhold til hhv. Sydlig Jellingløsning og Gadbjergløsningen, der begge har en moderat påvirkning. Som det fremgår af fagnotatet, medfører den nordlige Jellingløsning samlet set den største negative påvirkning.

Med hensyn til Vejle Kommunes bemærkninger vedrørende påvirkningsgraden af en ny bane, er det noget som kan diskuteres. Gennemgangen af de enkelte

delstrækninger er systematisk beskrevet og vurderet. De graduerede vurderinger synliggør omfanget af påvirkninger af de forskellige landskabstyper ved en ny bane. På baggrund af kommunens høringssvar har Banedanmark gennemgået de anførte strækninger igen. Banedanmark takker for kommunens input og ændrer materialet, hvor det kan forbedre projektet.

De vurderede påvirkningsgrader er baseret og vurderet ud fra en kortlægning af området og landskabernes sårbarhed over for etablering af en ny bane. En række faktorer indgår i vurderingen, bl.a. anlæggets skala og samspil med øvrige tekniske anlæg og deres tilpasning til landskabet og anlæggets fremtræden og synlighed.

Den landskabelige påvirkning omfatter selve det landskabelige indgreb, dvs. anlæggets samlede påvirkning på landskabet som følge af terrænarbejde, fjernelse af bevoksning, etablering af spor, broer, dæmninger, kørestrømsanlæg mv. Den visuelle påvirkning defineres som den oplevede effekt, dvs. hvor synligt anlægget er, og hvilken betydning det har.

Natur og overfladevand

Banedanmark er enig i, at den nordlige linjeføring samlet set har den største påvirkning på områdets natur og overfladevand, samt enig i at forskellen mellem sydlig Jellingløsning og Gadbjergløsningen er mindre, men at Gadbjergløsningen har en lidt større påvirkning.

Vurderingerne bygger på en lang række faktorer, som inkluderer barriereeffekt, naturtyper, områdets forekomster af flora og fauna og lovgivningsmæssige forhold såsom international naturbeskyttelse, national naturbeskyttelse og regionale/kommunale udpegninger. Naturundersøgelserne er udført efter de traditionelle metoder og retningslinjer, der anvendes ved denne type undersøgelser.

På baggrund af Vejle Kommunes høringssvar har Banedanmark gennemgået de anførte lokaliteter, og kommunens input indarbejdes i projektets materiale, hvor det kan forbedre materialet. Banedanmark takker for disse input.

I projektet er der foreslået en faunapassage cirka 1 kilometer vest, for den af Vejle Kommune foreslåede faunapassage, som er vurderet tilstrækkeligt eftersom der ikke har været kendskab til særlige bestande af Bilag IV arter. Såfremt Nørup Mose-området er kerneområde for Bilag IV arter, herunder spidssnudet frø og stor vandsalamander, som oplyst af Vejle Kommune, vil behovet for en faunapassage mellem st. 6.8 og st. 7.4 blive vurderet efterfølgende i forbindelse med detailprojektering. Det vurderes at en faunapassage af typen B1 vil være mest velegnet.

I forbindelse med birkemus har der været udført målrettet feltundersøgelse, hvor der både har været anvendt traditionel faldfældefangst samt vildtkameraer. Inden anlægsperioden påbegyndes er der ligeledes i fagnotatet beskrevet afværgeforanstaltninger, der kan anvendes, for at reducere sandsynligheden for, at der er birkemus i anlægsområdet. Som Vejle

Kommune også anbefaler, vil der blive foretaget en baseline-undersøgelse af flagermusens adfærd, såfremt projektet realiseres.

Banedanmark kan også oplyse, at hvis det bliver politisk besluttet at gennemføre en bane til Billund, vil det i forbindelse med detailfasen blive vurderet om, der er behov for nogle supplerende eller mere detaljerede naturundersøgelser ud over de allerede beskrevne i fagnotatet Natur- og Overfladevand.

Banedanmark indgår aftaler med berørte lodsejere om overvågning og pleje af arealer, hvor der etableres erstatningsnatur. Kun i særlige tilfælde tinglyses arealerne med erstatningsnatur. Det kan for eksempel være når der er tale om en naturtype, der kan være lang tid om at udvikle sig.

Den seneste praksis i forhold til hvor længe Banedanmark foretager overvågning og pleje af arealer, er indtil de har udviklet sig til at kunne kategoriseres som §3 natur, dog maksimalt i fem år efter.

Natur

70K/V, Billund Kommune samt Billund Lufthavn, Legoland, Lalandia og Kirkbi, har en række bemærkninger til fagnotatet "Natur- og Overfladevand" og de udførte undersøgelser, som de finder mangelfulde. Bemærkningerne er vedrørende de botaniske besigtigelser og artsundersøgelser, og de er hovedsageligt henvendt til konkrete lokaliteter hvor 70K/V gør opmærksom på uoverensstemmelser mellem deres observationer og de observationer, som danner grundlaget for Ny bane til Billund. Der savnes ligeledes en redegørelse af betydningen for rødlistede arter.

Endelig opfordrer 70K/V også til at feltskemaer indtastes i miljøportalen.

Banedanmarks kommentarer

Det er Banedanmarks vurdering, at de udførte naturundersøgelser har været af et omfang, der har været tilstrækkelige til at kunne foretage en fyldestgørende vurdering af projektets påvirkning af omgivelserne. De omtalte naturundersøgelser er udført efter de traditionelle metoder og retningslinjer, der anvendes ved denne type undersøgelser.

Banedanmark kan endvidere oplyse at informationer omkring forekomster af flora og fauna, der ikke har været kendte eller tilgængelige i forbindelse med VVM-undersøgelsen vil indgå i det samlede materiale og blive anvendt i forbindelse med en detailprojektering af en ny jernbane.

Endelig indrapporterer Banedanmark ikke per rutine indsamlet naturdata ifm. VVM-undersøgelser i Danmarks Miljøportal eller i andre offentlige databaser, men udleverer gerne naturdata til kommuner. Efter nærmere aftale med Banedanmark kan kommunerne herefter, såfremt de ønsker dette, foretage inddatering af dataene i offentlige databaser.

Banedanmark oplyser, at der arbejdes på, at der fremadrettet ved kommende VVM-undersøgelser indrapporteres til Danmarks Miljøportal.

Gennemgangen af lokaliteterne er uddybet i fagnotatet Natur- og Overfladevand, hvor det i forbindelse med besigtigelsen af nogle lokaliteter, f.eks. lokalitet 54, blev konstateret at vandhullet var overdækket for at undgå bird-strikes. Derfor var en grundigere undersøgelse ikke mulig. Banedanmark har ikke haft muligheden for at besigtige vandhullet efterfølgende og kan derved ikke udelukke at naturtilstanden i vandhullet bør ændres. Med baggrund i Billund Kommunes bidrag vil der være oplagt i forbindelse med detailprojekteringen at besigtige vandhullet igen, såfremt vandhullet ønskes anvendt i forbindelse med afledning af overfladevand. Derudover kan der ikke gives nogen umiddelbar forklaring på forskellen i registrerede antal arter.

I forbindelse med rødlistede arter, vil de fund Billund Kommunes nævner blive medtaget i fagnotatet, og Banedanmark takker for tilføjelsen. Årsagen til fagnotatet ikke behandler rødlistede arter yderligere, er at der ikke blev fundet rødlistede arter inden for undersøgelsestraceet.

Billund Kommune henleder opmærksomheden på Billund Krat ikke må sidestilles med almindelig fredskov. Banedanmark oplyser, at ifølge fagnotatet Natur og Overfladevand er Billund Krat besigtiget. Skovlovens §28-områder omfatter søer, moser, heder strandenge eller strandsumpe, ferske enge og biologiske overdrev, der ligger i forbindelse med fredskov, men som ikke er omfattet af naturbeskyttelseslovens §3 da de er mindre end de deri fastsatte størrelsesgrænser. Ved besigtigelsen af Billund Krat blev det konstateret, at der inden for undersøgelseskorrideren ikke fandtes områder at ovennævnte typer. Dette har så vidt ikke noget at gøre med at skoven er fredet. Ved etablering af en ny jernbane vil det forsøges i det omfang det er muligt at minimere påvirkningen af skoven.

Høringssvaret gør endelig opmærksom på et anlæg, der fungerer som rasteområde for stor vandsalamander, som ikke er inddraget i fagnotatet, tæt på en station syd for Nordmarksvej. Banedanmark kan i den forbindelse oplyse, at i forbindelse med detailprojekteringen af en station syd for Nordmarksvej, vil der blive foretaget en vurdering af stor vandsalamander i det nærliggende yngle- og rasteområde.

178F, Åst Borgerforening, og X247B/92B vurderer at linjeføringen gennem Mørup og Åst vil få store konsekvenser for to små samfund, som er yderst velfungerende. Et samfund med en masse børnefamilier, som nyder at kunne cykle og gå lange ture på de små veje og i skoven omkring dem. De har skoven og markerne lige uden for vores dør, en skov hvor der er en stor plantefauna og et meget rigt dyreliv. Bestyrelsen for Åst Borgerforening, er på alle måder imod linjeføringen som går gennem vores lille samfund.

