



Svar på 10 dages forespørgsel fra Venstres Byrådsgruppe vedr. ny jernbane

4. februar 2015
Side 1 af 9

Venstres Byrådsgruppe har sendt en række spørgsmål til besvarelse af rådmanden for Teknik og Miljø, der relaterer sig til Togfonden.dk og linjeføringen af en kommende ny bane fra Hovedgaard til Hasselager.

Venstres Byrådsgruppe har i sin henvendelse bedt om at få besvaret nedenstående spørgsmål:

1. Hvad er byggelinjen for en ny jernbane, da det er af betydning for, hvor mange ejendomme –villaer, der bliver "ramt"?
2. Hvordan vil Aarhus Kommune særligt sikre at borgernes interesser bliver hørt i forbindelse med en eventuel fremtidig linjeføring gennem området?
3. Vil Aarhus Kommune også overholde kontrollen i forhold til Bane-Danmark ved en kommende jernbane med hensyn til "ingen brug af pesticider", som er indgået med ejerne af ejendommene i vandindvindingsområdet i Tiset?
4. Hvordan sikrer Aarhus Kommune forsynings sikkerheden med "rent drikkevand", hvis der kommer en jernbane gennem den nye skov og drikkevands-indvindingsområdet ved Tiset.
5. Hvor mange drikkevands-indvindingsboringer er der i det sydlige-vestlige Aarhus, og hvor mange af disse indvindingsboringer er lukket på grund af forurening? Årsagen til spørgsmålet er, at grundvandsressurserne formodes at hænge sammen.
6. Hvor mange m³ grundvand bliver der pumpet op i dag af "Aarhus Vand" i forhold til den mængde der er indvindingstilladelse på?
7. Hvordan vil Aarhus Kommune sikre, at vandforsyningen til Aarhus sikres, hvis drikkevandsreservoiret i området Solbjerg-Tiset-Kanne bliver forurenet ved anlægsarbejdet med linjeføringen eller uheld med fremtidige godstog.

Spørgsmål vedr. den udskudte beslutningsproces vedr. Togfondens linjeføring "Hovedgaard-Aarhus". Beslutningen er udskudt til senest 2024 iflg. Aftalen om udmøntning af Togfonden. De faldende oliepriser forbedrer ikke finansieringen og fremskynder ikke beslutningen.

8. Er det rimeligt, at borgere, der er berørt af usikkerheden i nærområdet er "stavnsbundne" til deres ejendom frem til 2024 eller længere? De berørte borgere oplever usikkerhed om, hvorvidt de kan sælge eller bebo deres boliger i fremtiden og den generelle lyst til at forbedre og vedligeholde boligerne er forbundet med stor usikkerhed om fremtiden?
9. Er det rimeligt, at de mange berørte landmænd i området ikke kan investere i deres produktionsapparat med en sikkerhed for, hvilke

TEKNIK OG MILJØ
Ledelsessekretariatet
Aarhus Kommune

Ledelsessekretariatet
Rådhuset
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

E-mail:
post@mtm.aarhus.dk
Direkte e-mail:
larhoe@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sag: 15/003739-4
Sagsbehandler:
Lars Høeberg



4. februar 2015
Side 2 af 9

konsekvenser den planlagte linjeføring har for driften af deres ejendom i fremtiden?

10. Vil Aarhus kommune tage skridt til, at de berørte parter straks bliver tilbudt at staten eller andre kan overtage deres ejendom til en vurderingspris, som før planerne om linjeføringen blev kendt? Det ville stille de berørte parter frit og de vil blive holdt skadesløse.

Spørgsmål til trængsel på E45 sammenholdt med den planlagte linjeføring.

11. Rapporten "Togfonden DK" angiver et ekstra passagergrundlag på 4,3 mio. rejsende om året for en linjeføring fra Skanderborg til Aarhus sammenlignet med HovedgaardAarhus.
12. Kan trængslen på E45, især fra Skanderborg til Aarhus, afhjælpes ved at gøre superlyntogene tilgængelige for bilister på denne strækning?

Omkring Solbjerg og i den sydlige del af Aarhus Kommune bliver et stort område med uberørt natur inddraget ved anlæg af den planlagte linjeføring "Hovedgaard-Aarhus".

