



Høringsnotat

- Idéfasehøring

Ny bane til Billund

banedanmark





Høringsnotat
Ny bane til Billund

Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

www.bane.dk

Version: 1,1

Forsidebilledet af Legotoget er
indsat med Legolands
tilladelse.

Høringsnotat

Indhold	Side
Forord	4
Baggrund	5
Anlægsbeskrivelse	5
Inddragelse af offentligheden	6
Projektets videre forløb	7
Læsevejledning til høringssvarene	7
Linjeføring	9
Gadbjergløsningen	9
Jellingløsningen	12
Alternative forslag til linjeføringen	12
Trafikering	17
Natur- og Miljøpåvirkninger	19
Kulturhistoriske interesser	20
Strækningen Vejle-Jelling	21
Grejsdalen	21
Jelling By	22
Vejle By	25
Anlæg og Materiel	26
Anlægsperioden	27
Elektrificering af banen	27
Strækningshastighed	27
Busser i stedet for jernbane	28
Stationer	29
Station ved Billund Lufthavn	29
Station ved Legoland	30
Generelt	33
Kommunikation	33
Tidsplan	34
Økonomi	34

Forord

Dette høringsnotat dokumenterer den offentlige idéfasehøring, som Banedanmark har gennemført om en ny jernbane til Billund.

Projektet vil skabe jernbaneforbindelse til Billund Lufthavn og Billund by/Legoland fra øst, og dermed give rejsende mulighed for at tage toget direkte til lufthavnen og til Billund by, Legoland og Lalandia.

Grundlaget for den offentlige høring, som Banedanmark har afholdt om konstruktionen af en udfletning, var et debatoplæg til idéfasehøringen for projektet. Debatoplægget kan ses på www.bane.dk/nybanebillund.

Høringen fandt sted i perioden 15. oktober til 26. november 2014. Banedanmark har modtaget 29 høringssvar fra både borgere, foreninger og offentlige myndigheder. Alle henvendelser er behandlet i dette høringsnotat.

Høringssvarene indgår i det videre arbejde med miljøredegørelsen og det endelige projektforslag, i det omfang det kan lade sig gøre inden for de tekniske, økonomiske og miljømæssige rammer.

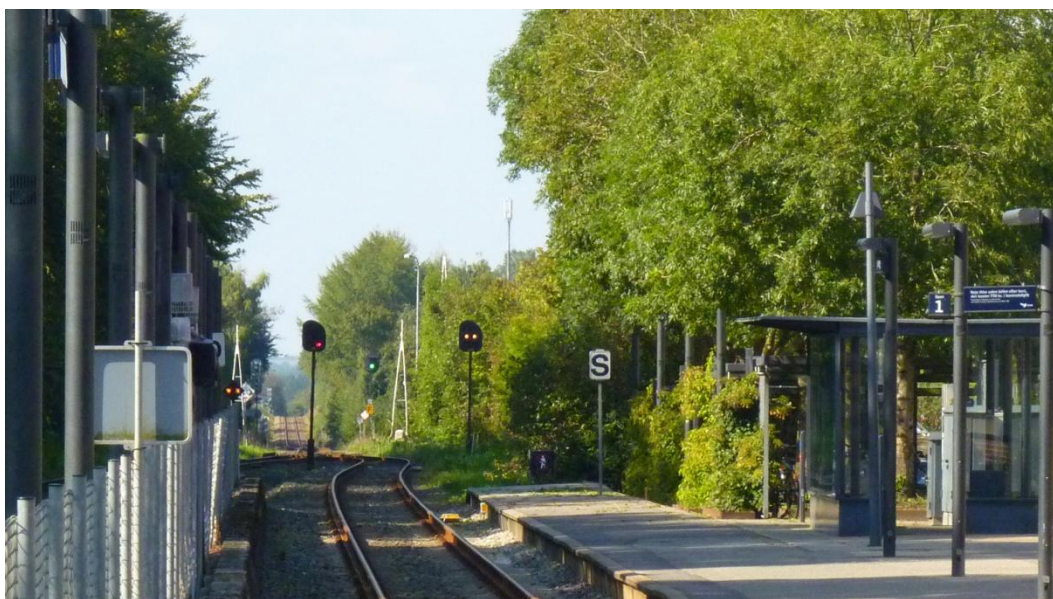


Martin Munk Hansen
Områdechef, Anlægsudvikling

Baggrund

I den politiske aftale om En moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK fra 14. januar 2014, er det besluttet at igangsætte undersøgelsen af en ny jernbaneforbindelse til Billund. Den 13. maj 2014 blev Forligskredsen bag Togfonden DK (Regeringen, DF, SF og EL) enige om, at den ny baneforbindelse til Billund skal være en almindelig jernbane.

Projektet omhandler ca. 18 km ny enkeltsporet jernbane til Billund med en station i Billund Lufthavn og en station ved Billund by/Legoland. Banen vil have en tophastighed på 120 km/t, og vil kunne tilsluttes den eksisterende bane ved Jelling.



De eksisterende spor mod vest fra Jelling Station

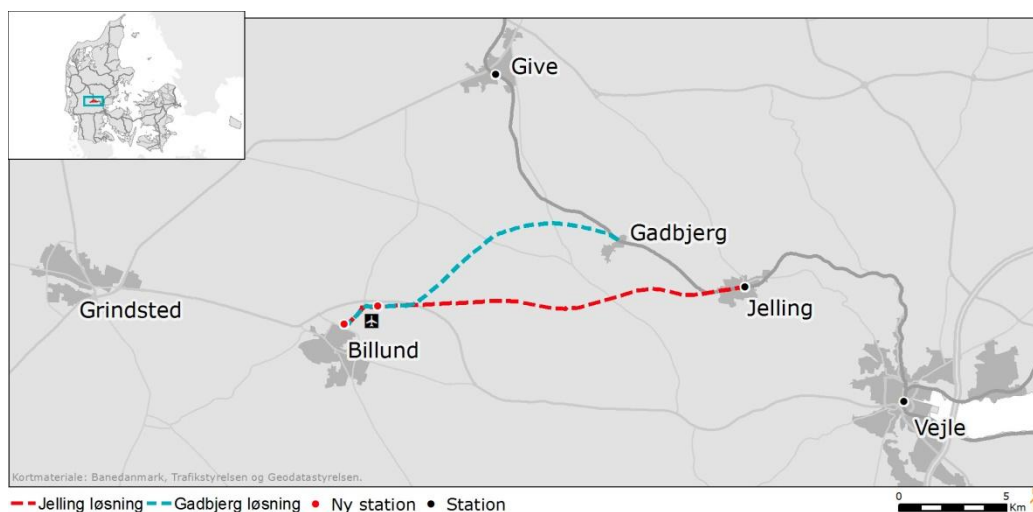
Billund Lufthavn er Danmarks næststørste lufthavn. Lufthavnen havde 2,7 mio. årlige flyrejser i 2011, og der er samlet omkring 4 mio. årlige rejser relateret til lufthavnen. Billund Lufthavn ligger langt fra de nærmeste større byer, og størstedelen af den nuværende trafik til lufthavnen består i dag af privat biltrafik. En ny bane til Billund Lufthavn kan således give en alternativ forbindelse til de mange forretnings-, charter- og fritidsrejsende, såvel som til lufthavnens personale. Trafikstyrelsens forundersøgelse fra juni 2012 viser, at en jernbane til Billund Lufthavn vil kunne opnå omkring 0,6 mio. årlige rejser i 2030. En forlængelse af banen til Legoland forventes at kunne fordoble passagergrundlaget for strækningen.

Projektet hed tidligere *Banebetjening af Billund Lufthavn*.

Anlægsbeskrivelse

Der skal anlægges en ny jernbaneforbindelse til Billund. Ifm. VVM-undersøgelsen er der taget udgangspunkt i to mulige linjeføringer for banen, som kan ses på kortet nedenfor. Løsningerne indebærer en ny stikbane, der løber fra Billund mod øst og har

tilslutning til den eksisterende Vejle-Herning bane enten ved Jelling eller ved Gadbjerg. Herfra anvendes den eksisterende bane til Vejle gennem Grejsdalen.



Den ene løsning er en direkte linje mellem Jelling og Billund (rød linje). Den anden løsning bruger den eksisterende bane mellem Jelling og Gadbjerg, inden den grener af mod Billund (blå linje).

Begge løsninger løber østfra ind til lufthavnen med en forlængelse til Legoland. En ny station i Billund Lufthavn bliver placeret så tæt som muligt på lufthavnsterminalen, således at skift mellem tog og fly sker med korte gangveje. Den anden station bliver placeret så tæt på Legoland og Billund by som muligt.

Afhængigt af om løsningen til Gadbjerg eller løsningen direkte til Jelling vælges, så skal der anlægges omkring 15-20 km ny enkeltsporet bane.

Linjeføringen vil blive tilpasset på baggrund af tekniske og miljømæssige hensyn, når mere detaljerede undersøgelser foreligger.

Den nye strækning forventes færdig i 2019.

Inddragelse af offentligheden

I forbindelse med projektet afholder Banedanmark to høringer – først i forbindelse med idéfasen og dernæst i forbindelse med offentliggørelsen af miljøredegørelsen for projektet. Dette notat dækker idéfasehøringen.

Formålet med de to høringer er at informere om projektet og at inddrage offentligheden, således at alle personer, kommuner, øvrige myndigheder, virksomheder, organisationer mv. kan være med til at forbedre projektet.

Høringen blev annonceret i lokale aviser, på Høringsportalen og på Banedanmarks hjemmeside, og alle henvendelser er blevet registreret og offentliggjort i dette høringsnotat. Det vil sige både skriftlige henvendelser i brev eller mail og mundtlige henvendelser pr. telefon. Alle kommentarer og forslag er vurderet, og indarbejdet i det

omfang, de inden for de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer kan anvendes i projektet.