Banedanmarks kommentarer

De ejendomme, der har nærhed til den nye bane, og som før lå uforstyrret i åbent land med fri udsigt over landskabet, vil fremover ligge som nabo til et teknisk anlæg, der afhængig af banens beliggenhed i forhold til terræn kan udgøre et forstyrrende element i udsigten. De landsbyer, som banen kommer

til at ligge i udkanten af, vil også opleve at blive forstyrret af nærheden til et teknisk anlæg. Landsbyer, der ligger tæt ved den nye bane, kan dog også opleve banen som en generende fysisk og visuel barriere. For at imødekomme dette er linjeføringerne placeret således, at kun meget få landsbyer bliver direkte berørt af den nye bane. Endvidere vil barriereeffekten forsøges reduceret så vidt muligt, ved at sikre en fortsat tilgængelighed via omvejskørsler.

For det inddragede fredskovsareal etableres der erstatningsskov efter normal praksis, hvor omfanget af erstatningsskov aftales med Miljøstyrelsen. Der etableres typisk erstatningsskov i forholdet 2:1 af den midlertidigt nedlagte fredskov. For den del af fredskovsarealerne, som ejes af Banedanmark, er der en praksis i relation til fredskovsmyndigheden (Miljøstyrelsen) om, at fredskoven kan ryddes, når banedriften kræver det, idet der samtidig etableres nye bevoksninger på samme sted (svarende til arealforhold 1:1).

Da der i Åst Skov fældes ældre løvtræer, kan der ske en varig påvirkning af rød glente, duehøg og natugle. Der er i VVM-redegørelsen redegjort for hvordan det skal håndteres i anlægsfasen, der bør eksempelvis foretages en undersøgelse af, om det er redetræer, der bliver fældet, som følge af anlægget. Rovfugles og uglers redetræer må ikke fældes i perioden 1. februar-31. august og rød glentes redetræ må ikke fældes. Der kan meddeles dispensation af Miljøstyrelsen, og der kan fastsættes vilkår i forbindelse hermed. Som afværgetiltag til bevaring af fauna og flora foreslås, at der i dialog med Miljøstyrelsen og skovejeren undersøges, om det er muligt at sikre en større andel med gammel løvskov eller urørt naturskov i Åst Skov for at bevare gode levesteder for rød glente, duehøg og natugle.

Lindeballeskovene og Gødsbøl Skov

16B påvirkes af en bane i 'baghaven', der påvirker miljøet mærkbart negativt, og skaber barrierer for menneskelige relationer. Banen vil spolere nogle unikke naturområder ved Gødsbøl Skov med store gamle bøgetræer, søer og et unikt engareal.

37B har på deres grund en § 3 registreret sø med et rigt dyreliv, herunder flere beskyttede arter af padder, og de har en stor og frodig prydhave, som de færdes i dagligt.

De stiller os undrende over for, at der arbejdes videre med etablering af ny jernbane med medfølgende permanente genevirkninger for natur og mennesker med det formål at opnå en minimal ½ minuts besparelse i rejsetid, set i forhold til den nuværende rejsetid med bus. Linjeføringen føres over et engareal, der i fagnotatet for Natur og overfladevand er beskrevet som lokalitet 106. Det konkluderes i fagnotatet, at påvirkningen af engen vil være af væsentlig betydning, og at påvirkningen af engen vil have en potentiel påvirkning af bilag IV arten birkemus, som tidligere er registreret af Vejle Kommune i området tæt deres ejendom. På engen vokser bl.a. majgøgeurt samt skov-gøgelilje.

Ved etablering af Gadbjergløsningen vil jernbanen gå gennem Gødsbøl skov, herunder lokalitet 337 i fagnotatet for Natur og overfladevand. Gødsbøl skov udgøres bl.a. af gamle bøgetræer, som står på stilstandslinjen fra sidste istid og er den vestligste selvsåede bøgeskov i Danmark.

Hvis banen etableres, mener 37B, at det vil påvirke kvaliteten af skoven som leveområde for dyrene.

74B fremhæver de naturlige konsekvenser som en etablering af Gadbjergløsningen vil medføre, hvor den vestligste selvsåede bøgeskov, områder med beskyttet natur, et egnet levested for birkemus, samt træer med betydning for områdets bestand af flagermus påvirkes. 77B supplerer, og fremhæver en vanskeliggørelse af arternes bevægelighed grundet banens barriereeffekt. Det påpeges, at det ved etableringen af omfartsvejen ved Billund Lufthavn tog mere end 3 år, før dyrene havde fundet faunapassagen.

119B er bosiddende i Gødsbøl Skov. De har 31 hektar skov hvoraf de 28 er fredskov. Skovområdet her er et istidslandskab, der er skabt af erosion og smeltevandsfloder, hjemsted for adskillelige rødlistede arter og et rigt dyreliv. Der er endvidere en stor bestand af hjortevildt i området. En baneføring i skoven vil medføre permanente ændringer af det uberørte landskab, og dermed også det rige dyreliv, de har i vores skov.

Banedanmarks kommentarer

Anlægges Gadbjergløsningen vil en påvirkning på Gødsbøl Skov ikke kunne undgås. Banen gennemskærer et potentielt levested for birkemus syd for Gødsbøl Skov, som vil medføre en øget barriereeffekt for en eventuel population af birkemus. Birkemus blev i forbindelse med projektet eftersøgt på udvalgte lokaliteter, med både faldfældefangst og vildtkameraer, uden at den blev observeret. Birkemus er dog sky, og den er derfor svær at observere. For at reducere sandsynligheden for at birkemus er på en lokation, hvor der skal anlægges bane, kan man i forbindelse med anlægsperioden f.eks. klippe vegetationen ned inden anlægsfasen, for at gøre området mindre attraktivt for birkemus. Efter anlægsperioden kan banen anlægges således, at den kan fungere som redested for birkemus, for at undgå en uheldig opdeling af levesteder.

Det vil også være nødvendigt at fælde træer gennem Gødsbøl Skov, samt et levende hegn og skovbryn omkring skoven. Dette påvirker væsentlige ledelinjer for flagermus. Til at beskytte flagermusbestanden kan anlægsarbejdet planlægges så det ikke foregår i flagermusenes yngleperiode, og flagermusegnede træer, som fældes, kan erstattes.

Generelt for Gødsbøl Skov vil barriereeffekten blandt andet kunne reduceres via etablering af en faunabro, der forbinder skovområderne på begge sider af banen, som kan passeres af alle dyr. Faunapassagerne i projektet anlægges i forbindelse med naturlige ledelinjer, så dyrene bliver ledt henimod faunapassagerne, og de kan etableres med vegetation, for at gøre det trygtere for dyrene at krydse dem.

Påvirkningen på skov vil imødekommes så vidt muligt via erstatningsskov, som aftales med Miljøstyrelsen, typisk i forholdet 1:2, og påvirkede levesteder kan reetableres. Såfremt der er særlige forhold i forbindelse med reetableringen af et område, kan man i detailprojekteringen etablere erstatningsnaturen et år forud for anlægsarbejdet, så naturområdet som minimum har eksisteret en vækst- og ynglesæson, inden den nuværende lokalitet nedlægges. Det gør, at arter får mulighed for at flytte sig til den nye lokalitet, inden nedlæggelsen af den gamle

43B skriver angående terrænet nordøst for lufthavnen. Området består af et højdedrag på op til 50 m over lufthavnens terræn. På disse bakker ligger Lindeballeskovene, der består af et sammenhængende skovområde på ca. 450 ha, hovedsagelig bestående af løvtræsbevoksninger (Eg og Bøg), der har selvfornyet sig siden bøgen indvandrede efter Istiden. Området er således unikt, idet det er Danmarks vestligste urskov. Stort set hele skovområdet er fredskov og må således ikke umiddelbart fjernes. 44B supplerer med, at der i disse skove findes rødlistede (sjældne og udryddelsestruede) arter tilhørende både flora og fauna.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark er opmærksom på området, og såfremt der fjernes fredskov, vil Banedanmark indgå i dialog med Miljøstyrelsen i forhold til mængden af erstatningsskov, samt kommunen, i forbindelse med placeringen af erstatningsskoven. Erstatningsskov etableres typisk i forholdet 2:1.

I forhold til beskyttede arter tages en række forbehold i forbindelse med anlægsperioden, så man så vidt muligt ikke påvirker bestanden. Disse forbehold afhænger af hvilke arter, der er registreret i området.

Natur

36B påpeger, at mange turister, samt borgere i Vejle og omegn, sætter stor pris på naturen på Vejle vestegn. Der kører mange cyklister igennem området, da der både er godt med bakker og en meget smuk natur. Naturen er noget af det, vi skal sælge vores område og land på. 36B fremhæver i den forlængelse hvordan f.eks. en bakke vil blive ødelagt på grund af banen.

39B, som repræsenterer 7 husstande, og 98B, oplyser om de store sår naturen vil erhverve, når banen bliver anlagt. Moser, skove og unikke landskaber, vil blive ødelagt til stor gene for det rige dyreliv og mennesker. Banen vil også medføre store trafikale udfordringer for de landmænd, der skal drive deres afgrøder.

60B/X234B, 85B/X245B, 118B og 185F/X233F påpeger endvidere, at Jellingløsningerne kræver omfattende ekspropriation samt fjernelse af ca. 1,3 mio. m³ jord igennem følsom istidsnatur og store skovområder.

85B/X245B, 87B/X240B og 142B pointerer, at Gadbjergløsningen ikke ødelægger velfungerende landsbyer og sårbare istidslandskaber.

86B/X237B mener, at naturen, navnlig fredskov, trues med forslaget om en bane til Billund, og at de to Jellingløsninger vil smadre Åst, herunder at al udvikling i byen vil gå i stå.

87B, X237B/86B, X240B/87B finder det bemærkelsesværdigt, at banen skal anlægges i et område med beskyttede vandhuller, enge og skove, hvor flere fredede padder lever, samt i et område, hvor der er fundet spor efter odder.