13. Har Aarhus Kommune mulighed for at arbejde for, at den fremtidige infrastruktur samles i den eksisterende trafikkorridor ved E45. Er det noget som rådmanden vil kæmpe for?

Ad 1. Hvad er byggelinjen for en ny jernbane, da det er af betydning for, hvor mange ejendomme –villaer, der bliver "ramt"?

Der er pt. ikke fastlagt eller besluttet nogen linjeføring for en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager. Dette sker først i forlængelse af en VVM-undersøgelse, som igangsættes i indeværende år.

I aftalen om Togfonden DK opereres med to forslag til linjeføringer, der (evt. i justeret form) kan forventes at indgå i den kommende VVM-undersøgelse. I faktaarket for ny bane Hovedgaard-Hasselager anføres:

"Hovedforslaget for linjeføringen forløber øst om Solbjerg. Linjeføringen passerer igennem åbne arealer (marklandskab) og krydser ikke større naturområder eller søer. Banen tilsluttes den eksisterende bane lige syd for Hovedgård, hvorefter den passerer landsbyerne Grumstrup og Assendrup. Banen afkortes med 6 km sammenlignet med den eksisterende bane.

Banen passerer derefter øst om Solbjerg, igennem Astrup beliggende ved udkanten af Solbjerg. Her passerer banen umiddelbart vest for den fredede Astrup kirke. Banen passerer desuden tæt på et ny-udstykket boligområde



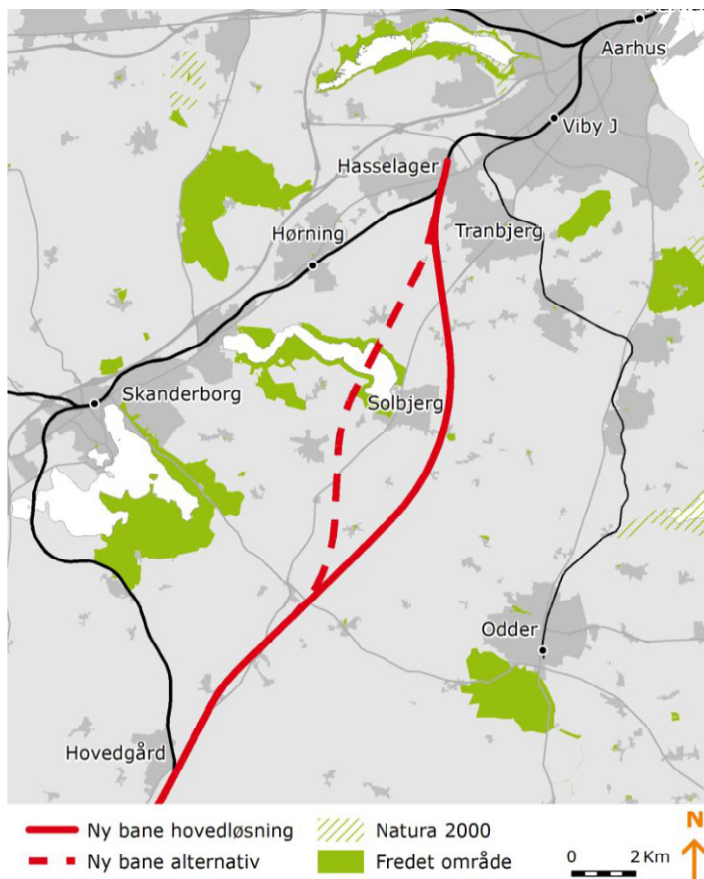
samt landsbyerne Ravnholt og Tisset. Jernbanen tilsluttes efter passage af en erhvervsgrund den eksisterende jernbane i Hasselager.

4. februar 2015
Side 3 af 9

Der forudsættes støjbeskyttelse på ca. 10 % af strækningen. Længdeprofilen bærer præg af et let kuperet landskab, dog vil der et sted være en gradient på ca. 19 o/oo. Ekspropriationer vil være nødvendige.