Den anden offentlige høring forventes gennemført inden udgangen af 2015.

Der indkom i alt 29 henvendelser fra borgere, kommune, foreninger og virksomheder. Bagerst i dette notat findes en liste over afsendere af henvendelser. Endvidere kan alle høringssvar læses på Banedanmarks hjemmeside i deres fulde længde.

Projektets videre forløb

Banedanmark udarbejder et beslutningsgrundlag til politisk behandling og gennemfører derfor en VVM-lignende proces, hvor en idéfasehøring var første skridt.

I den anden offentlige høring, er der igen mulighed for at komme med kommentarer til projektet. Høringsperioden bliver igangsat med udsendelse af en miljøredegørelse for projektet.

Banedanmark anvender de indkomne kommentarer i det videre arbejde, og både høringssvar fra idéfasehøringen og fra den anden offentlige høring indgår som en del af grundlaget for den politiske beslutning om *Ny bane til Billund*.

Banedanmark udarbejder et beslutningsgrundlag til politisk behandling og beslutning.

Efterfølgende vil projektet blive detailprojekteret, så selve anlægsarbejdet kan påbegyndes i 2017.

Læsevejledning til høringssvarene

For at give læserne et samlet overblik over alle henvendelser til projektet sker behandlingen af høringssvarene tematisk frem for behandling af hvert høringssvar for sig.

Høringssvarene og Banedanmarks kommentarer til høringssvar er samlet i så få kategorier som muligt for at undgå gentagelser i kommentarerne. Nogle høringssvar har karakter af rene holdningstilkendegivelser, og er derfor ikke kommenteret.

Indholdet af alle henvendelser er søgt refereret så loyalt som muligt, men hele ordlyden af de enkelte henvendelser er ikke gengivet.

Afsendere af høringssvar er opdelt i fire grupper:

B = Borger

F = Forening/Interesseorganisation

K = Kommune/Region

V = Virksomhed

Afsenderne har hver fået et nummer og en bogstavbetegnelse, og disse er oplistet i bilaget sidst i dette notat.

Alle indsendte høringssvar kan læses i den fulde ordlyd på Banedanmarks hjemmeside.

Linjeføring

Gadbjergløsningen

1B, 3B og 12B mener, at Gadbjergløsningen bør være at foretrække frem for Jellingløsningen, da man skåner den unikke natur mellem Jelling og Billund. 3B mener ikke, at det er rimeligt for beboerne i Forstballe-Åstområdet at anlægge en jernbaneforbindelse direkte mellem Jelling og Billund. 1B fremhæver, at man ved at køre over Gadbjerg undgår skovene Åst, Lindeballe, Gødsbøl og Amlund og andre beskyttede naturområder. 3B argumenterer med, at beboerne i området i forvejen er belastet af støj fra flytrafikken til lufthavnen. 3B fremhæver desuden den rekreative værdi ved at kunne løbe, cykle og ride i områdets unikke natur, megen skov og idylliske dale og slugter.

26B anbefaler, at Banedanmark går videre med Gadbjergløsningen, da den giver mulighed for at videreføre lufthavnstogene til Nordvestjylland.

1B, 3B og 26B mener, at løsningen med en bane, der afgrener ved Gadbjerg vil have et mindre behov for ekspropriation, da det er en kortere strækning, og dermed vil kræve mindre ny bane. 1B og 3B mener, at Gadbjergløsningen må være billigere, da de mener, at den vil køre gennem nemmere terræn end Jellingløsningen. 3B mener desuden, at den omkostningsbesparelse, der opnås ved at anlægge mindre ny bane kan bruges på genopbygning af den eksisterende jernbane mellem Vejle og Gadbjerg.

Gadbjerg Lokalråd (13F) og Gadbjerg Borgerforening (22F) anbefaler, at banen til Billund afgrener i Gadbjerg og får et stop i Gadbjerg. De vurderer, at det vil være omkring 20 % billigere at lade banen til Billund afgrene ved Gadbjerg i forhold til at køre direkte mellem Jelling og Billund. 13F og 22F foreslår, at den anlægsbesparelse kan bruges til at anlægge en station i Gadbjerg

Gadbjerg Lokalråd (13F) og Gadbjerg Borgerforening (22F) mener desuden, at Banedanmark vil have væsentligt færre udgifter til ekspropriation ved at føre banen over Gadbjerg, da 13F og 22F mener, at Banedanmark allerede ejer et egnet areal til formålet i byen.

1B argumenterer for, at projektet vil berøre langt færre beboelser, hvis sporene føres ud vest for Gødsbøl og går gennem Gødsbøl Mark. Alternativt foreslår 1B, at man kunne opnå samme effekt med Jellingløsningen ved at køre syd om Åst og krydse hovedvej 28.

Vejlemuseerne (10V) nævner, at Gadbjergløsningen passerer den jyske Hærvej ved Vester Smidstrup.

Radikale Venstre i Vejle (8K) ønsker, at begge løsninger undersøges, og at deres anlægsomkostninger sammenlignes.

8K ønsker også, at Banedanmark overvejer en genåbning af Gadbjerg Station.

Banedanmarks kommentarer

Gadbjergløsningen med en tilslutning til Vejle-Herning banen ved Gadbjerg i stedet for ved Jelling, giver det kortest mulige nyanlæg. At anlægge en jernbane mellem Gadbjerg og Billund er dermed isoleret set en billigere løsning end at anlægge en jernbane mellem Jelling og Billund, hvilket er baggrunden for, at Gadbjerg-løsningen belyses i VVM-undersøgelsen. Gadbjerg-løsningen indebærer dog, at Billundbanens tog vil skulle køre på et længere enkeltsporet stykke på den eksisterende Vejle-Herning bane end i Jelling-løsningen, hvilket vil skabe flere potentielle kapacitetsproblemer på strækningen.

Der er desuden stor lokal opbakning til Jelling-løsningen, jf. høringssvar under afsnittet "Jelling-løsningen", som vil medføre en ca. 5 minutter kortere rejsetid mellem Vejle og Billund end Gadbjergløsningen.

På baggrund af den længere rejsetid og de potentielle kapacitetsproblemer forbundet med Gadbjergløsningen - og henset til den store lokale opbakning til Jelling-løsningen - er det besluttet, at arbejdet med Gadbjerg-løsningen sættes i bero.

12B og 25B foreslår, at man i stedet for de to foreslåede løsninger lader banen grene af mod Billund syd for Farre ved Give. Ifølge 12B vil det have flere fordele. Med en linjeføring fra Farre til Billund mener 12B, at der kun skal anlægges 10 km ny bane, uden at forøge rejsetiden nævneværdigt. Desuden undgår man det meget kuperede terræn ved Vestre Smidstrup og Åst, og kan derfor nedsætte udgifterne til anlægsarbejdet. 25B mener, at det vil have den fordel, at Banedanmark i fremtiden lettere kan lave en forbindelse mellem Billund og Herning. 25B foreslår desuden, at besparelsen ved at anlægge en kortere strækning bruges til at udvide sporet mellem forgreningspunktet vest for Gadbjerg og Jelling til dobbeltspor. 25B mener også, at man bør forberede strækningen, så man senere kan anlægge en bane fra Jelling til Løsning, da det vil give en god forbindelse mellem Billund og Horsens, Skanderborg og Aarhus. 25B mener, at det er problematisk, at de foreslåede løsninger er rettet mod Vejle. 25B argumenterer med, at rejsetiden fra andre byer vil blive for lang, hvis de rejsende skal skifte i Vejle. 25B mener, at Jelling-Billund-strækningen bør forberedes til en eventuel senere forlængelse til Grindsted og måske også til Varde/Bramming.

26B foreslår, at Banedanmark anlægger en sportrekant syd for Farre, så det ene af de to lufthavnstog kan fortsætte til Herning. 26B skønner, at rejsetiden mellem Billund og Herning vil være 30-35 min. Forslaget er vist på nedenstående kort. 26B mener, at de nuværende løsninger har fokus på passagerer fra Vejle, og foreslår, at man med en direkte forbindelse nordpå vil nedsætte rejsetiden for passagerer fra Herning og Holstebro. 26B forventer, at passagerer fra oplandet nordpå, som 26B anslår til at være ca. 100.000 indbyggere, ellers vil vælge bilen, da de ikke vil anse banen som en forbedring.

6B ønsker, at banen til Billund bliver gennemgående i stedet for den planlagte stikbane. 6B foreslår, at banen forlænges til Farre eller alternativt til Give – begge tidligere stationsbyer. 6B argumenterer med, at der derfor allerede er platforme, hvor toget kan holde og parkeringsmuligheder i både Give og Farre, at man med denne løsning vil kunne køre direkte fra Københavns Hovedbanegård til Billund Lufthavn. Desuden mener 6B, at man vil kunne køre godstog mellem Gadbjerg og Farre.

Illustration 1

26Bs forslag til en alternativ linjeføring



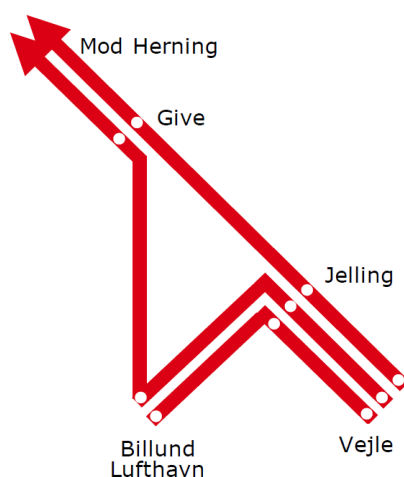
26Bs forslag til en alternativ linjeføring ved Gadbjerg med en sportrekant syd for Farre.