69B, X234B/60B og 38B/X235B påpeger, at den rekreative effekt af at bo et så naturskønt sted vil forsvinde, og at det fantastiske dyreliv vil flytte.

X236B/85B påpeger, at banen visuelt vil komme til at ændre landskabet, hvis det tekniske anlæg af sporet til jernbanen kommer til at ligge på en højtliggende dæmning eller det kommer til at ligge i en banegrav i en udgravning med stort anlæg. X236B/85B mener, at disse opfyldninger og udgravninger må undgås, eller begrænses mest muligt

Banedanmarks kommentarer

Det er ved projekteringen af banen så vidt muligt forsøgt at reducere de landskabelige og naturmæssige konsekvenser, men en påvirkning kan ikke helt undgås. Det hænger blandt andet sammen med de tekniske normer, der skal opfyldes, som er en del af årsagen til nogle af de større afgravninger i projektet. Banen er projekteret med nogle stigningsgradienter, som gør det muligt at køre godstog på banen. Det betyder at det ikke er muligt, at etablere jernbanen således at den følger terrænets topografi og derved anlægges den i større afgravninger. Banedanmark har i en supplerende VVM-undersøgelse, undersøgt en tilpasning af linjeføringen så den i højere grad følger landskabet.

Man kan reducere den visuelle påvirkning fra Ny bane til Billund i anlægsfasen ved at placere bl.a. arbejdsarealer, jorddepoter og arbejdsveje, så det bedst muligt passer ind i det nuværende terræn. Arbejdslys placeres ligeledes, så det giver mindst mulig lysforurening og ved etablering af selve anlægget reduceres påvirkningen, ved brug af landskabsbearbejdning, og så vidt muligt bevaring af beplantning.

I forbindelse med både anlægsfasen og driftsfasen sikres der tilgængelighed via omvejskørsler, således at rekreative interesser fortsat kan dyrkes i området, og at landmænd har adgang til deres arealer.

I forbindelse med anlægsperioden forsøges ligeledes at tage hensyn til ynglesæsoner for de påvirkede arter, og levesteder kan reetableres. Såfremt der er særlige forhold i forbindelse med reetableringen af et område, kan man i detailprojekteringen etablere erstatningsnaturen et år forud for anlægsarbejdet, så naturområdet som minimum har eksisteret en vækst- og ynglesæson inden den nuværende lokalitet nedlægges. Det gør, at arter får mulighed for at flytte sig til den nye lokalitet, inden nedlæggelsen af den gamle.

Såfremt der fjernes fredskov, vil Banedanmark indgå i dialog med Miljøstyrelsen i forhold til mængden af erstatningsskov, samt kommunen, i forbindelse med placeringen af erstatningsskoven. Erstatningsskov etableres typisk i forholdet 2:1.

114B, X239B/114B skriver vedrørende sin ejendom på Åstbyvej 36. Jernbanen er planlagt i en lige linje, der gennemskærer et engområde med søer, hvor alle former for fugle-, dyre og planteliv har fået helt unikke livsbetingelser efter de tilplantede ejendommens tidligere landbrugsareal med blandet skov og genetablerede en tidligere sø / mose fra jernalderen. Således oplever de en lang række af pattedyr, padder og kronvildt, der har indtaget denne del af ejendommen til gavn og glæde for hele området.

145B anfører at der på deres jorde, Bavnevej 22 i Give, er rigtig meget råvildt, som har deres faste sti tværs over deres marker og privatvej. Faktisk lige der hvor Gadbjergløsningen er aftegnet på kortet. Der vil være rigtig meget plante og dyreliv, som vil blive berørt, hvis banen skal skære tværs igennem deres rige naturområde.

98B, 174B, 204B fremhæver de negative konsekvenser, som er; markante terrænændringer, fældning af skov samt passage af forskellige naturområder i forbindelse med anlæg af en ny bane. Banen vil indvirke negativt på værdifulde landskaber, som i dag ikke er påvirkede af større tekniske anlæg. Ved disse indgreb forringes oplevelsesværdien af landskaberne for lokale beboere og besøgende udefra.

Indgreb i forskellige naturtyper i forbindelse med etablering af en ny bane vil også påvirke levesteder for en række internationalt beskyttede arter. I VVM-redegørelsen nævnes, at der ved undersøgelser af naturområder langs alle løsninger er fundet forekomst af i alt 11 internationalt beskyttede dyrearter. Efter vores mening er uforstyrrede områder uden afværgende tiltag at foretrække frem for en stribe forstyrrede områder langs baneløsningerne, hvor afværgende foranstaltninger er blevet iværksat

182B/V mener, at for faunaen bliver Gadbjergløsningen en ny "Berlinmur". Hele området er et yndet sted med en stor bestand af kronvildt og råvildt.

194B skriver vedrørende naturen i Gadbjergløsningen, der rammes ganske hårdt. Alene nødvendigheden af 10 faunapassager taler sit eget sprog! Ud over at pløje igennem den vestligste selvsåede bøgeskov i Danmark, rammes et område med beskyttet natur, nemlig en eng som ligger i Gødsbøl Skov, som er et velegnet levested for birkemus, træer med væsentlig betydning for områdets bestand af flagermus, og et vandhul som vurderes egnet som ynglevandhul for de beskyttede paddearter, spidssnudet frø og stor vandsalamander.

X228V/132V og X237B/86B fremhæver den unikke natur i området. Deres huse ligger lige hvor isen fra den sidste istid smeltede, og derved er der skabt bevaringsværdig natur.

X228V/132V, påpeger også, at der er et rigt og varieret dyreliv i området, hvor de bl.a. for nylig også har observeret odder på deres matrikel meget tæt på baneføringen.

X236B/85B gør opmærksom på, at skulle jembanen krydse den nord-sydgående tunneldal og Vandelbækken eller dens forland, som indeholder et enestående naturområde, vil det være til stor skade for naturen. Området er i stor udstrækning i dag uberørt af offentlige vejanlæg, og det er i dag levested for en række vildtarter, herunder kronvildt. Støj og indhegninger af banestrækningen vil ændre faunaens adfærd samt levevilkår og blandet andet derfor bør sporanlægget planlægges, så det mest skånsomt indpasses i landskabet ved et minimum af terrænforandringer, og linjeføringen bør passere udenom de eksisterende vådområder.

Banedanmarks kommentarer

Anlæggelsen af banen vil medføre at flere ejendomme, samt naturområder bliver påvirket. Som det påpeges i høringssvarene, er der fundet tegn på en forekomst af i alt 11 internationale beskyttede dyrearter, som der skal tages hensyn til.

Banedanmark tager generelt hensyn til truede dyrearter ifm. realisering af baneprojekter, og indarbejder afværgeforanstaltninger med henblik på at afbøde eventuelle påvirkninger. For eksempel fælder man kun træer, som bl.a. anvendes til fouragering, ledelinjer mm. af flagermus inden for nogle bestemte tidsrum. Der etableres også faunapassager, der er med til at sikre passage og udveksling af dyrestande på begge sider af banen. Faunapassagerne etableres for at reducere barrierevirkningen af banen, og de placeret i forlængelse af naturlige ledelinjer, så dyrene har let ved at lokalisere de nye krydsningsmuligheder. Flere af faunapassagerne opføres i forbindelse med overføringer over vandløb.

Banedanmark har også besigtiget § 3-vandhuller, og andre naturområder, og der er som resultat heraf foreslået en række afværgeforanstaltninger, så banens påvirkning på flora og fauna kan reduceres mest muligt. Hvilke afværgeforanstaltninger, som er relevante, afhænger af hvilke arter, som er observeret. For en fuld gennemgang henvises til fagnotatet, "Natur og overfladevand", der kan findes på Banedanmarks hjemmeside: https://bane.dk/-/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Kommende-projekter/Ny-bane-til-Billund/VVM-Hoering/Fagnotater/Billund_Natur-og-overfladevand.pdf

Banedanmark vil i detailfasen indgå dialog med kommunerne bl.a. ifm. udlægning af erstatningsnatur.

Såfremt der er særlige forhold i forbindelse med reetableringen af et område, kan man i detailprojekteringen etablere erstatningsnaturen mindst et år forud for anlægsarbejdet, så naturområdet som minimum har eksisteret en vækst- og ynglesæson inden den nuværende lokalitet nedlægges. Det gør at arter får mulighed for at flytte sig til den nye lokalitet inden nedlæggelsen af den gamle.

I forhold til terrænændringer undersøges i en supplerende VVM-undersøgelse, en tilpasning af linjeføringen så den i højere grad følger landskabet.

84B spørger hvilke overvejelser, der er gjort på banen fra Vejle og frem til Jelling øst for Mølvangvej. Det virker meget omsonst ikke at undersøge, hvilken betydning det vil have for den del, hvor der bor flest mennesker omkring banen. Det vil sige Vejle/Grejsdalen/Jelling. Derudover er der jo en del natur i Grejsdalen, som vil blive påvirket.

Banedanmarks kommentarer

Undersøgelserne har for Ny bane til Billund været afgrænset til de dele, hvor der fysisk etableres jernbane. For Nordlig og Sydlig Jellingløsning har undersøgelserne derfor været afgrænset ved Jelling fra vest for Fårupvej og frem til Billund. For Gadbjergløsningen har afgrænsningen været fra vest for Mølvang og frem til Billund.

På grund af projektets afgrænsninger er forholdene omkring natur i f.eks. Grejsdalen derfor ikke undersøgt som en del af dette projekt.

