



Rådhuset, Rådhuspladsen 2, 8100 Aarhus C

Banedanmark

Sendt pr. e-mail:

opgraderingar-lih@bane.dk<<mailto:opgraderingar-lih@bane.dk>>

29. maj 2015

Side 1 af 2

Høringssvar vedr. Elektrificering og opgradering Aarhus H - Lindholm

TEKNIK OG MILJØ

Aarhus Kommune

Aarhus Kommune har fra Banedanmark modtaget høringsmateriale for idefasen i forbindelse med Elektrificering og opgradering Aarhus H - Lindholm.

Aarhus Kommune lægger stor vægt på realisering af timemodellen. Vi ser den som en fordel både for kommunen og hele landet.

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Timemodellen og stationsnære placeringer indgår som væsentlige elementer i kommunens udviklingsplaner, med Aarhus H som en vigtig adgang til Aarhus City, og som et strategisk knudepunkt, hvor de landsdækkende tog møder letbanen, busser og regionaltog. Mange af passagererne til Aarhus har mål i Midtbyen eller i områder, der let kan nås med letbanen fra centrum. Aarhus Kommunes udbygning af letbanen og byudvikling tæt på Aarhus H vil således bidrage til at understøtte timemodellen.

Telefon: 89 40 20 00
Direkte telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:
Teknikogmiljoe@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Aarhus Kommune ser derfor positivt på planerne for elektrificering og hastighedsopgradering, men det er dog ikke ligegyldigt hvilke løsninger, der vælges.

Aarhus Kommune indgår selvfølgelig gerne i en dialog med Banedanmark om det videre arbejde.

Det er især de følgende emner, som Aarhus Kommune ønsker en dialog om:

- Opretholdelse af stabil togtrafik under anlægsfasen til Aarhus H.
- Opretholdelse af gode passagemuligheder på tværs af banegraven for gående og cyklister i anlægsfasen, især hvis der vælges en løsning hvor M.P. Bruuns Bro og Vandrehallen skal erstattes af nye højere løsninger.
- Opretholdelse af trafik på Værkmestergade og adgang til P-huset i Bruuns Galleri, både i anlægsfasen og efterfølgende.
- Undersøgelse af forskellige muligheder for Aarhus H, herunder en flytning af perronerne mod vest som et alternativ til ombygning af stationen og broen med M.P. Bruuns Gade eller anvendelse af kompensationsmulighederne for fritrumsprofil for køreledningerne.
- Sikring af mulighederne for etablering af et nyt trafikknudepunkt ved Brabrand og for en ny bane til Silkeborg.
- En afklaring af forholdene omkring en flytning af busterminalen.



- Og mulighed for at der kan etableres flere stop for regionaltog på strækningerne mod nord (Langå og Aalborg), syd (Skanderborg) og vest (Silkeborg) fra Aarhus H.

29. maj 2015
Side 2 af 2

Svaret vil blive forelagt byrådet, og der kan i den forbindelse komme supplerende kommentarer.

Der er vedlagt et notat fra kommunens teknikere med uddybning af emnerne.

Kontaktpersonen for den videre dialog er Bente Lykke Sørensen fra Center for Byudvikling og Mobilitet.

Med venlig hilsen

Kristian Würtz
Rådmand

/

Bente Lykke Sørensen
Centerchef

Notat



Dato 29. maj 2015
Side 1 af 4

Detailbemærkninger vedr. Elektrificering og opgradering Aarhus H - Lindholm

Banedamark har indkaldt forslag og idéer til indhold i VVM-redegørelse for ovennævnte projekt.