26B argumenterer for, at Gadbjergløsningen vil have en synergieffekt med hastighedsopgraderingen af Give-Herning fra 120 km/t til 160 km/t.

26B mener, at der bør anlægges dobbeltspor mellem Gadbjerg og Jelling, og så vidt muligt forlænges til Grejsdalen øst for Jelling.

Banedanmarks kommentarer

Formålet med at lave en afgrening i Farre vil være at opnå direkte tog mellem Billund og Herning. Men da der stadig vil være rejsende fra Vejle til Herning, vil det være nødvendigt også at bibeholde togdriften på den direkte eksisterende strækning mellem Vejle og Herning og udenom Billund. Det vil medføre en dyr driftsudvidelse mod Herning (jf. nedenstående figur).



Alternativet er en Jelling-Billund-Give-linjeføring, men den vil give en omvej på over 20 km for rejsende mellem Vejle og Herning, da de så skal omkring Billund. Det vil forøge rejsetiden mellem Vejle og Herning med godt 20 minutter.

En Farre-afgrening vil også forudsætte Gadbjergløsningen, som er fravalgt af andre årsager (se afsnittet 'Gadbjergløsningen'). Afgreningen ved Farre er ikke med i det politisk vedtagne projekt.

Jellingløsningen

Billund Kommune, Billund Lufthavn, Legoland, Lalandia og Kirkbi/LEGO-koncernen (14K) mener, at løsningen med en direkte jernbane mellem Jelling og Billund er mere optimal end Gadbjergløsningen. De argumenterer med, at man med et stop på Jelling Station vil give rejsende fra Herning og Struer de bedste muligheder for at skifte tog og fortsætte mod Billund.

Vejle Kommune (11K) foretrækker også Jellingløsningen, hvor toget kører fra Vejle over Jelling mod Billund. 11K argumenterer med, at det ville give optimale muligheder for rejsende fra Herning og Struer, der kan skifte tog og fortsætte til Billund. Derfor mener 11K også, at toget fra Vejle til Billund bør stoppe i Jelling.

Banedanmarks kommentarer

Som nævnt i afsnittet 'Gadbjergløsningen', så vil Banedanmark gå videre med Jellingløsningen.

Alternative forslag til linjeføringen

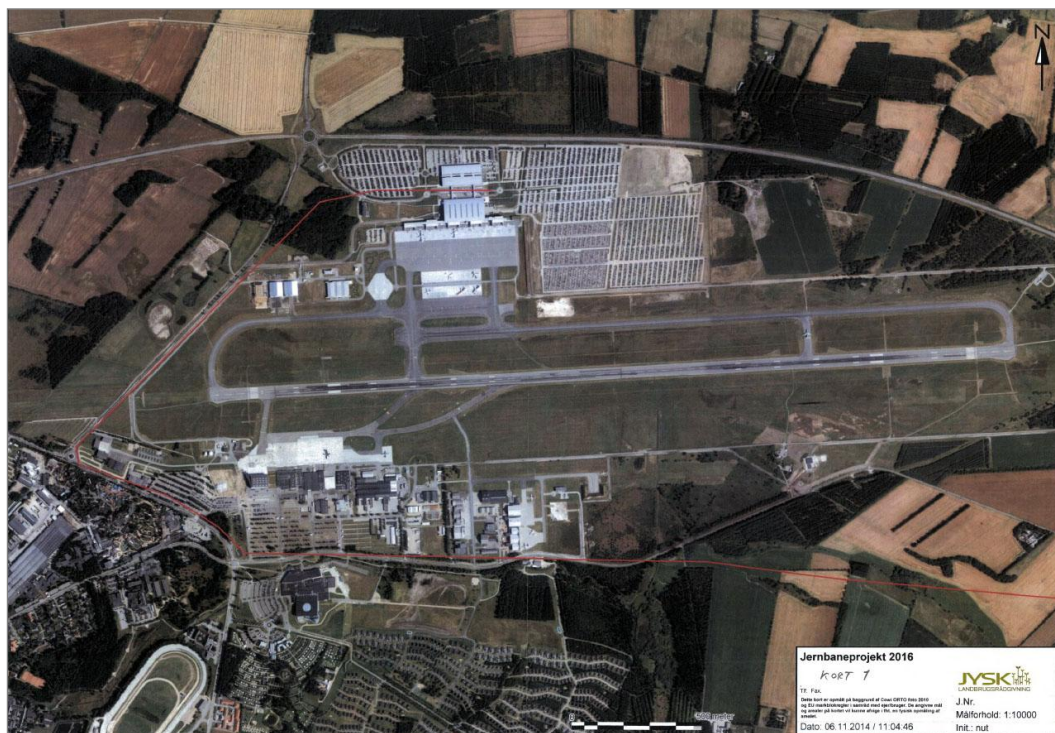
15B mener, at det vil blive belastende for projektets anlægsbudget at gennemskære de 40-50 m høje højdedrag nordøst for Billund Lufthavn, og foreslår, at jernbanen anlægges fra Jelling, syd om Åst by og ind mod Billund langs med Firhøjevej. Linjeføringen for Billund kan ses på nedenstående kort. Hele linjeføringen kan ses på projektets hjemmeside sammen med alle de andre høringssvar.

Fordelen ved denne linjeføring vil ifølge 15B være, at banen vil løbe langs med markskel og derfor ikke ødelægger naturen eller de omkringliggende marker i lige så stort et omfang. Desuden mener 15B, at denne linjeføring er fordelagtig, da den passerer Legoland, Lalandia og godsterminalen og desuden krydser omfartsvejen diagonalt. 15B anslår, at denne linjeføring vil være 19 km lang og dermed en 1 km kortere end den løsning, der er vist i debatoplægget.

15B foreslår alternativt, at banen kan følge omfartsvejen og derved ankomme til Billund Lufthavn først, inden den løber ned til forlystelsesparkerne og godsterminalen.

Illustration 2

15B's forslag til en alternativ linjeføring



Kort over Billund lufthavn. Den tynde røde linje angiver 15B's forslag til en alternativ linjeføring for en bane til Billund.

Banedanmarks kommentarer

En linjeføring, der ankommer syd om lufthavnen vurderes at være vanskelig og kostbar at anlægge, idet den skal gennem et tæt bebygget område.

En linjeføring, der ankommer langs omfartsvejen Lufthavnsvej og følger den mod nordvest inden den kommer til lufthavnen østfra, vil ikke påvirke Åst Skov og vil forløbe i et mindre kuperet terræn. Banedanmark vil på baggrund af høringsvaret fra 15B undersøge den alternative linjeføring langs omfartsvejen Firhøjevej i forbindelse med den kommende projektering på lige fod med den hidtil forudsatte linjeføring for Jellingløsningen.

12B frygter, at de foreslåede jernbaneløsninger ikke vil få nok lokale til at pendle med toget. 12B mener, at en linjeføring fra Vejle til Billund vil have større potentiale for transport af lokale passagerer oveni kunderne til lufthavnen og forlystelsesparkerne. 12B mener, at den linjeføring med enkelte stop undervejs vil have en positiv påvirkning på udviklingen af de mellemliggende landsbyer og reducere bil- og bustrafikken mellem Vejle og Billund.

Vejle Vesteregns Lokalråd (16F) mener, at den planlagte linjeføring for projektet vil dele landbrugsområdet i to og vanskeliggøre erhverv og lokal interaktion. Derfor anbefaler 16F, at Banedanmark undersøger muligheden for at følge de eksisterende trafikkorridorer til Billund Lufthavn.

15B og Vejle Vesteregns Lokalråd (16F) mener, at en direkte forbindelse mellem Vejle og Billund langs med motortrafikvejen er mere hensigtsmæssig end den foreslåede, der kører over Jelling. 15B og 16F påpeger, at den vil være ca. 10 km kortere og vil have en kortere rejsetid. Den kortere rejsetid skyldes ifølge 15B også, at det ikke vil

være muligt at køre lige så hurtigt gennem Grejsdalen eller det snoede område omkring dalen. 15B vurderer derfor, at rejsetiden vil blive halveret, hvis man anlægger en direkte forbindelse mellem Vejle og Billund.

Vejle Vesteregns Lokalråd (16F) mener, at passagergrundlaget vil være betydeligt større ved denne forbindelse på grund af en kortere rejsetid og en direkte forbindelse til hovedbanenettet. 16F påpeger, at det vil være mere hensigtsmæssigt med en linjeføring, der følger motortrafikvejen, da man derved undgår at påvirke naturen lige så meget, og at man kan opretholde den eksisterende togdrift mellem Vejle og Herning. 16F foreslår, at en direkte forbindelse fra Vejle til Billund på sigt vil kunne forlænges til Herning.

16F anerkender, at en jernbaneforbindelse fra Vejle til Billund ser ud til at være dyrere at anlægge end den Jelling-Billund-forbindelse, der er vist i dette projekts debatoplæg. Men 16F mener, at det skyldes, at Jelling-Billundforbindelsen er underbudgetteret. 16F mener, at det vil være nødvendigt at udvide kapaciteten på strækningen mellem Vejle og Jelling, og at der ikke er taget højde for det eller jernbaneforholdene omkring Jelling by i budgettet for *Ny bane til Billund*.

Banedanmarks kommentarer

En direkte letbaneforbindelse til 100 km/t mellem Vejle og Billund langs motortrafikvejen blev undersøgt af Trafikstyrelsen i 2012. Med en sådan letbane kan der opnås ca. 6 minutters kortere rejsetid fra Vejle til Billund (23 minutter i stedet for 29 minutter). Men letbaneløsningen vil også koste ca. 500 mio. kr. mere at anlægge og kræve et skift i Vejle for alle passagerer til Billund. Løsningen blev bl.a. af denne årsag fravalgt ved en lokal politisk beslutning i 2014.