Ny bane til Billund vil medføre en øget drift på strækningen, men vurderingen er, at det ikke giver anledning til en større negativ påvirkning på naturen, fordi den øgede drift vil være på eksisterende banestrækning og der ikke skal udføres noget anlægsarbejde på strækningen.

Trafikalt betyder det at strækningen udnyttes til dens fulde kapacitet.

Rekreative forhold

33K, Vejle Kommune, gør opmærksom på at deres udpegning af friluftsområder er baseret på oplevelsesværdianalyse af landskabet. Metoden er en videreudvikling af værdikortlægningsmetoden og den er anvendt til at kortlægge rekreative interesser

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark er enig med Vejle Kommune, at det bør nævnes, at udpegningen af fritidsområder i Vejle Kommune er baseret på metoden OPAL (Oplevelsesværdi Analyse af Landskabet). Dette vil blive tilføjet til fagnotatet Kultur og rekreative forhold.

Rekreative interesser

16B, 99B påpeger, at Gødsbølskovvej bruges rekreativt af mange motionister, ryttere, vandrere, cyklister, bilister og motorcyklister, som nyder den unikke natur. Banen vil helt fjerne den mulighed. X237B/86B Fremhæver ligeledes at baneføringen vil have en negativ påvirkning på muligheden for sportsaktiviteter

På grund af Gadbjergløsningen vil et ældre ægtepar, ifølge 39B, ikke kunne komme i skoven, hvor de ellers ynder at gå dagligt. De vil derfor opleve stor forringelse i deres livskvalitet.

89B fremhæver, at Gadbjergløsningen vil betyde, at Gødsbølsskovvej bliver spærret, hvilket vil have en betydelig negativ virkning på beboerne i området i form længere transporttid. Det vil desuden medføre, at de rekreative områder omkring Gødsbølsskovvej bliver adskilt, til gene for de mange brugere.

93B fremhæver naturområdernes mange stier og småveje, der på Gadbjerglinjen, benyttes dagligt rekreativt af mange borgere og turister. Gadbjerglinjen kommer til at lukke områdets veje og stier af, så man ikke kan komme rundt.

198B fremhæver, at vejlukninger på Gadbjergløsningen har stor betydning for de mennesker, der lever i området, og som benytter området til cykelruter, vandreture, og rideture, som er med til at opretholde et aktivt fritidsliv og sammenhold.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark har undersøgt en mulig ekstra overkørsel på Gødsbølsskovvej i en supplerende VVM-undersøgelse. Dette vil gøre det muligt at anvende Gødsbølsskovvej til rekreative interesser.

Uden etablering af en overkørsel ved Gødsbølsskovvej vil det stadig være muligt, at anvende områderne omkring f.eks. Gødsbølsskovvej til rekreative formål. Rekreativ brug af lokale veje og stier påvirkes i et vist omfang i forhold til de eksisterende forhold, da banen vil medføre, at nogle af dem skal lukkes, heriblandt Gødsbølsskovvej.

Kulturmiljøer

36B stiller spørgsmålstegn ved, at man på et billede kunne se, at Banedanmark har tænkt sig at køre ikke mere end 5 meter fra den ene gravhøj. Banen kommer simpelthen til at køre lige midt imellem dem. 5 meter fra den ene. Så bliver de da nødt til at køre oven på gravhøjen for at bygge banen?

48B, 69B fremhæver det kuperede terræn omkring Mørup, der ligger som isen efterlod den, og kultur minder fra oldtidsmiljøer, som ligger spredt i området. Det er utilgiveligt og ikke tilrådeligt at ødelægge disse områder, der bør bevares uberørte for eftertiden, fremtidens borgere, og fremtidige besøgende.

85B/X245B, 87B/X240B og 142B pointerer at Gadbjergløsningen ikke ødelægger områder med fredede gravhøje.

98B, 174B påpeger at banen, ved Sydlig Jellingløsning, vil forløbe mellem gravhøjene i oldtidsmiljøet på Mørup Mark og Kobbervøl og herved indvirke negativt på oplevelsen heraf. Desuden påvirkes beskyttelseslinjen for en

fredet gravhøj øst for Bredsten Landevej af denne løsning. Det påpeges ligeledes at både Sydlig og Nordlig Jellingløsning passerer gennem kulturarvsarealet Trollerup.

Muligheden for at opleve upåvirkede, uforstyrrede smukke landskaber samt kulturhistoriske interesseområder yder et væsentligt bidrag til mange menneskers livskvalitet, og er i allerhøjeste grad værd at bevare, i et særdeles intensivt udnyttet land som Danmark, hvor omgivelserne talrige steder er præget af diverse større tekniske anlæg.

210B, 211B, 212B, 213B, 214B, 215B, 218B fremhæver naturen i Mørup / Mørup lyngbanke, som meget unikt. De bor lige hvor isen fra den sidste istid smeltede, og det har dannet et meget kuperet og flot terræn, med et rigt og varieret dyreliv, som vil blive voldsomt ødelagt. 213B, fremhæver Oldtidsmiljøet på Mørup Mark og Kobberbøl hvor en fredet Gravhøj bliver voldsomt påvirket, da toget vil passere gravhøjene med 0-15 meters afstand, hvilket er total uacceptabelt.

Banedanmarks kommentarer

Etablering af en ny jernbane vil ikke kunne undgå i et eller andet omfang at påvirke de omgivelser som banen forløber igennem. Det er i projekteringen af banen så vidt muligt forsøgt at reducere de landskabelige og naturmæssige konsekvenser i det omfang det teknisk og økonomisk kan lade sig gøre. Men en påvirkning kan ikke helt undgås når der er tale om et anlægsprojekt af den karakter som en ny jernbane har.

Det er korrekt, at banens forløb på den sydlige Jellingløsning vil være nær oldtidsmiljøet på Mørup Mark og Kobberbøl, og på både den sydlige- samt nordlige Jellingløsning passerer banen gennem Trollerup. Påvirkningen på Trollerup kulturmiljø og Mørup Mark er vurderet som en væsentlig påvirkning i fagnotat "Kulturhistoriske og rekreative interesser". Banens påvirkning af områderne vil blive nærmere vurderet ved en arkæologisk forundersøgelse og eventuel efterfølgende arkæologisk undersøgelse forud for etablering af banen

Banedanmark noterer sig den udtrykte bekymring, og man vil i forbindelse med detailprojekteringen forsøge at minimere påvirkning af områderne så vidt muligt ved hensigtsmæssig planlægning af materiel, arbejdspladser og lignende, i dialog med det lokale statsanerkendte museum og kommunen.

Jellinghøjene

84B påpeger at Jellinghøjene er en del af UNESCOs Verdensarvsliste. Er der i forbindelse med anlæggelsen af jernbanen, gjort nogle overvejelser om dette?

Banedanmarks kommentarer

Ny bane til Billund kommer ikke til at påvirke de kulturværdier, der knytter sig til Jelling by og Jelling monumenterne, heriblandt Jellinghøjene, uanset hvilken linjeføring der vælges, da Ny bane til Billund ikke berører området.

Jordforurening

47K, Region Syddanmark, gør opmærksom på, at det ikke kan udelukkes, at flere kortlagte V1- og V2-lokaliteter bliver involveret i projektet. 47K er interesseret i eventuelle nye oplysninger, som måtte fremkomme i regi af gennemgang af historiske kort og luftfotos, som beskrevet i redegørelsen. Hvis der i kommunernes miljøsagsarkiver findes oplysninger om fyldmateriale, tilråder 47K, at regionerne vurderer disse områder med henblik på kortlægning, inden projektet går i gang.

Banedanmarks kommentarer

Såfremt flere lokaliteter fremkommer, vil de blive behandlet i projektet på samme niveau som de tidligere identificerede lokaliteter. Banedanmark vil i forlængelse heraf indgå i dialog med de relevante myndigheder.

Jord

185B påpeger, at resumeet i VVM-redegørelsen ikke indeholder tallene for, hvor mange m³ jord, der skal fjernes på de tre linjeføringer. Det er af afgørende betydning for et fyldestgørende beslutningsgrundlag, at Banedanmarks sammenfatning til politikerne også redegør for, hvor meget jord, der skal fjernes på de tre linjeføringer og hvor store mængder, Banedanmark ikke kan genplacere. Disse tal skal medtages i Banedanmarks sammenfatning til politikerne. De afgravede jordmængder er et direkte udtryk for jernbanens indvirkning på miljøet, og vi finder det helt uacceptabelt at en opsummering af en VVM- redegørelse ikke indeholder denne nøgleparameter!

85B/X245B påpeger, at det er af afgørende betydning for et fyldestgørende beslutningsgrundlag, at Banedanmarks sammenfatning til politikerne redegør for, hvor meget jord, der skal fjernes på de tre linjeføringer, og hvor store mængder Banedanmark ikke kan genplacere.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark oplyser, at der i Tabel 1 (side 8), resumeet i VVM-redegørelsen, er valgt at vise en opgørelse af overskydende jordmængder for de tre løsninger. Det er den mængde jord, der skal håndteres i forbindelse med en detailfase. Banedanmark vil i dialog med kommuner og lodsejere afklare, hvordan jorden vil kunne nyttiggøres i projektet eller andre projekter samt om der mulighed for at udlægge den i nærheden af projektet.

Til brug for den politiske beslutning omkring en Ny bane til Billund, udarbejder Banedanmark et beslutningsnotat, hvor nødvendige og relevante væsentlige parametre beskrives. Dette vil sammen med bl.a. VVM-redegørelsen og Høringsnotatet udgøre beslutningsgrundlaget for den politiske beslutning.