Alternativ Linjeføring

En alternativ linjeføring forløbende vest om Solbjerg er også vurderet. Denne løsning har færre konsekvenser for bebyggelse, men større miljømæssige påvirkninger end den østlige linjeføring, da den på en lav bro må passere over Solbjerg sø." (Transportministeriet: Faktaark Ny bane Hovedgaard Hasselager)



Figur 1. Linjeføring af ny bane Hovedgård-Aarhus.

Kilde: Trafikstyrelsen september 2013.



Ad 2. Hvordan vil Aarhus Kommune særligt sikre at borgernes interesser bliver hørt i forbindelse med en eventuel fremtidig linjeføring gennem området?

4. februar 2015
Side 4 af 9

I tilknytning til VVM-undersøgelsen vil der være processer/høringer i forhold til offentlighedens inddragelse, når det gælder input til og resultater af VVM-undersøgelsen. Aarhus Kommune/Byrådet er formelt høringspart i forhold til VVM-proceduren og vil i den forbindelse kunne forholde sig til borgernes interesser. Staten har ansvaret for projektet og processen.

Supplerende kan følgende oplyses:

Rapporten: "Togfonden DK" fra september 2013 er udarbejdet af Trafikstyrelsen og Banedanmark – og udgør grundlaget for en politisk aftale mellem Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Dansk Folkeparti og Enhedslisten af 14. januar 2014 om udmøntning af midler til realisering af en moderne jernbane.

Rapporten -

<http://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/04%20Kollektiv%20trafik/Togfonden%20DK.ashx> - omfatter vurderinger af projekter til realisering af visionen om en timemodel mellem de større byer samt elektrificering af banenettet. Blandt andet indgår opgraderinger ved Horsens og på Aarhus H samt en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager.

Der er tale om en strategisk undersøgelse, en forundersøgelse eller screening af mulige løsninger, hvor der pt. ikke er truffet endelige eller bindende beslutninger om linjeføring og projekt.

Næste fase vil omfatte gennemførelse af en VVM-undersøgelse, som vil ende med at udgøre et formelt plangrundlag for en tredje fase omfattende detailprojektering, udbud og anlæg. VVM-en vil omfatte alternative linjeføringer – herunder evt. også andre end de hidtil skitserede.

Banedanmark har oplyst, at VVM-arbejdet er under opstart her primo 2015, og at der er afsat midler til planlægningsarbejdet. Der foreligger pt. ikke nogen konkret tidsplan. Styrelsen har meddelt, at Aarhus Kommune vil blive inviteret til at deltage i en teknikergruppe.

Der vil således bl.a. være mulighed for løbende at være orienteret om processen – ligesom Aarhus Kommune formelt vil være høringspart i forhold til VVM-proceduren.

Hvad angår tidsperspektivet i øvrigt, så er de politiske aftalepartnere enige om at disponere midler til en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager, men at der først tages endelig stilling til igangsætning af anlæg i 2024 – med mindre der på et tidligere tidspunkt vil være uforbrugte midler fra andre pro-



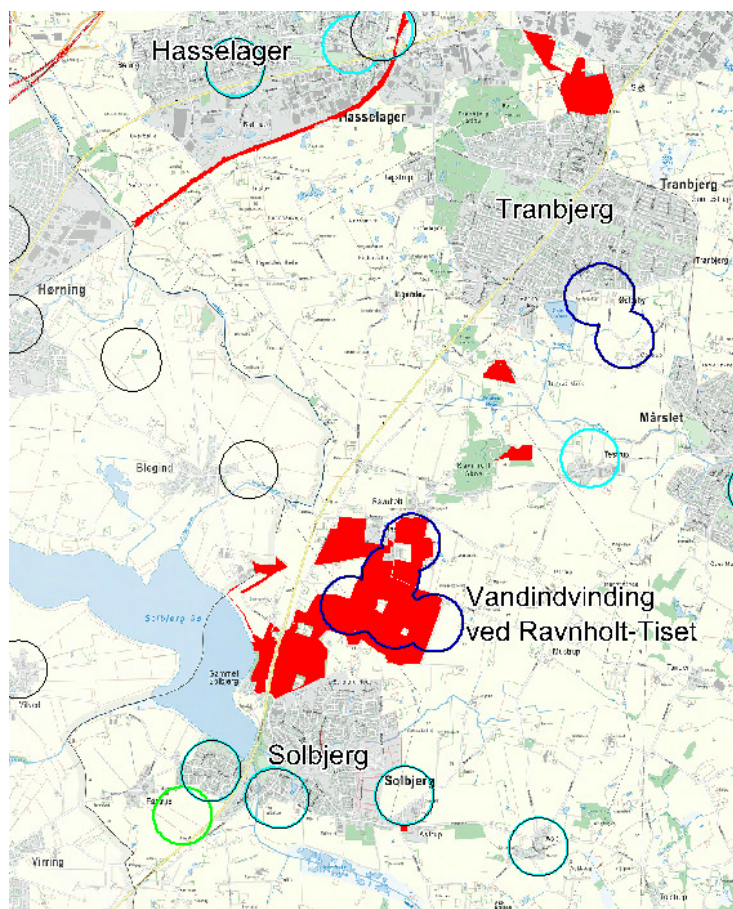
jekter. Det ligger i aftalen, at projektet for en ny bane syd for Aarhus er sidste etape i den samlede opgradering af hovedbanen.