I Aarhus Kommune omfatter projektet med elektrificering og hastighedsopgradering af banestrækningen Aarhus H - Lindholm:

- Elektrificering på Aarhus Hovedbanegård – enten hævnning af vandrehal og Bruuns Bro eller sænkning af spor og perroner eller flytning af perronerne mod vest
- Kapacitetsudvidelse på Aarhus Hovedbanegård – ombygning af spor og perroner
- Elektrificering af banestrækningen fra Aarhus Hovedbanegård mod nord
- Udskiftning eller ombygning af de broer over banen, hvor broerne er for lave til at ophænge kørestrømsledninger
- Evt. kurvedretninger, idet udretninger ved True og Geding kan komme i spil.
- Evt. opgradering af stationer for at øge hastigheden for gennemkørende tog – aktuelt forventes Brabrand og Mundelstrup stationer, som det i givet fald kunne berøre, dog ikke ombygget.

Timemodellen

Aarhus Kommune er positiv over for timemodellen og en tæt kobling til den regionale og lokale offentlige transport i form af regionaltog, busser og letbane. Især letbanen forventes på sigt at komme til at spille en væsentlig rolle og let adgang til letbanesystemet fra flere steder vil bidrage til en øget anvendelse af både letbanen og de egentlige tog. Det gælder både fra park and ride-anlæggene samt nye terminaler, hvor det bliver muligt at skifte mellem regionaltog og letbanen.

Aarhus H / Midtbyen

I anlægsfasen er det vigtigt, at trafikken på Aarhus H kan opretholdes. Det er såvel persontogtrafikken mellem landsdelene, regional- og nærbanetrafikken og den kommende letbanetrafik som godstogtrafikken til Aarhus Havn.

I anlægsfasen er det tillige vigtigt, at der sikres krydsningsmulighed på tværs af banegraven. Det gælder især for gående og cyklister. M. P. Bruuns Gade (broerne nr. 20885 og 20886) samt Bruuns Galleri og banegårdens vandrehal fungerer som den centrale forbindelse mellem bydelene nord og syd for banegraven. Derfor er det vigtigt, at der under anlægsarbejdet løbende er mulighed for passage.

TEKNIK OG MILJØ

Center for Byudvikling og Mobilitet
Aarhus Kommune

Planafdelingen

Kalkværksvej 10
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 23 60
Direkte telefon: 41 85 98 41

E-mail:
byudviklingogmobilitet@aarhus.dk
Direkte e-mail:
slav@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sag: 14/024605
Sagsbehandler:
Søren Sloth Lave



Tilsvarende er Værkmestergade en vigtig forbindelse på tværs. Både for biltrafik mellem Spanien og Ringgaden samt for adgang til parkeringsanlæg og varegård i Bruuns Galleri. Det er derfor også vigtigt, at den kan holdes åben.

28. maj 2015
Side 2 af 4

En hævnning eller udskiftning af banegårdens vandrehal i forbindelse med elektrificeringsprojektet vil få konsekvenser for indgangen fra Banegårdshallen og for gennemgangen til Bruuns Galleri, jf. lokalplan nr. 620.

Ligeledes vil en hævnning eller udskiftning af Bruuns Bro (bro nr. 20886) få konsekvenser for indgangen til Bruuns Galleri fra Bruuns Bro henholdsvis for adgangen mellem Bruuns Bro og Halls Sti. En evt. ændring af broen bør sikre opretholdelse eller genetablering af bebyggelse langs/på broen, jf. lokalplan nr. 662, samt tage højde for fremtidigt letbanetracé i M.P. Bruuns Gade, herunder på Bruuns Bro.

Endvidere skal konsekvenserne for by- og gaderum omkring banegården afklares, ligesom der fortsat skal være mulighed for cykelparkering og adgang til Halls Sti.

Et alternativ til hævnning af banegårdens vandrehal kan evt. være, at der dispenseres fra fritrumsprofilerne så meget omfattende ændringer kan undgås, et andet alternativ kunne være en løsning, hvor der ikke elektrificeres hele vejen under banegården, men kun til den vestlige del af banegården, hvorved det alene er under Bruuns Bro, at frihøjden skal øges. I en sådan løsning kan elektrificering af godstogsspor til havnen ske i det sydlige spor, hvor der formodentlig kan skabes tilstrækkelig frihøjde under adgangen mellem vandrehallen og Bruuns Galleri. Det kan anbefale at undersøge sådanne løsninger, herunder at belyse passagerstrømmene til banegårdsbygningen og M. P. Bruuns Gade, samt belyse muligheden for ikke at skulle berøre bebyggelsen på Bruuns Bro.