Undersøgelser

204B kan ikke finde de foreløbige undersøgelser af, hvorvidt der er foretaget geotekniske undersøgelser, på Gadbjerg linjeføringen, og gør i den forlængelse opmærksom på blød bund på Gadbjerg linjeføringen.

Banedanmarks kommentarer

I forbindelse med undersøgelserne til Ny bane til Billund er der blevet foretaget 27 orienterede geotekniske borer på Gadbjergløsningen. De viste, som høringssvaret ligeledes nævner, at der i flere områder er blød bund.

Luftforurening

36B påpeger, at de skolebusser, der dagligt kommer til at tage omveje på grund af togbanen, også vil ødelægge naturen mere end i dag, fordi der bruges mere brændstof. Hvis det ikke var nok at ødelægge naturen med at bygge banen, så skal de også ødelægge naturen med mere brændstof.

Banedanmarks kommentarer

Nogle skolebusser vil i forbindelse med banen skulle omlægges, hvilket resulterer i en længere rute. Den øgede forurening, der kommer som resultat heraf, vil dog ikke give anledning til en signifikant stigning i hverken partikler, NOx, eller CO2.

For bl.a. at tage hensyn til skolebusser har Banedanmark, som et tilvalg, tilføjet i alt fire ekstra overkørsler i projektet. På Stavnkærvej og Åstbyvej medfører tilvalget, såfremt det besluttes, at skolebusserne fremover kan anvende deres nuværende ruter.

Grundvand

70K/V, Billund Kommune samt Billund Lufthavn, Legoland, Lalandia og Kirkbi, har henvendt sig med flere generelle bemærkninger vedrørende grundvandet, hvor der spørges til betydningen af det høje grundvandsniveau i kommunen. 70K/V gør opmærksom på at det ofte er nødvendigt med sænkning af grundvandsstanden og bortledning af grundvand i forbindelse med opførelse af nye byggerier. 70K/V mener, at VVM-redegørelsen bør indeholde vurdering af effekten fra de enkelte grundvandssænkninger og også en vurdering af den samlede effekt af grundvandssænkningerne. Endelig spørges ind til betydningen af konstruktionen af et eventuelt vandtæt trug i Billund Lufthavn.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark noterer sig høringssvaret bemærkninger til strukturen i VVM-redegørelsen. Banedanmark har udarbejdet VVM-redegørelsen med en række tilhørende fagnotater og har heri anvendt en struktur som Banedanmark finder mest hensigtsmæssig i forhold til formidlingen af et meget omfattende anlægsprojekt, som dette projekt er. I VVM-redegørelsen er der fokuseret på områder med væsentlige miljøpåvirkninger, mens der i de enkelte fagnotater er sket en geografisk gennemgang fra øst til vest med fokus på de lokaliteter, hvor der sker ændringer som følge af projektet. Banedanmark gør opmærksom på, at der i VVM-lovgivningen ikke er fastlagt bestemmelser vedrørende detail-strukturen, og fastholder således den nuværende struktur i hhv. VVM-redegørelse og fagnotater.

Med hensyn til påvirkningsgraden af grundvandet bygger vurderingerne i VVM-redegørelsen på vurderingerne fra fagnotatet, som omhandler grundvand og drikkevand. I VVM-redegørelsen præsenteres mere overordnede typer af påvirkninger og størrelsesorden for disse, og ikke en gennemgang af de enkelte grundvandssænkninger. De er konsekvensvurderet i fagnotatet.

Da de præcise forhold for afledning samt mængdeberegninger først fastlægges i detailprojekteringen, gør Banedanmark dog opmærksom på, at flere af bemærkningerne stiller spørgsmål, som først kan besvares i en eventuel detailprojektering. I forbindelse med detailprojekteringen vil man typisk udføre forundersøgelser i form af geotekniske borer, og med udgangspunkt i det bedre vidensgrundlag, foretage estimater af behovet for grundvandssænkning.

I forhold til påvirkning af beskyttede naturarealer, inkl. fredskov, beskriver fagnotatet generelle afværgeforanstaltninger. I detailprojekteringen undersøges det nærmere, hvordan det håndteres mest hensigtsmæssigt i fx Åst Skov. I konsekvensvurderingen af bortledning af vand vurderes også påvirkningen af de vandløb, som i givet fald skal modtage det bortledte vand. Der er i fagnotatet beskrevet, at der vil være behov for en vurdering af påvirkning af naturområderne ved sænkning af grundvandet og at der ligeledes skal tages stilling til, om recipienterne har kapacitet.

I forbindelse med en eventuel konstruktion af en vandtæt trugkonstruktion kan det oplyses, at grundvandet formodes sænket i et areal omkring projektområdet, hvor influensradiusen er vurderet til ca. 200-300 meter. Påvirkningerne er dog midlertidige og reversible og vurderes ikke at have betydning i forhold til drikkevand. Risikoen for forurening fra arbejdsarealer vurderes ligeledes at være begrænset.

Der kan indgås aftaler med Banedanmark omkring frivillige aftaler om sprøjtefrisoner. Sådanne aftaler indgås efter dialog og på baggrund af fagligt begrundede indmeldinger.

I fagnotatet, der omhandler jord og jordforurening vurderes det, at risikoen for forurening er meget begrænset.

Grundvand

93B påpeger, at Gadbjerglinjen går gennem store engarealer og kildeområder, som er de sydligste fødekilder for Skjern Å. Banen ligger her som en vold gennem området. 93B spørger i forlængelse heraf, hvordan vandmængderne håndteres?

Banedanmarks kommentarer

I forbindelse med VVM-undersøgelsen er der anvist en række afværgetiltag til, hvordan negative påvirkninger kan undgås og det vil blive undersøgt nærmere i forbindelse med detailprojekteringen.

Gennemskæres terrænet af banen kan det give anledning til, at vandmængderne fra det sekundære grundvandsmagasin frigives. Disse kan hvis nødvendigt bortpumpes, uden at påvirke vandindvindingsanlæg eller grundvandets kvalitet.

Politik, høring og tidsplan

Jens Morten Larsen (BJ) spørger om en valgt løsning kommer til at ligge i en skuffe, hvis man alligevel ikke har pengene. Erik Hansen, Mørup (BJ) mener, at det er skrivebordsløsninger, som bliver lavet i København uden at Banedanmark har været i området.

64F, Gadbjerg Lokalråd, undrer sig over, at Herning ikke har været en aktiv part i projektet og en del af Teknikerudvalget.

Banedanmarks kommentarer:

Beslutningsforløbet og tilvejebringelse af den fornødne finansiering er en politisk proces. Det er derfor udenfor Banedanmarks råderum, at tilrettelægge forløbet efter aflevering af beslutningsgrundlag.

I forhold til lokal tilstedeværelse kan oplyses, at VVM-undersøgelserne er udarbejdet i dialog med kommuner, interessenter og rådgivere. Der er gennemført en række besigtigelser og undersøgelser i området for at sikre, at projektet bliver korrekt projekteret og planlagt.

69B fremhæver, at det er enormt frustrerende at gå i uvished så længe mens projektet udarbejdes. Det har været tre år indtil videre. Hvor længe vil I holde os hen? 74B supplerer og påpeger, at noget af det som påvirker mennesker mest i forhold til fremtiden er usikkerheden med hensyn til økonomi, og at beboere muligvis bliver stavnsbundet mange år frem, grundet den lange behandling/beslutning af endelig linjeføring.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark har stor forståelse for ønsket om hurtig beslutning om projektet skal realiseres og i givet fald med hvilken linjeføring. Vi afleverer beslutningsgrundlag og det samlede materiale til politikerne i 2018. På baggrund af dette materiale kan der træffes beslutning om linjeføring og tidspunkt for udførelse.

Birgitte Tremlett (BJ) ønsker at vide, hvornår de kritiske spørgsmål kan stilles til politikere?

Banedanmarks kommentarer:

De kommentarer Banedanmark har fået og de høringssvar, som er blevet indsendt i høringsperioden går videre til politikerne med Banedanmarks svar

på dem. De bliver derfor en del af det grundlag, som politikerne skal træffe afgørelse om projektet på. Ud over dette er det frit for enhver at skrive til ministeren eller til politikere i øvrigt.

Kirsten Pedersen (BJ) spørger, hvem der i grunden efterspørger denne bane.

Banedanmarks kommentarer

I aftalen om Togfonden har landspolitikerne ønsket et beslutningsgrundlag for en ny bane til Billund, der skal medvirke til at styrke den kollektive trafik i Midt- og Østjylland og desuden medvirke til at koble Billund op på den strategiske satsning på Timemodellen.

85B/X245B og 185F/X233F mener, at det bør indgå i Banedanmarks endelige VVM-redegørelse, at der er afgørende forskel på at bo 0-100 m fra en jernbane og at bo 200 m derfra for så vidt angår livskvalitet, ejendomsværdi samt stavnsbinding.

198B spørger, hvor udviklingen er i, hvordan man imødekommer mennesket, som samfundet stavnsbinder i mange år af deres liv, samt hvorfor mennesket ikke fylder mere i infrastrukturprojekter i Danmark.