Hvis linjeføringen langs motortrafikvejen skulle udføres som jernbane, ville rejsetiden måske kunne reduceres yderligere 2-3 minutter, men prisen ville være betydelig højere, ikke mindst pga. vanskelighederne ved at forbinde banen i Vejle, hvor en jernbaneløsning formentlig ville kræve et tunnelanlæg under dele af byen.

Rådet for Bæredygtig Trafik (18F) mener, at det er oplagt, at banen forlænges til Grindsted. 18F mener, at banen bør føres ind til Grindsted nordfra ad det eksisterende tracé fra den nedlagte jernbane til Filskov. 18F anerkender, at det vil give nogle spormæssige vanskeligheder i Billund, hvor togene skal ind og ud samme vej, men gør opmærksom på, at en tilsvarende vending kan klares på 1 minut på Jægersborg Station. 18F mener, at denne linjeføring til Grindsted vil kunne forlænges over Filskov og Blåhøj til Brande og give Grindsted mulighed for igen at tilbyde direkte godsvogne til firmaet Dupont på det eksisterende sidespor nær deres fabrik i Grindsted.

Rådet for Bæredygtig Trafik (18F) mener at vide, at Legofabrikken får varer leveret fra en tjekkisk leverandør i en mængde, der svarer til 20 godsvogne om ugen. 18F formoder desuden, at der er andre potentielle godskunder, hvis godsoperatørerne laver en målrettet indsats. Rådet for Bæredygtig Trafik (18F) vil derfor foreslå transportministeren, at jernbanestrækningen Grindsted-Bramming genåbnes til fuld person- og godstransport. 18F beretter, at de tidligere har anmodet om, at det gamle spor foreløbig bliver liggende med henblik på at foretage en udskiftning ad skinnevejen. 18F foreslår banen indlemmet i den planlagte Esbjerg Nærbane. 18F tilføjer, at Region Syddanmark i 2015 har budgetteret med en analyse af en forbindelse fra Billund Lufthavn til Esbjerg. Derfor anmoder 18F om, at Banedanmark afventer resultatet af denne analyse.

Banedanmarks kommentarer

En forlængelse til Grindsted og/eller Esbjerg Nærbane er ikke en del af den politiske beslutning omkring Ny bane til Billund, og der er derfor ikke afsat ressourcer til en undersøgelse af mulighederne for en station i Grindsted.

I forlængelse af aftalen om udmøntning af Togfonden DK er der igangsat en godsanalyse, som blandt andet skal afdække potentialet for mere gods på banen. Analysearbejdet pågår, og potentialet for gods på Billundbanen undersøges som en del af denne analyse.

23B og 27B foreslår, at Banedanmark laver en ny beregning på en løsning med "tram-train" eller "duosporvogn" mellem Vejle og Billund, hvor toget kan køre som letbane i byerne og som regionaltog mellem byerne. 27B foreslår, at den forlænges til Grindsted og Bramming, så rejsende fra Esbjerg også kan komme direkte til lufthavnen og forlystelsesparkerne i Billund.

23B synes at en letbaneløsning har flere fordele over almindelig jernbane. Han argumenterer med, at denne løsning er hurtigere, billigere i drift og mere fleksibel i forhold til køreplan, da den ikke vil være afhængig af tog mellem Vejle og Herning som en Jelling-Billundløsning. Desuden fremhæver 23B, at en letbaneløsning fra Vejle til Billund undgår at bruge kapacitet i Grejsdalen. 23B foreslår, at man markedsfører letbanen som *Lufthavnsekspressen*.

23B mener, at en letbaneløsning vil få flere passagerer end jernbanen, at der dermed vil komme flere passagerer til tilslutningstogene i Vejle, og at det vil generere profit til jernbaneoperatørerne og til staten.

Banedanmarks kommentarer

Det er vedtaget, at baneforbindelsen til Billund skal være i form af en konventionel jernbane. En letbaneløsning mellem Vejle og Billund er blevet fravalgt i maj 2014 efter en høring af de lokale parter i området.

27B foreslår, at der undersøges en bane fra Jelling til Hedensted af hensyn til Aarhus, så der kan komme rejsende både fra Aarhus og fra Fyn/ Sydjylland.

Banedanmarks kommentarer

Med en linjeføring videreført direkte østpå med tilslutning til hovedbanen nord for Hedensted, kan opnås en så direkte baneforbindelse som muligt mod Horsens og Aarhus.

En linjeføring over Hedensted til Aarhus er ikke en del af det politisk besluttede projekt. Der vil være tale om et meget større og dyrere anlægsprojekt. Det vil også være driftsmæssigt dyrt at etablere en ekstra toglinje helt til Århus frem for kun til Vejle. Desuden vil en toglinje til Århus med de forudsatte togsæt, der kører op til 120 km/t få en betydelig negativ indflydelse på kapacitetsforholdene på hovedbanestrækningen, hvor der køres med hastigheder på op imod 180 km/t – og i fremtiden op til 200-250 km/t.

17B mener, at det må være op til den kommende VVM-proces at vurdere, hvilken linjeføring der er bedst. Men 17B mener, at det er vigtigt, at banen ikke er til hindring for områdets fortsatte udvikling.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark søger selvfølgelig den bedst mulige løsning for området og for banetrafikken og dermed en løsning, der ikke unødigt hindrer områdets udvikling.

Dansk Industri (24V) mener, at det er vigtigt, at Banedanmark tænker i en fremtidssikret løsning, der senere kan forlænges til Herning.

Banedanmarks kommentarer

Der er ikke på nuværende tidspunkt planer om at forlænge banen til andre byer, men Banedanmark vil søge en løsning, der ikke hindrer en fremtidig forlængelse af banen.

Trafikering

7B mener ikke, at forudsætningerne for projektet er korrekte. 7B understreger, at projektet bør foregå på lufthavnens præmisser, og det mener han ikke, er tilfældet i dette projekt. 7B henviser til undersøgelser, der viser, at toget bør køre med minimum tyve minutters drift for at kunne tilpasse lufthavnsdriften. 7B fremhæver, at det især for erhvervsrejsende er vigtigt at holde transporttiden til endestationen så lav som mulig.

7B mener, at når Timemodellens tog kører udenom Vejle og Billundbanen forventes at kobles til Vejle Station, så må Billundprojektet anses for et sideprojekt, og derfor få en begrænset position i forhold til den internationale togtrafik. 7B mener, at togtrafikken koncentrerer omkring trafikale fikspunkter, som han mener, at Billund er. 7B foreslår, at Billund lufthavn kobles til det internationale jernbanelinjen, evt. ved en direkte linje mellem Billund Lufthavn og en af trekantområdet større byer som Vejle eller Kolding. Alternativt foreslår 7B, at Billund Lufthavn kobles til Timemodellen i enten Erritsø eller Taulov. 7B synes, at Kolding vil være den bedste løsning, da man derfra kan lave en direkte forbindelse til Tyskland.

Banedanmarks kommentarer

Der er ikke på nuværende tidspunkt truffet beslutninger om køreplaner for den fremtidige togbetjening af Billund, men det vurderes umiddelbart nødvendigt med halvtimesdrift for at betjene lufthavnen tilstrækkeligt. Det vil sige, at der skal køre to tog i timen. Tyve minutters drift vil forøge omkostningerne betragteligt, og analyserne viser, at der formentlig ikke er et tilstrækkeligt passagergrundlag, der vil kunne understøtte tyve minutters drift.

Rådet for Bæredygtig Trafik (18F) er glade for, at projektet er fremlagt som en jernbane i stedet for en letbane. De ønsker at banen konstrueres således, at der også kan køre godstog.

Radikale Venstre i Vejle (8K) og 25B ønsker, at *Ny bane til Billund* dimensioneres til godstrafik, så brændstoftransport til lufthavnen kan sendes via banen.

Banedanmarks kommentarer

I forlængelse af aftalen om udmøntning af Togfonden DK er der igangsat en godsanalyse, som blandt andet skal afdække potentialet for mere gods på banen. Analysearbejdet pågår, og potentialet for gods på Billundbanen undersøges som en del af denne analyse.

Vejle Kommune (11K) ønsker optimale lokalforbindelser i Østjylland og foreslår derfor en direkte forbindelse fra Odense til Billund over Fredericia og Vejle. De ønsker yderligere, at timeplanen for betjening af lufthavnen understøtter lufthavnstrafikken om morgenen og om aftenen, hvor der er mange afgangene.

Billund Kommune, Billund Lufthavn, Legoland, Lalandia og Kirkbi/LEGO-koncernen (14K) ønsker en direkte jernbaneforbindelse fra Odense til Billund og Fredericia og

Vejle. De mener, at det vil styrke de erhvervsmæssige sammenhænge i Østjylland. 14K mener også, at det vil være nødvendigt at køreplanen understøtter lufthavnen på de tidspunkter, hvor der er mange afgang – som f.eks. tidlig morgen og sen aften.

Banedanmarks kommentarer

Der er ikke på nuværende tidspunkt truffet beslutninger om køreplaner for den fremtidige togbetjening af Billund. Mulige køreplaner undersøges ifm. projektfasen, herunder muligheden for direkte forbindelse til Odense.

15B anser rejsende fra Århus-området for at være Billund Lufthavns største passagergrundlag, og mener ikke, at rejsende nordfra vil tage toget til Vejle for at skifte tog og køre derfra over Jelling til Billund.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark er enig i, at der er mange rejsende fra Århus og selvfølgelig færre, som vil benytte toget med skift end hvis det var direkte. Trafikstyrelsens forundersøgelse fra 2012 viser, at en banebetjening af Billund Lufthavn bør tage udgangspunkt i en østlig linjeføring rettet mod Vejle med så gode forbindelser som muligt mod både Horsens-Århus og Fyn-Sjælland

Dansk Industri (24V) mener, det er vigtigt, at køreplanen tilrettelægges så Billundbanen passer sammen med de øvrige regionale togforbindelser. Det gælder især togdriften i timemodellen.