4. februar 2015
Side 5 af 9

Aftalerne indebærer i øvrigt, at opgraderinger på Aarhus H – kapacitetsudvidelse, ombygninger, m.m. – forventes gennemført før 2020.

Ad 3. Vil Aarhus Kommune også overholde kontrollen i forhold til BaneDanmark ved en kommende jernbane med hensyn til ”ingen brug af pesticider”, som er indgået med ejerne af ejendommene i vandindvindingsområdet i Tiset?

Mellem Solbjerg og Tranbjerg ligger Ravnholt-Tiset kildeplads tilhørende Aarhus Vand A/S, og indvindingstilladelsen er 1,5 mio m³ pr år. Derudover vil jernbanen kunne berøre flere vandforsyninger i og omkring Solbjerg med en samlet indvindingstilladelse på 300.000 m³ pr år. Området er vigtigt for forsyningen med drikkevand til Aarhus Kommune.



Figur 2.



På figur 2 ses kildepladsen ved Ravnholt-Tiset umiddelbart nord for Solbjerg. Vandindvindingsboringer er angivet med cirkler, der angiver borerens 300 m beskyttelseszone. Med rødt er vist områder, hvor vandforsyningerne har indgået aftaler med lodsejere om pesticidfri drift, eller hvor Naturstyrelsen har rejst skov med pesticidfri drift. Arealerne på kildepladsen ved Tiset ejes til dels af Naturstyrelsen. Naturstyrelsen har overtaget arealerne netop med henblik på at beskytte grundvandet ved at rejse skov, som drives uden anvendelse af pesticider.

4. februar 2015
Side 6 af 9

Banedanmark har i flere tilfælde ved eksisterende strækninger indgået aftaler med vandforsyninger om ikke at anvende pesticider i nærheden af vandindvindinger. Banedanmark bliver betragtet som enhver anden lodsejer i forhold til aftaler om beskyttelse af drikkevandet herunder kontrol af overholdelse. Aarhus Kommunes indsatsplaner til beskyttelse af drikkevandet kan forebygge en eventuel forurening gennem pesticidfri drift. Vandforsyninger og lodsejere kan indgå frivillig aftale herom. Hvor dette ikke er muligt, kan kommunen påbyde pesticidfri drift af hensyn til drikkevandet.

Ad 4. Hvordan sikrer Aarhus Kommune forsyningssikkerheden med "rent drikkevand", hvis der kommer en jernbane gennem den nye skov og drikkevands-indvindingsområdet ved Tiset.

Kommunen har rent drikkevand i fokus, så der også i fremtiden er rent og nok drikkevand til kommunens borgere. Derfor indgår hensyn til rent drikkevand som et vigtigt emne fra kommunens side, når Banedanmark planlægger forløbet af banestrækningen nærmere, herunder i forbindelse med VVM.

Indsatsplan for drikkevandsbeskyttelse beskriver den nødvendige indsats. Desuden henvises til svar på spørgsmål 3.