Banedanmarks kommentarer:

*Når der udarbejdes en VVM, er Banedanmark forpligtet til at vurdere en hel række områder. Et af de emner der vurderes er projektets påvirkning på menneskers sundhed samt projektets socioøkonomiske konsekvenser, jf. fagnotatet *Befolkning og menneskers sundhed*. Et projekt som dette vil give gener, og det kan ikke undgås at mange mennesker bliver berørt.*

Reglerne for ekspropriation og værdifastsættelse af boliger bliver vurderet af en uvildig instans ved navn ekspropriationskommissionen. I forhold til ejendomsværdi og fastsættelse af denne, kan man også henvende sig til ekspropriationskommissionen, selvom man ikke får taget noget af huset eller haven. Denne henvendelse kan ske i op til et år efter banen er taget i brug og kommissarius vil herefter vurdere, om man har ret til en erstatning.

114B henstiller til, at Banedanmarks resume i den endelige udgave af høringsnotatet også inkluderer:

- en fremstilling af antallet af passagerer fra forskellige retninger, herunder især Herning
- en samlet oversigt over rejsetider, hvor også Herning/Nordjylland indgår
- en fremstilling af antal hektar til permanent ekspropriation
- en visualisering med dokumentation af konsekvenserne for en sydlig Jellingløsning med tog på en dæmning tværs igennem Åst samt
- en tilføjelse af, at den sydlige Jellingløsning som den eneste gennemskærer og ødelægger landsbyerne Åst og Mørup.

114B ønsker desuden, at materialet skal indeholde en tilføjelse om, at det indebærer en væsentlig større påvirkning at bo indenfor 100 m af jernbanen, og at der med dobbelt så mange ramte familier på den sydlige Jellingløsning

her er en hårdere belastning af 12 ramte familier, som i Gadbjergløsningen hvor der er 6 ramte familier. 114B påpeger desuden, at der er fejl i angivelsen af antal km nye spor i Banedanmarks materiale, idet der kun skal anlægges 14 km på Gadbjerglinjen, samt at anlægsomkostningerne skal angives til 1 mia. kr. 114B efterspørger i øvrigt økonomien for de tre foreslåede linjeføringer samt en revision af de estimerede passagertal, som 114B finder urealistiske.

Banedanmarks kommentarer:

I det materiale, som Banedanmark afleverer til politikerne, vil påvirkningen fra de forskellige løsninger være sat op i forhold til hinanden, så det er muligt at vurdere forskellen på løsningernes konsekvenser. Banedanmark har fået udarbejdet en nærhedsanalyse, som netop opregner, hvor mange borgere, der kommer til at bo hhv 100, 200 og 300m fra banen. Denne analyse giver tal på, hvor bynære de forskellige løsninger er og den indgår i det materiale politikerne får.

189B spørger, hvem det egentlig er, vi bygger banen til, samt hvorfor natur- og rekreative forhold skal ødelægges på grund af en underskudsforretning som en Billundbane ifølge 189B vil være.

185F/X233F er bekymret for, om politikerne får de korrekte og fyldestgørende oplysninger, der skal til for at træffe en beslutning om Billundbanen.

33K ønsker, at anlægsarbejdet bliver påbegyndt hurtigst muligt, således at banen kan åbnes tidligere end det forventede åbnings år 2025/2026 og ikke skal afvente forsinkelsen på det landsdækkende signalprogram.

Banedanmarks kommentarer:

Landspolitikkerne har bestilt en VVM for, hvad der skal til for at bygge en bane til Billund. Denne VVM betyder, at politikerne kan træffe beslutning på et oplyst grundlag. Banedanmark vurderer alle væsentlige aspekter af projektet. Disse bliver præsenteret i et beslutningsgrundlag samt i en VVM redegørelse med tilhørende fagnotater og dette høringsnotat. Dette materiale udgør det grundlaget for politikernes beslutning om, hvorvidt projektet skal gennemføres og i så fald, hvilken linjeføring der skal vælges.

Med hensyn til åbningsår vil dette være afhængig af, hvornår der træffes beslutning om projektet og dernæst hvorledes anlægsarbejderne kan indpasses i de øvrige arbejder på banen. Forudsat politisk beslutning ultimo 2018 kan banen ibrugtages ultimo år 2024.

Frede og Gretha Jensen (BB) spørger, om den enkelte borger kan påvirke projektet, eller om det kræver, at man går sammen og laver et lobbyarbejde. 60B/X234B forventer at blive bedre informeret fremadrettet, end det er sket indtil nu og beder om at få sit partsindlæg medtaget ved vurdering af den mest egnede linjeføring. Dette støttes af 69B/X238B, som forventer at få besøg af biologer og andre fagfolk til vurdering af diverse konsekvenser snarest muligt.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har forsøgt at informere bredt om projektet i den offentlige høring der har været udsendt i 8 uger med borgermøder for alle interesserede i Billund og Jelling i januar 2018.

Den offentlige høring er netop en mulighed for at komme med bemærkninger til projektet. Indkomne hørings svar vedlægges beslutningsgrundlaget og besvares i dette høringsnotat.

I forhold til forundersøgelser i marken kan oplyses, at der i detailprojekteringen sker mindre tilpasninger af linjeføringen blandt andet på baggrund af geotekniske opmålinger, boringer mm.

X244F (64F, 159F, 229F) undrer sig over, at Gadbjergløsningen blev taget af bordet midt i høringsperioden.

Banedanmarks kommentarer

Gadbjergløsningen blev umiddelbart fravalgt i idéfasen i 2015 på baggrund af anbefalingen i Trafikstyrelsens foranalyse. Baggrunden for denne anbefaling var dels, at rejsetiden blev vurderet ca 3 minutter længere i Gadbjerg- end i Jelling-løsningen, og dels at den medfører en tæt trafik på den eksisterende bane over en længere strækning.

Efter Idéfasen blev Gadbjergløsningen imidlertid revurderet og på baggrund af et politisk ønske, blev løsningen medtaget i de videre undersøgelser.

50B og 203B/V forholder sig meget undrende til det faktum, at de som berørte lodsejere hverken er blevet informeret om eller partshørt om den nye sydlige linjeføring.

X246B ønsker at klage over processen i forbindelse med idéfasehøringen, herunder især, at Banedanmark har valgt at ændre Gadbjergløsningens linjeføring, så den nu skærer igennem X246B's grund. X246B føler sig ikke tilstrækkeligt orienteret om denne markante ændring af høringsgrundlaget og oplyser, at X246B kun ved et tilfælde er blevet opmærksom på ændringen. X246B overvejer, om der burde gennemføres en ny idéfasehøring på baggrund af den nye linjeføring. X246B forventer en hurtig tilbagemelding fra Banedanmark. Samtidig foreslår X246B en mindre forskydning af linjen mod nord – ca. 100 m – som ifølge X246B vil betyde, at linjen føres uden om et vandhul i skel og kommer i acceptabel afstand af X246B's matrikel, bl.a. for at undgå fjernelse af en ca. 15 m bred bræmme af ca. 20 år gamle træer.

51B spørger, om det ikke kan være problematisk at gennemføre et projekt som dette, når der ikke er tale om et folkeønske.

76B mener ikke, at de som nærmeste nabo til banen (Fårupvej 16) modtager tilstrækkelig information om projektet. 76B mener, at der bør udarbejdes information målrettet naboerne til projektet. 76B er utilfreds med ikke at vide, om man er købt eller solgt, og kan mærke at det gør noget ved hans trivsel.

86B/X237B mener, at håndteringen fra Banedanmarks side er dybt kritisabel, er sket med et hidtil uset hastværk og ikke i tilstrækkelig grad har inddraget relevante parter, herunder berørte borgere. 87B/X240B finder det desuden kritisabelt, at en planlagt jernbane kan rykkes, uden at de berørte lodsejere får besked. Dette suppleres af 186B/X231B, som mener, at tidsplanen for projektet virker forhastet, og som frygter, at projektets tidsramme ikke tillader overvejelser af flere linjeføringer. Derfor opfordrer 186B/X231B Banedanmark til at udbede sig mere tid til at finde en optimal løsning.

185F/X233F skræmmes over, at hensynet til borgerne slet ikke nævnes i rækken af årsager til, at Banedanmark kan vælge at droppe en linjeføring.

198B mener, at borgere som er berørt af foreslået linjeføring er hårdt ramt økonomisk såvel som menneskeligt. Ifølge 198B er udviklingen i området gået i stå. Således er boligsalget faldet med 12,5 % i forhold til landsgennemsnittet. Banedanmark, politikere m fl. er uddannet i hvordan man tackler de berørte borgere, som mødes af glat adfærd og tale, der får standardsvar verbalt pr. telefon og pr. mail.

Vi kan konstatere ved info og læsning om andre projekter i Danmark (mange år tilbage) at det er entydige frustrationer borgerne har. Hvor er udviklingen i, hvordan man imødekommer mennesket, som samfundet stavnsbinder i mange år af deres liv? Vi oplever forældet ekspropriationslov, sammenstød iht. ny ejendomsvurdering? Borgerne føler sig stavnsbundet til deres matrikel. Måden hvorpå mennesker sættes ud af spil i eget liv, ved projekter i Danmark er IKKE tidssvarende. Hvorfor fylder mennesket i infrastrukturprojekter ikke mere i Danmark?

130B mener ikke, at Banedanmark har forudsætningerne til at vurdere hverken sociale eller miljømæssige konsekvenser. Der foreligger ikke en undersøgelsesrapport udført af kompetente eksperter. Det mangler i VVM-redegørelsen, at hele området mellem Jelling og Billund ikke har trafikal nytte af en ny bane til Billund, men kun får svære socioøkonomiske ulemper ved lukkede veje, overkørsler, støj og forurening hvert 15. minut.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark gennemfører de analyser og den forprojektering, som politikerne beder om. Politikerne bag aftalen om Togfonden har ønsket, at det undersøges, hvad der skal til for at bygge en bane til Billund.