Banedanmarks kommentarer

Dansk Industris forslag vil blive taget med til næste projektfase, hvor en mulig køreplan for strækningen skal undersøges.

Rådet for Bæredygtig Trafik (18F) mener, at strækningen mellem Jelling og Vejle er problematisk, men regner med at Banedanmarks signalprogram kan løse problemerne.

Natur- og Miljøpåvirkninger

5B ønsker, at Banedanmark tager højde for støjgener og biltrafik ved vigepladsen ved Jelling Station. 5B gør opmærksom på, at der er mange gener for boliger nær vigepladsen; både fra biler, belysning på stationsområdet og fra stationens højtalere. 5B gør opmærksom på, at en trafiktælling fra 2013 viser en udvikling i trafikken på Jernbanevej på 135 % siden Vejlevej blev lukket. 5B foreslår, at ankomst og parkering for biler flyttes øst for den tidligere stationsbygning.

Banedanmarks kommentarer

Der er ingen støjkrav til den eksisterende bane ved Jelling Station. Banedanmark vil undersøge, om der skulle være nogen særlige problemer med højtalerstøjen ved stationen.

Med hensyn til biltrafikken, så henviser Banedanmark til Vejle Kommune. Belysning på stationsområdet og cykelskurene er begge DSB's ejendom, og Banedanmark har derfor videresendt høringssvaret til DSB.

Vejlemuseerne (10V) fremhæver, at der ligger flere beskyttede diger vest for Gadbjerg som Banedanmark skal tage hensyn til – blandt andet ved Vester Smidstrup og Lindeballe.

Vejle Vesteregns Lokalråd (16F) er bekymret for de planlagte linjeføringer, da rådet mener, det vil ødelægge unikke naturområder såsom Lindeballe Skov og påvirke flere rødlistede arter. 16F påpeger, at området huser samtlige danske hjortearter, og at kronstyr vandrer nordpå gennem området fra Gødding Skov. 16F mener, at en jernbane i området vil afskære disse vandringer, og at der vil være risiko for at kronhjortebestanden forsvinder helt fra området.

15B påpeger Lindeballeskovens særegne og unikke urskov. 15B nævner, at hele området er klassificeret som fredskov. 15B mener, at det vil være en skændsel at føre en jernbane gennem området.

12B mener, at risikoen for påkørsel af vildt vil blive nedsat, hvis banen føres op syd for Farre, da man derved undgår skovområdernes større bestande af hjortevildt. 12B oplyser, at en større rudel dådyr er udsat i området. 12B mener, at man ved at lade banen afgrene syd for Farre vil bevare istidslandsskabet, de mange gravhøje og kulturhistoriske mindesmærker mellem Jelling og Billund bedre. 12B påpeger, at historiker Rasmus Mortensen har påvist, at der ligger 50 gravhøje i Lindeballe Sogn. Til sidst påpeger 12B, at Åst Skov huser flere sjældne orkideer, og at de vil blive forskånet, hvis man fører banen nord om skoven.

Banedanmarks kommentarer

Naturforholdene i området vil blive beskrevet i fagnotater på grundlag af feltundersøgelser, som Banedanmark får udført i løbet af 2015. Undersøgelserne suppleres med data fra en række forskellige kilder.

I VVM-redegørelsen vil der indgå en beskrivelse af afværgeforanstaltninger, der skal sikre eventuelle naturinteresser. Men Banedanmark vil selvfølgelig søge at mindske påvirkningen af den lokale natur og beplantning.

Kulturhistoriske interesser

Ved Jellingløsningen pointerer Vejlemuseerne (10V), at der Banedanmark skal være opmærksom på Trollerup, sydvest for Mølvang, hvor der er gjort fund fra vikingetiden, der kunne indikere, at der har været bebyggelser i området.

10V nævner også, at den jyske Hærvej passerer af Jellingløsningen ved både Mølvang og Vester Åst, og at der kan være flere ukendte sideforløb i området.

10V gør opmærksom på, at der ligger flere gravhøje ved Tørby og Frishuse. 10V mener, at der ved anlægsarbejde nær grupper af gravhøje er en forøget risiko for utilsigtet at opgrave hidtil ukendte fortidsminder.

Vejlemuseerne (10V) mener, at de arkæologiske interesser er størst ved Jellingløsningen, og at man derfor bør regne med større udgifter til arkæologiske undersøgelser, hvis denne løsning vælges.

10V forventer at blive inddraget i den videre proces, og stiller deres ressourcer til rådighed med henblik på arkivalisk kontrol af den linjeføring der vælges, såvel som til de følgende arkæologiske undersøgelser.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark er opmærksom på digerne, gravhøjene og de øvrige kulturhistoriske interesser i området. Området vil gennemgå arkæologiske undersøgelser før anlægsarbejdet går i gang.

Strækningen Vejle-Jelling

Vejle Kommune (11K) forventer, at arbejdet med at udskifte de nedslidte broer ved Grejsdalsvej og Skelborgvej udføres som planlagt i 2015.

Banedanmarks kommentarer

Dette projekt berører ikke anlægsarbejderne på hverken Grejsdalsvej eller Skelborgvej.

Radikale Venstre i Vejle (8K) vil gerne have, at Banedanmark undersøger omkostningerne for at anlægge dobbeltspor mellem Hørup og Gadbjerg, og hvad det vil gøre for at nedbringe trængselsproblemerne i Grejsdalen. De fremfører, at der mellem Hørup og Gadbjerg ikke vil være de samme terrænmæssige udfordringer ved at udvide, som der er i Grejsdalen. Derfor vil 8K også have undersøgt omkostningsforskellen mellem at anlægge dobbeltspor i Hørup-Gadbjerg og i Grejsdalen.

23B mener, at strækningen mellem Vejle og Jelling bør udvides til dobbeltspor og have en højere hastighed end i dag. 23B mener dog, at det vil koste væsentlig mere end de 700 mio. kr., der er afsat til projektet.

Banedanmarks kommentarer

Som en del af den igangværende VVM-undersøgelse undersøger Banedanmark behovet for en kapacitetsudvidelse mellem Vejle og Jelling. Der er ikke afsat midler til en evt. kapacitetsudvidelse.

Gadbjergløsningen vil medføre en tæt trafik over en længere strækning på banen end Jellingløsningen, da Gadbjerg-løsningen indebærer, at Billundbanens tog vil skulle køre på et længere enkeltsporet stykke på den eksisterende Vejle-Herning bane end i Jelling-løsningen. Dette kan skabe flere potentielle kapacitetsproblemer på strækningen, hvilket blandt andet er årsagen til, at Gadbjergløsningen sættes i bero.

Banedanmark har ikke nærmere undersøgt omkostningerne ved at anlægge dobbeltspor mellem Hørup og Gadbjerg, men omkostningerne pr. kilometer vurderes at være på samme niveau som for anlæg af dobbeltspor i Grejsdalen. Anlæg af dobbeltspor mellem Hørup og Gadbjerg vil ikke forbedre kapaciteten i Grejsdalen.

Grejsdalen

Vejle Kommune (11K) mener, det er afgørende, at der findes løsninger, der ikke forringer togbetjeningen af Jelling, Give og Thyregod. Vejle Kommune (11K) ønsker derfor en opgradering af jernbanen gennem Grejsdalen. 11K påpeger, at Trafikstyrelsen i notatet "Lokale holdninger til banebetjening af Billund" af 11. marts 2014 har indstillet til Transportministeriet, at det bør indgå i VVM-analysen at undersøge, hvordan kapaciteten i Grejsdalen forbedres.

Vejle Kommune (11K) foreslår, at en opgradering af trafikken i Grejsdalen sker enten ved en anlæggelse af et ekstra spor eller ved udretning af det eksisterende spor i

dalen. 11K mener, at en optimering af strækningen gennem Grejsdalen vil kunne afkorte hastigheden mellem Vejle og Billund betragtelig. Dermed mener 11K, at antallet af rejsende vil øges og at rejsetiden til Herning/Struer også vil blive nedsat.

9B spørger, hvor de sydgående tog skal holde i Grejsdalen, og gør opmærksom på, at togene på nuværende tidspunkt holder og venter i længere tid ved den forhenværende Grejsdal Station. 9B fremhæver, at der er mange, der bor tæt på banen i det område, og som derfor er generet af togene. 9B foreslår, at togene for fremtiden bør holde længere tilbage på vigesporet, hvor der ikke er nogen huse.

9B mener, at det vil være for stor en belastning for området, hvis der skal køre 24 tog i døgnet gennem Grejsdalen. 9B mener derfor, at det er nødvendigt at finde et andet sted at anlægge krydsningssted.

9B mener, at Grejsdalens tog bør elektrificeres gennem skinnerne for at undgå kørestrømsmaster gennem områdets unikke natur.

25B kalder den eksisterende linjeføring gennem Grejsdalen for "håbløs", og mener, at det er uheldigt, at Billundbanen bygger videre på den strækning.

Billund Kommune, Billund Lufthavn, Legoland, Lalandia og Kirkbi/LEGO-koncernen (14K) mener, at det vil være nødvendigt med en optimering af jernbanen i Grejsdalen. De foreslår, at det kan gøres ved at anlægge et ekstra spor og/eller at udrette det eksisterende spor. 14K mener, at en optimering af jernbanen i Grejsdalen vil kunne forøge hastigheden og togtrafikken og dermed mindske rejsetiden til Herning og Struer. De mener, at dette vil forøge antallet af togrejsende.

Region Syddanmark (29V) finder kapacitetsproblemerne i Grejsdalen meget vigtige og anbefaler, at de inddrages i det videre arbejde.