Ad 5. Hvor mange drikkevands-indvindingsboringer er der i det sydlige-vestlige Aarhus, og hvor mange af disse indvindingsboringer er lukket på grund af forurening? Årsagen til spørgsmålet er, at grundvandsressurserne formodes at hænge sammen.

Den nuværende vandindvinding i området sydvest for Ravnholt-Tiset baserer sig på 13 vandforsyningsboringer tilknyttet 7 vandforsyninger (Hvilsted, Onsted, Løjenkær, Ask Store, Astrup, Solbjerg og Fastrup Mark) og 6 boringer tilknyttet Aarhus Vands kildeplads ved Ravnholt-Tiset, Aarhus Vand. Hertil kommer ca. 15 boringer tilknyttet ejendomme i det åbne land med egen vandforsyning eller gartneri.

Teknik og Miljø har ikke kendskab til, at der siden 2007 er lukket vandforsyningsboringer til almene vandværker i området på grund af forurening. Dog er der gentagne fund af pesticider i boringer tilhørende Solbjerg Vandværk



og Onsted-Kanne Vandværk samt enkeltvis fund af pesticider i borerer på Ravnholt-Tiset kildeplads, Hvilsted Vandværk og Ask Store Vandværk.

4. februar 2015
Side 7 af 9

Ad 6. Hvor mange m³ grundvand bliver der pumpet op i dag af "Aarhus Vand" i forhold til den mængde der er indvindingstilladelse på?

Aarhus Vand A/S har i 2013 indvundet 15,5 mio. m³ pr år ud af sin samlede tilladelse på 22 mio m³ pr år. Lokalt ved Ravnholt-Tiset er der i 2013 indvundet 1,4 mio. m³ ud af en samlet tilladelse på 1,5 mio. m³. Dertil kommer indvinding af omkring 200.000 m³ i 2013 ved de øvrige vandværker i området ud af en tilladelse på 300.000 m³ pr år.

Ad 7. Hvordan vil Aarhus Kommune sikre, at vandforsyningen til Aarhus sikres, hvis drikkevandsreservoiret i området Solbjerg-Tiset-Kanne bliver forurenet ved anlægsarbejdet med linjeføringen eller uheld med fremtidige godstog.

Der er forskellige typer af forureninger, som giver forskellige risici. Forureninger, der siver langsomt ud fra fx nedgravede rørledninger, kan være svære at opdage, mens hændelser over terræn umiddelbart kan erkendes. Uheld med efterfølgende spild af kemikalier fra et godstog er en pludselig hændelse og vil blive opdaget. Det vil være muligt at afværge en forurening ved at bortgrave den forurenede jord, og kun hvis uheldet sker i umiddelbar nærhed af vandforsyningsboringer, vil der være risiko for en direkte forurening af boringen. Afstanden mellem banelegeme og drikkevandsboringer bør derfor indgå i planlægningen af linjeføringen. Det vil afhænge af de lokale forhold, herunder terrænhældning og indvindingsstørrelse, hvor stor afstand der bør være mellem banelegeme og borerer.

Når Banedanmark skal planlægge forløbet af banestrækningen nærmere, skal Banedanmark udarbejde en miljøvurdering, hvor de væsentlige virkninger for miljøet og mulige afværgetiltag beskrives.

Der vil som en del af beredskabet desuden udarbejdes klare aftaler om reaktion i tilfælde af uheld under både anlæg og drift.

Ad 8. Er det rimeligt, at borgere, der er berørt af usikkerheden i nærområdet er "stavnsbundne" til deres ejendom frem til 2024 eller længere? De berørte borgere oplever usikkerhed om, hvorvidt de kan sælge eller bo deres boliger i fremtiden og den generelle lyst til at forbedre og vedligeholde boligerne er forbundet med stor usikkerhed om fremtiden?

Der henvises til samlet besvarelse af spørgsmålene 8 – 10 nedenfor.



4. februar 2015
Side 8 af 9

Ad 9. Er det rimeligt, at de mange berørte landmænd i området ikke kan investere i deres produktionsapparat med en sikkerhed for, hvilke konsekvenser den planlagte linjeføring har for driften af deres ejendom i fremtiden?