Banedanmark informerer om projektet i offentlige høringer og ved borgermøder. Vi har også orienteret direkte til berørte lodsejere i forbindelse med forundersøgelser. Såfremt projektet bliver vedtaget vil der i de næste faser blive kommunikeret målrettet i forbindelse med de forskellige anlægsarbejder.

Når det fastlægges, hvilke linjeføringer Banedanmark skal undersøge i en VVM proces, ligger der en masse valg og fravalg til grund for de linjeføringer, der arbejdes videre med. Linjeføringerne bestemmes ud fra banens koteforhold under hensyntagen til veje, naturområder og gener som naboer måtte føle. Disse linjeføringer kan senere indsnævres til færre linjeføringer, men oftest vil

det være tekniske elementer eller økonomi, som kan betyde, at en linjeføring fravælges. I sidste ende er det politikerne, som skal vurdere, hvordan hensynet til økonomi, miljø og påvirkningen af mennesker vægtes i valget af endelig linjeføring.

Økonomi

Dan Kenneth Foss (BB) spørger hvornår økonomien offentliggøres. Åge Dall-Hansen (BB) spørger til prisen for hver enkelt linjeføring?

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark skal aflevere grundlag for politisk beslutning i 2018. Forinden skal løsningerne tilpasses som resultat af høringen og derefter skal der udarbejdes anlægsoverslag som grundet projektets størrelse og kompleksitet skal gennemgå en såkaldt ekstern kvalitetssikring. Det endelige anlægsoverslag offentliggøres sammen med beslutningsgrundlaget. Det sker normalt, når det samlede materiale er oversendt til Folketingets Trafikudvalg.

Jens Poulsen (BB) ønsker ikke, at man ser på økonomien endnu og mener at man kun skal se på løsninger.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har i VVM redegørelsen oplyst Trafikstyrelsens indledende anlægsskøn på 770 millioner kroner. Der henvises i øvrigt til svaret på ovennævnte spørgsmål.

Erik Hansen (BJ) spørger, hvordan man kan regne noget ind i budgetterne når økonomien endnu ikke er fastlagt.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark er i gang med at budgettere linjeføringerne og der budgetteres også, hvad de forskellige elementer vil koste. Der er endnu ikke lavet noget samlet budget.

Andet

23V, Energinet, gør opmærksom på, at Ny bane til Billund vil krydse naturgastransmissionsnettet på alle tre løsninger. I området mellem Vejle og Billund, drejer det sig om naturgasledningen "414 Egtved – Ll. Torup", der passerer gennem Vejle kommune fra Vester Torsted i syd, til kommunegrænsen mellem Vejle og Ikast-Brande kommuner i nord.

Krydsningen er følgende steder:

- Den nordlige Jellingløsning i 11+800
- Den sydlige Jellingløsning i 12+050
- Gadbjergløsningen i 6+220

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark noterer forholdene, som Energinet gør opmærksom på, og har efter modtagelsen af høringssvaret været i kontakt med Energinet.

77B savner, at der i VVM-redegørelsen drøftes betydningen af udvikling af batteriteknologi, som efter 77B's mening gør el-biler mere attraktive, samt den teknologiske udvikling indenfor styring, regulering, computerteknologi og selvkørende/førerløse biler og busser. 77B ser frem til, at disse forhold inddrages i kommentarerne til høringssvarene, samt at en perspektivering kommer til at indgå i beslutningsgrundlaget til politikerne, så disse kan træffe beslutningen på et oplyst grundlag.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark følger også med i den teknologiske udvikling. Når Banedanmark skal planlægge og bygge noget er det dog et princip at man altid planlægger baner ud fra den teknologi, der er til rådighed og ud fra det mandat der gives ved igangsætning af undersøgelsen.

Bilag: Oversigt over hørings svar

Nedenfor følger en oversigt over de indkomne hørings svar. Hørings svar fra borgermøderne indgår i de enkelte kategorier.

I nogle tilfælde optræder de samme afsendere af hørings svar flere gange eller med flere hørings svar, f.eks. i de tilfælde hvor en borger har skrevet både som enkeltperson og som talsmand for en forening eller gruppe af borgere. I de tilfælde har de enkelte afsendere af hørings svar fået flere numre på listen.

Navngivningen af afsendere af hørings svar følger denne metodik:

- BB = Borgermøde Billund
- BJ = Borgermøde Jelling
- B= Borger
- F = Forening/Interesseorganisation
- K= Kommune
- M= Myndighed
- V= Virksomhed

Banedanmark har ligeledes inddraget hørings svar fra en tidligere høring, der blev afholdt i 2015, men som blev aflyst. Hørings svarene fra 2015 er markeret med et X foran nummeret, f.eks. X245B. En samlet oversigt over de indkomne hørings svar kan findes som bilag bagerst i dette høringsnotat.

| Indsender | Nummer | Kategori |
|--------------------------|---------------|-----------------|
| Rita Sundstrøm | 1 | B |
| Ragna og Niels Uth | 2 | B |
| Per Holdorff Nielsen | 3 | F |
| Henrik Thomsen | 4 | B |
| Jørgen Juul | 5 | B |
| Henrik Kolsbjerg | 6 | B |
| Birgitte Nissen | 7 | B |
| Henrik Kolsbjerg | 8 | B |
| Niels Peter Thomsen | 9 | B |
| Thomas Lauridsen Knudsen | 10 | B |
| John Jacobsen 1:2 | 11 | B |

| | | |
|---|----|-----|
| Give sværgods transport v/Erik Madsen | 12 | V |
| Jette Korsgaard og Preben Kristensen | 13 | B |
| Jens Pedersen | 14 | V |
| Region Midtjylland | 15 | K |
| Hanne og Bent Ganzhorn | 16 | B |
| Lars Poul Christensen | 17 | B |
| Torben Kristiansen | 18 | B |
| Bente Kristiansen | 19 | B |
| Peter Assenbjerg | 20 | B |
| Niels Risager Uth | 21 | B |
| Lokalråd Vejle Vesteregion v. Jens Uth | 22 | F |
| Energinet v. Christian Bruun Savskov | 23 | V |
| Trakantbrand v. Torben Ravn | 24 | V |
| Poul Laustsen | 25 | B |
| John Jacobsen 2:2 | 26 | B |
| Tommy O. Jensen | 27 | B/V |
| Louise Munk | 28 | B |
| Betty og Hans Raabjerg | 29 | B |
| Hannes Koopmann | 30 | B |
| Ejlif Møller Nielsen | 31 | B |
| Annette Møller Nielsen | 32 | B |
| Vejle Kommune v. Arne Mølgaard | 33 | K |
| Tove & Jens Riis | 34 | B |
| Vibeke Kaiser-Hansen | 35 | B |
| Christopher Bjarke van Diemen | 36 | B |
| Gretha Engsig Jensen og Frede Fogh Jensen | 37 | B |
| Rita og Knud Lomholt | 38 | B |
| Birgitte Nørgaard | 39 | B |
| Region Syddanmark - Torben Kyed Larsen | 40 | B |
| Erling Hald Bech | 41 | B |
| Sonja og Asger Buhl | 42 | B |
| Niels Risager Uth 1:2 | 43 | B |

| | | |
|---|----|-----|
| Jane Kjær Johansen | 44 | B |
| Niels Risager Uth 2:2 | 45 | B |
| Vejdirektoratet - Erik Blaabjerg | 46 | K |
| Region Syddanmark - Ulla Bilø | 47 | K |
| Egon Munk-Andersen | 48 | B |
| Tove Høi Kristiansen | 49 | B |
| Tove og Bøje Kristiansen | 50 | B |
| Jørn Hedensted | 51 | B |
| Sonja og Asger Buhl | 52 | B |
| Dansk Naturfredningsforening v/Uffe Rømer | 53 | F |
| Jelling Lokalråd v/Søren Fjordside | 54 | F |
| Frank Laursen | 55 | B |
| Helle Pedersen | 56 | B |
| Lars Bak Nielsen | 57 | B |
| Anna Bak Nielsen | 58 | B |
| Birthe og Niels Kjeldsen | 59 | B |
| Flemming Buch Og Anne Nielsen | 60 | B |
| Jørgen Madsen | 61 | B |
| Lasse Linus Knudsen | 62 | B |
| Frank og Susanne Knudsen | 63 | B |
| Gadbjerg Lokalråd v/Esben Leonhard | 64 | F |
| Ole Illum Stachelhaus | 65 | B |
| Advokat Kirsten Dühr pva. Mogens Lauridsen | 66 | V |
| Aage Møller Andersen | 67 | B |
| Vibeke Norup | 68 | B |
| Kenneth & Jane Jensen | 69 | B |
| Billund Kommune inkl. lokale aktører | 70 | K/V |
| Aage Dall-Hansen | 71 | B |
| Margit Krabbe | 72 | B |
| Keld og Susanne Thuesen | 73 | B |
| Alan Anov inkl. borgere i/omkring Gadbjergløsningen | 74 | B |
| Skolebestyrelsen Bredsten-Gadbjerg Skole v/Marie Louise Gabriel | 75 | V |