Banedanmarks kommentarer

Som en del af VVM-undersøgelsen vil Banedanmark undersøge, hvorvidt det vil være nødvendigt at udvide kapaciteten i Grejsdalen mellem Jelling og Vejle.

Jelling By

Jelling Lokalråd (4F) gør opmærksom på, at Jelling i mange år har været påvirket af arbejdet med at fritlægge Jellingmonumenterne, og at de anser jernbanen gennem byen for at være den største forhindring for en sammenhængende by. 4F anslår, at den øgede trafik som følger af den nye bane til Billund vil medføre, at de to overkørsler ved Fårupvej og Vejlevej vil være lukket halvdelen af dagtimerne. 4F anmoder derfor om, at Banedanmarks forundersøgelser til projektet dækker hele banestrækningen gennem Jelling By, i stedet for at starte ved Jelling Station.

Jelling Lokalråd (4F) ønsker, at deres to alternative delprojekter undersøges som en del af projekteringen. Det første forslag er at grave banestrækningen ned fra Skovgade og til et stykke vest for Fårupvej. Med en nedgravning af banen mener 4F, at byen vil ophøre med at være opdelt af en jernbane. 4F henviser til, den svenske by

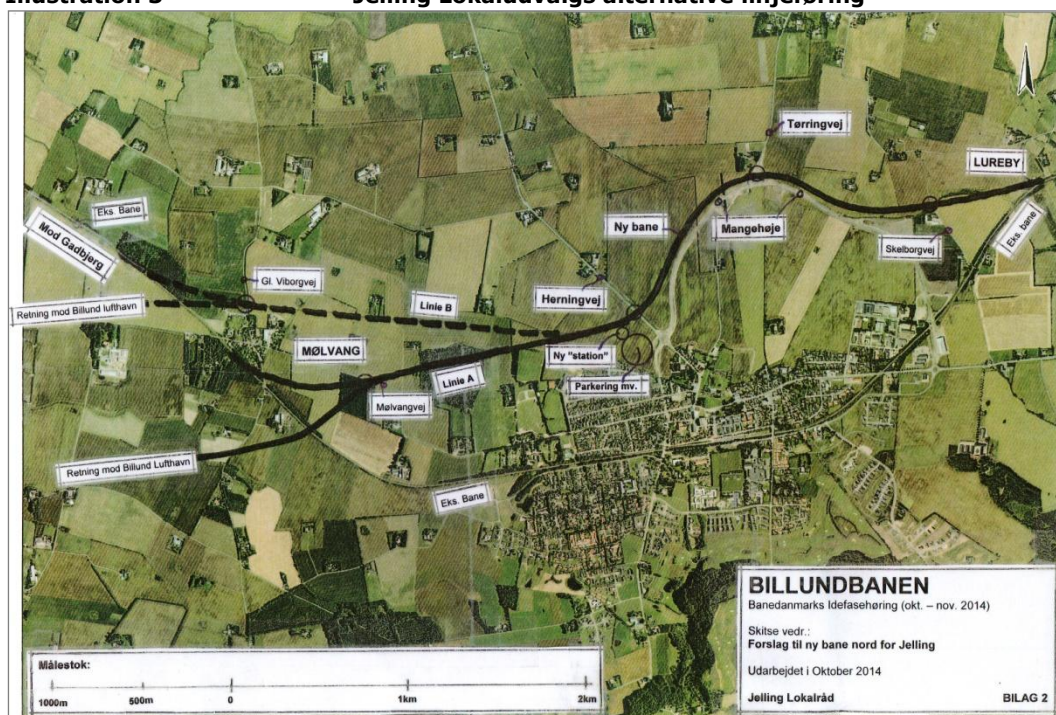
Gamla Uppsala, der også huser gamle kongehøje, hvor den kommende jernbane gennem byen bliver gravet ned.

21B ønsker også, at jernbanen gennem Jelling bliver gravet ned. 21B mener, at omfartsvejen omkring Jelling var blevet meget billigere at anlægge, hvis man havde nedgravet banen tidligere, da man så kunne have undgået at lave en vejtunnel under jernbanen ved Mangehøje. 21B mener derfor, at en nedgravning af banen tidligst kan begynde ved Vejlevej, da det nu kan blive svært at nå at komme under Vejlevej fra Mangehøje. 21B foreslår, at man eventuelt kan hæve Vejlevej en smule og dermed komme under den. 21B foreslår, at der anlægges en station forskudt oven på den nedgravede bane, således at Stationsvej kan forlænges syd til Bredager. Fra stationen foreslår 21B, at der anlægges to spor, og at tunnelen kommer op vest for Fårupvej. Derved mener 21B, at de fleste trafikale problemer i Jelling vil forsvinde, da man kan nedlægge overskæringen ved Fårupvej. 21B anerkender, at der vil være problemer ved en nedgravning af banen i Jelling. Ikke mindst på grund af omkostningerne. Men 21B forventer, at Vejle Fjordbroen vil blive opgivet i fremtiden, og at der derfor vil være penge tilovers til andre projekter. 21B mener, at en nedgravning af banen vil kunne skabe helt nye perspektiver for udviklingen af Jelling.

Det andet forslag fra Jelling Lokalråd (4F) er at omlægge banen, så den løber nord om Jelling og får en station sydvest for rundkørslen mellem Kollegievej og Herningvej (se nedenstående kort). 4F fremsætter to forskellige løsningsforslag for en linjeføring nord om byen. Den ene løsning deler ved Mølvang, og går enten nordpå mod Gadbjerg eller direkte vestpå mod Billund. Den anden løsning går direkte fra stationen ved Kollegievej og vest mod Gadbjerg. 4F mener ikke, at disse løsninger vil være længere end de løsninger, der er opstillet i Banedanmarks debatoplæg til projektet, men at det vil have den fordel, at de to nuværende overkørsler kan nedlægges. Desuden mener 4F, at det vil samle Jelling at flytte banen nord for byen. Dette forslag er også støttet fra 5B.

Illustration 3

Jelling Lokaludvalgs alternative linjeføring



Jelling Lokaludvalgs forslag til en alternativ linjeføring nord om Billund

21B mener, det er en rigtig dårlig idé at omlægge jernbanen til at løbe nord om Jelling. 21B mener, at økonomier gør omkring en station, og at det vil skævvride Jelling at flytte stationen. Desuden anslår 21B, at en omlægning af jernbanen vil være dyrere end en nedgravning.

Banedanmarks kommentarer

De to linjeføringsløsninger for Billundbanen, som er beskrevet i idefasehøringsmaterialet, indebærer tilslutning til den eksisterende Vejle-Hørning bane i hhv. Jelling og Gadbjerg. Ingen af de to løsninger vil medføre større arbejder på banestrækningen gennem Jelling, ligesom en evt. senere elektrificering af banen alene vil omfatte opsætning af køreledningsmaster og -anlæg.

 Vejle Kommune (11K) kræver, at de trafikale forhold i Jelling by bliver undersøgt grundigt. De forudser, at den planlagte fordobling af tog pr. time gennem Jelling vil medføre trafikale problemer. 11K fremhæver overkørslen ved Fårupvej som et særlig problematisk område. Kommunen forudsætter, at de trafikale problemer i Jelling indgår i Banedanmarks budget for projektet. 11K forudsætter desuden et tæt samarbejde med Banedanmark for at løse dette problem.

5B foreslår, at der anlægges en tunnel under jernbanen mellem Jernbanevej og Bredager, så en betydelig del af trafikken kan flyttes om på sydsiden af banen, hvor der ikke er nogen boliger.

Banedanmarks kommentarer

Hvis togtrafikken i Jelling øges fra to tog i timen til 6 tog i timen med Ny bane til Billund, og der i 2024 skal køre yderligere to tog i timen på strækningen mod Herning, vil det være nødvendigt at undersøge, hvordan biltrafikken i Jelling kan afvikles, idet der er to overkørsler i niveau mellem den nordlige og sydlige bydel.

En sådan undersøgelse kræver for det første en undersøgelse af vejtrafikken i området og derefter sandsynligvis en undersøgelse af mulige løsninger for at føre biltrafikken over eller under jernbanen. Da der er tale om et kompliceret samspil mellem de to veje, hvor krydsningen med banen i det ene tilfælde sker i tæt bebyggelse, vil undersøgelsen være omfattende. Dette vil indgå som en del af VVM-undersøgelsen.

Rådet for Bæredygtig Trafik (18F) foreslår, at omløbssporet i Jelling forlænges til det punkt hvor banerne skilles, så man får et længere stykke med dobbeltspor. 18F foreslår desuden, at Banedanmark overvejer at genåbne Hørup som krydsningsstation.

Banedanmarks kommentarer

Behovet for at udvide kapaciteten på strækningen, vil blive undersøgt i den kommende projekteringsfase, og forslaget om at forlænge omløbssporet gennem Jelling vil blive taget med i disse undersøgelser.

Vejle By

Vejle Kommune (11K) ønsker, at der skabes yderligere kapacitet på Vejle Station, samt at kommunen får andel i Togfonden DK's midler til at forbedre parkeringsforholdene ved stationen til fordel for pendlerne.

DSB (20V) ønsker, at der gives information om, hvordan Billundbanen vil påvirke kapaciteten på Vejle Station og på strækningen mellem Vejle og Jelling/Gadbjerg. 20V gør opmærksom på, at der kan komme omkostninger til ændringer på Vejle Station.