Der henvises til samlet besvarelse af spørgsmålene 8 – 10 nedenfor.

Ad 10. Vil Aarhus kommune tage skridt til, at de berørte parter straks bliver tilbudt at staten eller andre kan overtage deres ejendom til en vurderingspris, som før planerne om linjeføringen blev kendt? Det ville stille de berørte parter frit og de vil blive holdt skadesløse.

Teknik og Miljø finder – med hensyn til de lange tidsperspektiver omkring en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager – at der er et dilemma mellem den store usikkerhed, som beboere og erhvervsdrivende udsættes for i en lang årrække, og den samfundsmæssige interesse, der er i at sikre en grundig undersøgelse af projektet, forud for beslutning om investering.

Det er en eksplicit del af den politiske aftale mellem partier i Folketinget, at: *"Parterne er enige om, at der først tages stilling til igangsætning af anlægget af den ny bane Hovedgård-Aarhus i 2024"*. Teknik og Miljø finder, at Byrådet - i forbindelse med senere udtalelser i VVM-processen - kan overveje at foreslå omdisponeringer og en fremrykning af midler til projektet, således at der kan arbejdes videre med anlægget i direkte forlængelse af VVM-en.

Det er Teknik og Miljø's vurdering, at der tidligst kan blive tale om eventuel forlods overtagelse af ejendomme, når der foreligger en færdig VVM-undersøgelse og efterfølgende beslutning om valg af linjeføring. Beslutningskompetencen ligger hos staten.

Ad 11. Kan trængslen på E45, især fra Skanderborg til Aarhus, afhjælpes ved at gøre superlyntogene tilgængelige for bilister på denne strækning?

Der henvises til samlet besvarelse af spørgsmålene 11 og 12 nedenfor.

Ad 12. Har Aarhus Kommune mulighed for at arbejde for, at den fremtidige infrastruktur samles i den eksisterende trafikkorridor ved E45. Er det noget som rådmanden vil kæmpe for?

Hvad angår en løsningsmodel, hvor den samlede overordnede infrastruktur samles i en trafikkorridor omkring E45 – så finder Teknik og Miljø, at Byrådet – i forbindelse med senere udtalelser i VVM-processen – kan overveje at foreslå en sådan model belyst som et alternativ i den kommende VVM-undersøgelse.



Den foreslåede nye bane mellem Hovedgård og Hasselager er dog anbefalet i den seneste forundersøgelse. Dette sker blandt andet med baggrund i, at tidligere modeller for en opgradering – en ny bane mellem Horsens og Skanderborg samt en opgradering mellem Skanderborg og Aarhus – er vurderet at medføre større omkostninger og mindre tidsbesparelser.

4. februar 2015
Side 9 af 9

Umiddelbart er det pt. ikke muligt konkret at vurdere, i hvilket omfang trængselen på E45 mellem Skanderborg og Aarhus vil blive påvirket med den ene eller den anden linjeføring for banen.

Ved en model med en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager vil den eksisterende bane mellem Skanderborg og Aarhus fortsat være intakt og alt andet lige med en større kapacitet for den lokale trafik mellem f.eks. Skanderborg og Aarhus. Selvom superlyntog ikke vil standse i Skanderborg, så vil den lokale togtrafik mellem Skanderborg og Aarhus kunne øges – og dermed principielt påvirke trængselen på E45.

Hvad angår den konkrete anførte forskel i passagergrundlag på 4,3 mio. rejsende pr. år mellem den eksisterende bane og en ny bane, så er det Teknik og Miljø's opfattelse, at de to tal ikke er direkte sammenlignelige, når det gælder vurderinger af det samlede antal passagerer (tabel 13, side 65 i nævnte rapport).

For et projekt med en opgradering mellem Skanderborg og Aarhus er der angivet et årligt passagergrundlag på 10,9 mio. passagerer, mens der for et projekt med en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager er angivet 6,6 mio. passagerer. I den sidste situation vil der dog også være et betydeligt antal passagerer på den eksisterende bane, som opretholdes.

Kristian Würtz
Rådmand for Teknik og Miljø /

Erik Jespersen
Direktør for Teknik og Miljø