Den fremtidige busterminal, som tænkes placeret øst for Aarhus Hovedbanegård, er for nuværende planlagt med en frihøjde 4,80 meter i overensstemmelse med den hidtidige projektforsudsætning. Det virker fortsat uklart præcis hvilken frihøjde, der er nødvendig af hensyn til elektrificeringen. Dette og konsekvenserne af en ændring af frihøjden skal derfor afklares nærmere mellem Banedanmark og Aarhus Kommune.

Såvel M.P. Bruuns Gade (vejmatrikel 7000æ og 7000ct) som Værkmestergade (vejmatrikel 7000bl) indgår som væsentlige trafikforbindelser i Aarhus Midtby. Det er derfor vigtigt, at vejene kan opretholdes, herunder at der i M. P. Bruuns Gade (bro nr. 20886) sikres mulighed for fremtidig etablering af letbane til Park Allé og Banegårdspladsen, samt at der tages hensyn til muligheden for på længere sigt at forlænge Værkmestergade til Åhavevej.



28. maj 2015
Side 3 af 4

Brabrand

Ved Brabrand Station skal der tages hensyn til muligheden for at etablere bane til Silkeborg.

Der bør også sikres mulighed for fremtidig etablering af en ny trafikterminal, hvor der kan skiftes mellem kollektiv og individuel transport – både regional-tog, letbane, busser, biler og cykler.

Denne nye station/terminal vil gøre det muligt for letbanen at betjene et større opland og dermed øge den samfundsmæssige værdi, både for letbanen og for regionaltogene.

Gennem Brabrand bør der ved udskiftning af broerne til Silkeborgvejs og Selkærvejs krydsning af banen (bro nr. 20908 henholdsvis nr. 20916) tages højde for, at Silkeborgvej senere kan udvides til 4 spor, og at der på sigt kan opstå behov for at skabe plads til yderligere banespor i forbindelse med etablering af bane til Silkeborg og til krydsningsspor i forbindelse med banebetjening af transportcentret ved Årlev. Udskiftningen af Silkeborgvejs krydsning af banen (bro nr. 20908) bør tillige ske under hensyn til udformningen af vejkrydset Silkeborgvej-Stenbækvej og til muligheden for fremtidig etablering af letbane til Brabrand. Det skal i den forbindelse oplyses at Aarhus kommune forventer at påbegynde VVM proceduren for letbane-etapen til Brabrand efter sommerferien i år.

Endvidere bør en evt. kurveudretning på strækningen Brabrand – Mundelstrup tage hensyn til muligheden for at etablere bane til Silkeborg og på længere sigt etablering af banebetjening af transportcentret.

Miljø

Vedrørende vurdering af de miljømæssige konsekvenser skal det anbefales at have særlig fokus på støj, vibrationer og andre gener i anlægsfasen. Især omkring Aarhus Hovedbanegård og gennem Åby og Brabrand, hvor der ligger boliger og kolonihaver tæt på banen.

Ved Aarhus Hovedbanegård bør have opmærksomhed på risikoen for oversvømmelse ved skybrud. Således er banegraven i Aarhus Kommunes Klimaindsatsplan udpeget som hot spot, som afventer konkret vurdering af sårbarhed overfor oversvømmelse (2015-2017). Ligeledes bemærkes, at hele baneterrænet efter jordforureningsloven er kortlagt som forurennet, og at der således kan være miljømæssige udfordringer med bortskaffelse af jord såvel som afledning af forurennet vand fra evt. grundvandssænkning.