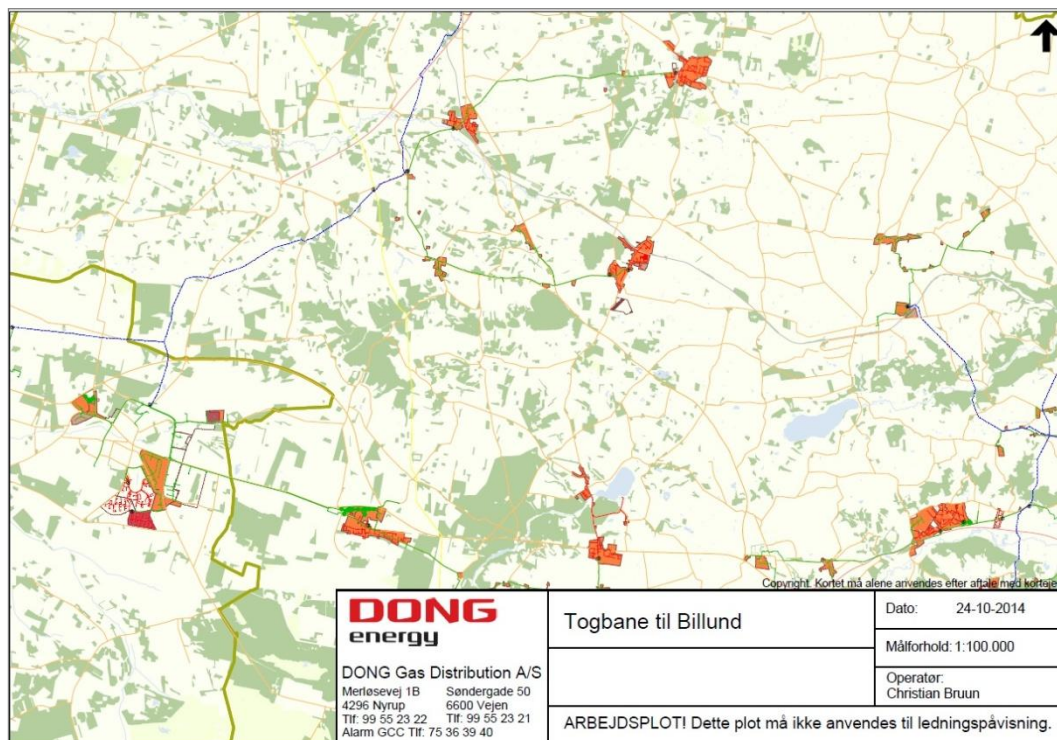
Banedanmarks kommentarer

Banedanmark vil i den kommende projektering undersøge, hvorvidt det vil være nødvendigt at udvide kapaciteten mellem Jelling og Vejle. Herunder også Vejle Station.

Anlæg og Materiel

DONG Gas Distribution (2V) gør opmærksom på placeringen af deres naturgasdistributionsanlæg i projektets område. 2V anbefaler, at Banedanmark indhenter konkrete ledningsoplysninger hos dem i forbindelse med projektet.

Illustration 4 **Dong Energys gasledningskort**



Kortet viser DONG Energys naturgasledninger. Den blå streg angiver deres 40 bar fordelingsnet og den grønne streg angiver 4 bar distributionsnettet.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark takker for oplysningen. Banedanmark tager hensyn til de kabler, der eventuelt skal omlægges i forbindelse med anlægsarbejdet. Hvis DONG Energy's ledninger berøres, vil Banedanmark indgå en dialog med ledningsejerne om dette.

DSB (20V) ønsker at vide, hvor klargørings-, opstillings- og værkstedsfaciliteter skal placeres.

DSB (20V) vil gerne vide, hvorvidt det bliver muligt at køre med enmandsbetjente tog på den nye strækning.

Banedanmarks kommentarer

Der etableres ikke særskilte klargørings-, opstillings- og værkstedsfaciliteter på den nye bane til Billund. Der forudsættes brug af let standarddieselmateriel med tophastighed på 120 km/t (eksempelvis Desiro, Lint, Talent eller tilsvarende). Det kan eksempelvis være af en type, som i dag kendes fra blandt andet de midt- og vestjyske

strækninger. For en kortere strækning som Billundbanen, er det forudsat muligt at anvende allerede eksisterende jyske faciliteter indenfor en rimelig afstand.

Det er forudsætningen, at det skal være muligt at køre med enmandsbetjente tog på strækningen. Omkostninger til drift for Jellingløsningen er beregnet ud fra det eksisterende prisniveau for Arrivas kørsel i Midt- og Vestjylland.

Anlægsperioden

DSB (20V) gør opmærksom på, at de forventer, at anlægsarbejdet vil give DSB omkostninger med trafikomlægninger og eventuelle indsættelser af erstatningsbusser.

Banedanmarks kommentarer

Behovet for trafikomlægninger og eventuelle erstatningsbusser vil blive belyst i den kommende VVM-redegørelse.

Elektrificering af banen

DSB (20V) bemærker, at det ikke fremgår af det udsendte materiale, hvorvidt den nye bane til Billund skal køre med el- eller dieseltog.

Rådet for Bæredygtig Trafik (18F), 25B, 26B og 27B mener, at *Ny bane til Billund* bør forberedes til elektrificering samtidig med Vejle-Struer-strækningen. Derved mener 18F, at det vil være muligt at køre direkte fra Odense eller Nyborg til Billund, og at det vil give ekstra passagerer. 18F synes, at et togskift i Vejle bør undgås.

Banedanmarks kommentarer

Banen vil køre med dieseltog indtil banen eventuelt bliver elektrificeret i forbindelse med det landsdækkende elektrificeringsprojekt. I forbindelse med anlægget forberedes Billundbanen til en evt. senere elektrificering.

Rådet for Bæredygtig Trafik (18F) gør opmærksom på, at en elektrificeret jernbane langs Båstlundvej kan komme i konflikt med fly, der afgår eller ankommer vest for Billund Lufthavn.

Banedanmarks kommentarer

I VVM-redegørelsen vil det blive undersøgt, hvordan banen bedst kan komme fra lufthavnen til Legoland/Billund By uden at komme i konflikt med flytrafikken. Det vil også blive taget højde for en eventuel fremtidig elektrificering af banen.

Strækningshastighed

23B mener ikke, at idéfasehøringens to forslag er tidssvarende eller ambitiøse nok, og mener, at Banedanmark bør gennemregne en mere fremtidssikret model, hvor strækningen er elektrificeret, egnet til godstrafik og har en strækningshastighed på 160 km/t.

Bæredygtig Trafik (18F), 25B, 26B og 27B ønsker, at hastigheden sættes 160 km/t på Billundbanen. 18F fraråder, at banens maksimalhastighed fastsættes til 120 km/t. 18F mener, at dette bør være 160 km/t for at kompensere for den lavere hastighed i Grejsdalen.

DSB (20V) spørger til, hvilken hastighed togene mellem Vejle og Billund vil køre på strækningen fra Vejle til Jelling/Gadbjerg.

Banedanmarks kommentarer

Med den planlagte linjeførings forløb for Ny bane til Billund vil der ikke være noget til hinder for at køre op til 160 km/t på strækningen i fremtiden.

Den nye bane mellem Jelling og Billund bygges til 120 km/t, hvilket er forudsat maksimalhastighed for togmateriel på denne strækning. Mellem Vejle og Jelling er hastigheden 70-100 km/t i dag. I den politiske aftale om Togfonden er det besluttet at opgradere hastigheden på en række sidebaner. Herunder planlægges en opgradering af hastigheden mellem Vejle og Jelling til 80-90 km/t, hvor den i dag er 70 km/t, og til 110 km/t, hvor den i dag er 100 km/t.

Busser i stedet for jernbane

15B og Vejle Vesteregns Lokalråd (16F) foreslår, at man i stedet for at anlægge en jernbane indsætter shuttlebusser til Billund Lufthavn – eventuelt med en dedikeret busbane. 15B og 16F mener, at det vil være billigere. 15B og 16F påpeger, at Trafikstyrelsen har skønnet strækningen til at have et årligt underskud på 52 mio. kroner. 15B mener, at Banedanmark bør revurdere behovet for en jernbaneforbindelse til Billund.

Vejle Vesteregns Lokalråd (16F) påpeger, at det eksisterende vejnet til og fra Billund Lufthavn, som 16F mener sagtens vil kunne håndtere en udvidet busdrift. 16F mener, at busser vil have den fordel, at de kan dække transport til og fra lufthavnen i flere retninger, og derfor vil kunne dække alle store byer i oplandet. Desuden mener 16F, at lufthavnsbusserne helt eller delvis vil kunne erstatte en del af de eksisterende buslinjer, og vil kunne varetage transport til uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser i Billund. 16F synes ikke, at Togfonden DK skal være bundet til jernbaneløsninger, så hvis en busløsning er den bedste løsning, så bør den finansieres af Togfonden DK's midler.

9B spørger, hvorfor der skal bruges så mange penge på at anlægge en jernbaneforbindelse til Billund, når der kører busser fra Vejle til Billund Lufthavn hver halve time. 9B mener, at projektet strider mod al fornuft og mener at Banedanmark har pligt til at sørge for, at der bliver taget de bedst mulige tiltag, så projektet ikke generer områdets beboere eller unikke natur.

Banedanmarks kommentarer

Den er politisk vedtaget, at Banedanmark skal undersøge en jernbaneløsning, der tager udgangspunkt i en østlig linjeføring, der er rettet mod Vejle. En busløsning er derfor ikke en del af de kommende undersøgelser.

Stationer

Station ved Billund Lufthavn

Billund Kommune, Billund Lufthavn, Legoland, Lalandia og Kirkbi/LEGO-koncernen (14K) ønsker at Banedanmark undersøger en stationsplacering øst for de to fodgængerpassager mellem terminalen og parkeringshuset. 14K påpeger, at den placering vil give den korteste gåafstand mellem stationen og terminalen. De ønsker også, at stationen etableres under niveau af den nuværende trafikforplads, så der er mulighed for en overdækket forbindelse til ankomsthallen.