| | | |
|--|-----|---|
| René Toft og Pia Jessen | 76 | B |
| Alan Anov | 77 | B |
| Henrik Messell | 78 | B |
| Region Syddanmark v/Erik Ørskov | 79 | K |
| Jørn Hedensted | 80 | B |
| Mathilde Møller Thomsen | 81 | B |
| Dansk Industri v/Jakob Svane | 82 | I |
| DSB v/Isabella Leandri-Hansen | 83 | V |
| Martin Benedikt Hougaard | 84 | B |
| Jørgen Braad pva Initiativgruppen Åst-Mørup-Gadbjerg | 85 | B |
| Mette Gram Bjørnskov | 86 | B |
| Søren og Matilde Poulsen | 87 | B |
| Advokat Henrik Thorning pva K/S Billund Hotelopsparing | 88 | V |
| Niels-Jørgen Fryland m.fl. | 89 | B |
| Erik Vibjerg | 90 | B |
| Kalle Udbye Nørbygaard | 91 | B |
| Kurt og Marianne Jakobsen | 92 | B |
| Birgit Bergemann | 93 | B |
| Jon Rotvig | 94 | B |
| Hanne og Svend Erik Fredslund-Sørensen | 95 | B |
| Henrik Hjorth | 96 | B |
| Lene og Jan Hedeby Sørensen | 97 | B |
| Jørgen Møller Madsen & Annette Mikkelsen | 98 | B |
| Arne og Jane Tinnesen | 99 | B |
| Mathias Hansen | 100 | B |
| Kirsten Eva Thomsen | 101 | B |
| Jytte Rosenmaj pva "Tænketanken" | 102 | F |
| Brian Hansen | 103 | B |
| Vester Smidstrup Borgerforening | 104 | F |
| Amatech v/Lars R. Asmussen | 105 | V |
| Lars Hansen | 106 | B |
| Birgitte Tremlett | 107 | B |

| | | |
|--|-----|---|
| Johan og Anne-Dorte Rørbye | 108 | B |
| Lene og Peter Devantier | 109 | B |
| Inger og Erik Jensen | 110 | B |
| Helle Jørgensen | 111 | B |
| Jan Hansen | 112 | B |
| Tove& Martin Asmussen samt Quan Just | 113 | B |
| Inger Kafton & Dan Rohde Foss | 114 | B |
| Joan og Jan Ibsen | 115 | B |
| Inger Kafton - med 127 medunderskrivere fra Åst og Mørup | 116 | B |
| Rebecca Nørbygaard | 117 | B |
| Thomas Claudi Westh | 118 | B |
| Alex & Marianne Gaardbo Pedersen | 119 | B |
| Gunnar B. Jensen, Jarostan Pomoszyk, Martin B. Jensen | 120 | B |
| Tonny Nissen | 121 | B |
| Vognmand Leif Gjødsebøl | 122 | V |
| Bjarne Karecki | 123 | B |
| Mikael Dahl-Jensen | 124 | B |
| Hanne Elsborg | 125 | B |
| Lars Tackmann | 126 | B |
| Anders Hedeby Sørensen | 127 | B |
| Torben Andersen | 128 | B |
| Else & Martin Berg | 129 | B |
| Anni & Peter Assenbjerg | 130 | B |
| Jørn Bach Pedersen | 131 | B |
| Kirsten og Torben Hørlyck Jørgensen | 132 | V |
| Inger Rasmussen | 133 | B |
| Per Johansen | 134 | B |
| Teddy Jørgensen | 135 | B |
| Steen Aagaard Honoré | 136 | B |
| Mette Sørensen | 137 | B |
| Morten Asmussen | 138 | B |
| sonja Beek | 139 | B |

| | | |
|---|-----|---|
| Mathias Mehl Asmussen | 140 | B |
| Arne Hjortflod | 141 | B |
| Heine Risom | 142 | B |
| Karina Jensen | 143 | B |
| Niels og Aase Vilstrup | 144 | B |
| Jan N. Christensen, Per N.S. Kristensen, Susanne Steensgaard | 145 | B |
| Kamilla Aagaard Christensen | 146 | B |
| Lars Evers | 147 | B |
| Jens Nyggård Stephansen | 148 | B |
| L. Scheidweitzer | 149 | B |
| (Navn ej læsbart), Vestbanevej 3, Vandel | 150 | B |
| Sonja Buhl | 151 | B |
| (Navn ej læsbart), Mørupvej 22, Randbøl | 152 | B |
| Henning Sørensen | 153 | B |
| Karsten B. Jacobsen | 154 | B |
| Diana B. Jensen | 155 | B |
| Diana Gautier | 156 | B |
| Christoffer Bjerre | 157 | B |
| Kenneth Gram Bjørnskov | 158 | B |
| Gadbjerg Borgerforening v/Anders Jørgensen inkl underskriftindsamling | 159 | F |
| Jane Tinnesen | 160 | B |
| Helle Pedersen | 161 | B |
| (Navn ej læsbart), Grydedalvej 24, Gadbjerg | 162 | B |
| Søren B. Sørensen | 163 | B |
| Lene Nielsen | 164 | B |
| Helle Udbye Nørbygaard | 165 | B |
| (Navn ej læsbart), Grydedalvej 24, Gadbjerg | 166 | B |
| Børge Gjødsbøl | 167 | B |
| (Navn ej læsbart), Grydedalvej 9, Randbøl | 168 | B |
| Line Bødkehaus | 169 | B |
| Claus Sloth | 170 | B |
| Ole Nielsen | 171 | B |

| | | |
|--|-----|-----|
| Carsten Frederiksen | 172 | B |
| Arne Tinnesen | 173 | B |
| Marian Würtz Jensen og Per Delphin | 174 | B |
| Venstre, Gadbjerg & Bredsten (Anders Jørgensen) | 175 | F |
| Giveskud-Gadbjerg Sognes Menighedsråd (Anders Jørgensen) | 176 | F |
| Anders Jørgensen | 177 | B |
| Åst borgerforening (Kurt Jakobsen) | 178 | F |
| Mette Jørgensen | 179 | B |
| Hanne Kjærgaard Hansen | 180 | B |
| Helle og Knud Gaarde Kristensen | 181 | B/V |
| Jørgen Østergaard | 182 | B/V |
| Hans-Jørn Lindgaard | 183 | B |
| Marlene Kirk | 184 | B |
| Initiativgrupppen Åst-Mørup-Gadbjerg (Erik Hansen) | 185 | F |
| Lene og Erik Hansen | 186 | B |
| Vigand Rasmussen | 187 | B |
| Poul Martin Filtenborg | 188 | B |
| Lone Jensen | 189 | B |
| Job Müskens | 190 | B/V |
| Børge Gjødsbøl | 191 | B |
| Kristina Aagaard | 192 | B |
| Finn D Hansen | 193 | B |
| J. Pall & Sanne Thybo Sæmundsson | 194 | B |
| Poul Nilsson | 195 | B |
| Vigand Rasmussen - supplerende spm til 187 B | 196 | B |
| Henrik Skjødt | 197 | B |
| Sanne Thybo Sæmundsson - suppl. Til 194 B | 198 | B |
| Nils Foss | 199 | B |
| Kim Heldt Sørensen | 200 | B |
| Karl Johan og Bitten | 201 | B |
| Emil W Kristiansen | 202 | B |
| Tove & Bøje Kristiansen / BK Maskinservice | 203 | B/V |

| | | |
|---|------|---|
| Brian Ørnhøj Petersen | 204 | B |
| Hampus Larsen | 205 | B |
| Henrik Mols | 206 | V |
| Dirch Jørgensen | 207 | B |
| Søren Møller Nielsen | 208 | B |
| Bo Lindhardtzen | 209 | B |
| Arne Poulsen | 210 | B |
| Bill Rosenberg | 211 | B |
| Mads Thomsen | 212 | B |
| Anne Fuglede-Hansen | 213 | B |
| Jørgen Peter Jensen | 214 | B |
| Simon Fuglede-Hansen | 215 | B |
| Maria Findsen | 216 | B |
| Anna Poulsen | 217 | B |
| Norbert Feuerstein | 218 | B |
| Elsebeth Bloch Thomsen | 219 | B |
| Helena Madsen & René Foss | 220 | B |
| Martin Fogh Skovlyst | 221 | B |
| Margrethe Club v/Torben Pedersen | 222 | B |
| Sydøstjyllands Politi | 223 | M |
| Conni & Poul Sørensen | 224 | B |
| Viggo Friis Sørensen | 225 | B |
| Struer Kommune | 226 | K |
| Keld Thuesen | 227 | B |
| Kirsten & Torben Hørlyck Jørgensen | X228 | V |
| Gadbjerg Borgerforening v/Anders Jørgensen inkl underskriftindsamling | X229 | F |
| Leif Søndergaard | X230 | B |
| Lene og Erik Hansen | X231 | B |
| Tove & Bøje Kristiansen | X232 | B |
| Erik Hansen (pva borgere i Mørup /& Åst) | X233 | B |
| Anne Teglgård Nielsen & Flemming Johansen Buch | X234 | B |
| Rita & Knud Lomholt | X235 | B |

| | | |
|--|------|---|
| Jørgen Braad | X236 | B |
| Mette Gram Bjørnskov | X237 | B |
| Kenneth & Jane Jensen | X238 | B |
| Inger Kafton & Dan Rohde Foss | X239 | B |
| Matilde Balsgaard Nielsen & Søren Østergaard Poulsen | X240 | B |
| Jane Tinnesen | X241 | B |
| Jan Hedeby Sørensen | X242 | B |
| Inger Kafton & Lene Hansen pva 127 medunderskrivere fra Åst og Mørup | X243 | B |
| Brian Møller & Anders Jørgensen pva Gadbjerg lokalråd & Borgerforening | X244 | F |
| Jørgen Braad pva Initiativgruppen Åst-Mørup-Gadbjerg | X245 | B |
| Søren & Selma Lindbjerg | X246 | B |
| Kurt og Marianne Jakobsen | X247 | B |