Billund Kommune, Billund Lufthavn, Legoland, Lalandia og Kirkbi/LEGO-koncernen (14K) mener, at linjeføringen fra Billund Lufthavn mod vest bør etableres over eller under niveau af den øvrige trafik. 14K ønsker ikke en linjeføring, der er i niveau med Båstlundvej, da de mener, at det vil skabe voldsomme trafikproblemer for trafikken til og fra forlystelsesparkerne og Billunds arbejdspladser – en trafik som 14K forventer, vil stige stærkt i de kommende år.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark er enig i 14Ks placering af stationen ved Billund Lufthavn.

En nedgravning af station ved Billund Lufthavn er ikke en del af det projekt, der er medtaget i Togfonden DK. Her er medtaget en bane, der krydser både lufthavnens parkeringsplads og forplads ved terminalen på samme niveau som biler og gående. En nedgravning er derfor heller ikke medtaget i undersøgelsen. Men med den nuværende linjeføring forventes banen ved Billund Lufthavn at blive ført under Båstlundvej.

Både etablering og undersøgelse af forskellige nedgravede løsninger for bane og station vil kræve lokal medfinansiering. En nedgravet station vurderes at kunne VVM-undersøges for 5-10 mio. kr. og udføres for i omegnen af 500 mio. kr. Man må henvende sig fra lokalt hold, hvis man ønsker at finansiere dette.

Banedanmark har hidtil forudsat, at der kan afholdes offentlig høring inden udgangen af 2015. Hvis de yderligere undersøgelser skal udføres, kan det blive nødvendigt at strække undersøgelserne ind i foråret 2016.

Dansk Industri (24V) mener, at en bane til Billund er med til at understøtte et stærkt trafikalt knudepunkt i Midtjylland, men mener, at det er afgørende, at der er et gnidningsfrit skift mellem de forskellige transportformer. 24V mener derfor, at stationen ved Billund Lufthavn placeres så tæt på lufthavnsterminalen og busstoppestederne ved trafikforpladsen som muligt.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark mener også, at det er vigtigt at skabe et hurtigt og nemt skift fra tog til fly, og vil derfor søge at placere stationen så tæt på terminalen, som det er muligt.

Rådet for Bæredygtig Trafik (18F) foreslår et sidespor til sydsiden af Billund Lufthavn til transport af flybrændstof.

Banedanmarks kommentarer

Sidespor til gods indgår ikke i det politisk besluttede projekt for Ny bane til Billund.

6B mener kun, at der bør være standsning ved Billund Lufthavn i Billund. 6B synes stationen bør anlægges på den modsatte side af motortrafikvejen ved parkeringshuset med en gangtunnel under banen, så passagerne kan komme over til lufthavnen. 6B foreslår, at lufthavnsbussen kan hente og bringe passagerer de 300 meter fra stationen til lufthavnen.

Banedanmarks kommentarer

En standsning ved Legoland er vedtaget som en del af den politiske beslutning af 14. maj 2014.

Placeringen af stationen ved Billund Lufthavn vil blive undersøgt i den kommende projektering. Det vil blive tilstræbt at anlægge stationen så tæt på terminalen som mulig.

Station ved Legoland

Rådet for Bæredygtig Trafik (18F) mener, at det er vigtigt, at banen også kører til Legoland.

Region Syddanmark (29V) undrer sig over, at stationen ved Legoland fremstår som en mulighed i Banedanmarks materiale, da det var en del af den politiske aftale af 28. maj 2014. Det er 29V's forventning, at denne aftale overholdes.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark udsendte i den 15. oktober 2014 materiale, hvori stationen ved Legoland fremstod som et muligt tilvalg. Det var en fejl, der hurtigt blev rettet, og som vi naturligvis beklager. En forlængelse af banen til Legoland/Billund By er politisk vedtaget, og er en del af de kommende undersøgelser.

Illustration 5

Modelbanen i Legoland



Legolands modelbane i Billund. Billedet er indsat med tilladelse fra Legoland.

Billund Kommune, Billund Lufthavn, Legoland, Lalandia og Kirkbi/LEGO-koncernen (14K) ønsker, at Banedanmark undersøger mulighederne for placering af en station vest for Legolands hovedindgang. 14K ser store udfordringer ved at placere stationen der, da det er meget tæt på Billund Lufthavns landingsbane. De foreslår at Banedanmark anlægger en nedgravet station syd for Nordmarksvej lige vest for Legoland eller eventuelt en placering, der ligger længere mod vest, så stationen ikke er i konflikt med lufthavnen.

14K finder også, at en stationsplacering øst for Legolands hovedindgang vil være problematisk, da de mener, at den vil skabe store problemer for trafikken på Båstlundvej såvel som for tilkørsel til og parkering ved Legoland. 14K anser ikke en linjeføring i niveau ad denne vej som en mulighed. 14K ønsker derfor, at denne løsning undersøges meget grundigt.

26B mener, at stationen ved Legoland bør placeres nord for rundkørslen ved Nordmarksvej/Båstlundvej, og at der i denne sammenhæng bør undersøges mulighed for en ny indgangsmulighed i Legoland.

Banedanmarks kommentarer

Ideerne til placeringen af en station ved Legoland/Billund by vil blive taget med i den kommende projekteringsfase.

25B mener, at Billund Kommune og Legoland bør inddrages i udformningen af stationen ved Legoland. 25B mener desuden, at stationen bør være unik og signalere, at man som passager er ankommet til Legoland.

Banedanmarks kommentarer

Det visuelle udtryk af stationerne ved Billund Lufthavn og Legoland/Billund by vil blive bearbejdet i den kommende projekteringsfase, og Banedanmark vil inddrage de relevante interessenter i processen.

Billund Kommune, Billund Lufthavn, Legoland, Lalandia og Kirkbi/LEGO-koncernen (14K) ønsker også, at Banedanmark udfører grundige analyser af alle løsninger, der påvirker tilkørsels- og parkeringsforhold til Legoland, da 14K ikke anser en forringelse af disse som en mulighed.

Banedanmarks kommentarer

Tilkørselsforholdene omkring Legoland vil indgå i Banedanmarks kommende undersøgelser.

Generelt

Dansk Erhverv (28V) støtter en bane til Billund Lufthavn, da 28V mener, at det vil øge tilgængeligheden af lufthavnen, og at det vil gavne mobiliteten i samfundet både lokalt og nationalt.

27B synes, det er glimrende, at anlægges bane til Billund Lufthavn, og at den kollektive trafik dermed opgraderes.

Billund Kommune, Billund Lufthavn, Legoland, Lalandia og Kirkbi/LEGO-koncernen (14K) bakker op om etablering af en jernbaneforbindelse til Billund via Jelling.

Sydtrafik (19V) finder det positivt, at der etableres flere forbindelser til Billund Lufthavn, og at det drøftes med flere parter, hvilken løsning der skal vælges.

Radikale Venstre i Vejle (8K) støtter en baneforbindelse til Billund.

17B synes, det er en rigtig god idé at anlægge en jernbane til Billund Lufthavn og Legoland, da jernbanen vil være med til at styrke områdets turisme og andre erhverv.

7B mener, at projektet i sin nuværende form må være et produkt af et politisk kompromis, der skal tilfredsstille et politisk bagland, men ikke er brugbart i praksis. 7B mener derfor, at projektet om en sidebane til Billund Lufthavn bør fjernes fra Togfonden DK.

Gadbjerg Lokalråd (13F) gør opmærksom på, at de følger projektet tæt, da de mener, det har afgørende betydning for områdets vækst- og udviklingsmuligheder.

Kommunikation

Billund Kommune, Billund Lufthavn, Legoland, Lalandia og Kirkbi/LEGO-koncernen (14K) og Vejle Kommune (11K) ønsker, at alle berørte lodsejere informeres og/eller inddrages tidligt i projektets fase, for at minimere perioden med usikkerhed. 11K refererer, at Vejle Byråd vil kræve, at samtlige berørte borgere kan få forlods ekspropriation.

7B synes, det er vigtigt, at der kommer en hurtig afklaring på projektets linjeføring, så lodsejerne mellem Jelling og Billund ved, hvorvidt banen berører dem.

Banedanmarks kommentarer

Særligt berørte lodsejere vil blive indkaldt til et lodsejermøde af Banedanmark, inden den anden offentlige høring. De lodsejere, der viser sig nødvendigt at ekspropriere, vil blive eksproprieret efter gældende regler. Der kan læses mere om ekspropriation og forlods overtagelse på Banedanmarks hjemmeside på www.bane.dk/forlodsovertagelse.

DSB (20V) ønsker at blive inddraget i den kommende detailplanlægning af *Ny bane til Billund*.

Banedanmarks kommentarer

DSB vil blive inddraget med hensyn til stationsmateriel i den kommende projektfase.

Tidsplan

Region Syddanmark (29V) fremhæver, at det i debatoplægget både står, at *Ny bane til Billund* forventes færdiggjort i 2020 og 2019. 29V forventer, at anlægget står færdig i 2019 som det blev politisk aftalt den 28. maj 2014.

Banedanmarks kommentarer

Ny bane til Billund forventes at stå færdig i 2019 med ibrugtagning i 2020, jævnfør den politiske aftale af 28. maj 2014.

Økonomi

23B synes, at Banedanmark bør lave en samfundsøkonomisk analyse, hvor rejsetiderne sammenholdes med de estimerede rejsestrømme. 23B mener ikke, at jernbaneforbindelsen vil give nogen rejsetidsbesparelse for en stor del af de rejsende fra de østjyske byer. Han mener, at de nuværende busforbindelser er lige så hurtige.

Banedanmarks kommentarer

I den kommende projektfase vil der blive foretaget en samfundsøkonomisk analyse af rejsestrømme.