I relation til en evt. kurvedretning på strækningen Brabrand – Mundelstrup skal det bemærkes, at der er væsentlige drikkevandsinteresser og rekreative interesser i True Skov.

28. maj 2015
Side 4 af 4



Rådhuset, Rådhuspladsen 2, 8100 Aarhus C

Banedanmark

Sendt pr. e-mail: hovedgaard-hasselager@bane.dk
(til mailadressen i debatoplægget)

3. juli 2015
Side 1 af 3

Høringssvar vedr. ny bane Hovedgård til Hasselager

Aarhus Kommune har fra Banedanmark modtaget høringsmateriale for idefasen i forbindelse med Togfond projektet om en ny bane fra Hovedgård til Hasselager.

Den nye bane fra Hovedgård til Hasselager er ud fra rapporten om Togfonden, et væsentlig element i timemodellen.

Aarhus Kommune lægger stor vægt på realisering af timemodellen. Vi ser den som en fordel både for kommunen, den østjyske byregion og hele landet.

Den nye bane vil bidrage til en kapacitetsforbedring på forbindelsen syd for Aarhus. Forbindelsen bidrager ikke alene til en bedre forbindelse mod København, men vil også skabe øget kapacitet i nord-syd-gående retning i Jylland, herunder for godstrafikken til Tyskland, samt give mulighed for en forbedret regional forbindelse mellem Aarhus, Skanderborg og Horsens. Det østjyske bybånd er et af vækstområderne i Danmark, og Aarhus Kommune finder det vigtigt at udviklingen understøttes via en udbygning af regionaltrafikken mellem byerne og vurderer at flytningen af lyntogene giver mulighed for det.

Aarhus Kommune finder det derfor væsentligt, at strækningen mellem Hasselager og Aarhus H inddrages i undersøgelsen – således at de samlede trafikale effekter og virkninger i øvrigt af en realisering af timemodellen bliver belyst. Det gælder ikke mindst de kapacitetsmæssige forhold på nævnte strækning. Omkring dette vil det være vigtigt at belyse eventuelle nye muligheder for fremtidig udvikling af lokal nærbanedrift i Aarhus området. Der kan i den sammenhæng henvises til vedlagte "Samspil 2025", som er det østjyske letbanesamarbejdes vision for og oplæg til udbygning af et effektivt kollektivt transportsystem, hvor der også peges på de muligheder et nyt knudepunkt ved Hasselager vil give for at binde bane, letbane og busser sammen.

Det fremlagte forslag er en ny bane, som skal føres igennem et område, der i dag er uden større tekniske anlæg, og den vil uanset placering medføre en væsentlig påvirkning af miljøet i området. Landskabet er kuperet og en elektrificeret jernbane vil blive et markant nyt teknisk element og en barriere for mennesker og natur i den sydlige del af kommunen.

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00
Direkte telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:
Teknikogmiljoe@aarhus.dk
www.aarhus.dk



Der er konflikter med landskab og fredning ved alternativet, som passerer tværs over Solbjerg sø, mens der ved hovedforslaget er betydelige udfordringer med passagen tæt på Solbjerg, hvor de nuværende borgere får støj og ændret udsigt. Samtidig begrænses udviklingsmulighederne for byen, da der er allerede i dag er begrænsede muligheder for udvikling mod vest, syd og nord. En ny bane tæt på byen mod øst vil afskære de naturlige udviklingsmuligheder mod øst.

Aarhus Kommune arbejder i den nordlige del af området med planlægning af en ny vej fra Bering til Beder. I forbindelse med de offentlige høringer har der været synspunkter fremme om, at der blev lagt mere vægt på natur (bilag IV arter) end på mennesker. Det må forventes, at det samme emne vil komme op i forbindelse med en bane tæt på Solbjerg, og det bør derfor undersøges, om der er andre alternativer, herunder en flytning længere mod øst, så den nye bane kommer længere væk fra byen.

Ud over Bering-Beder vejen er der også overvejelser om en Kattegatforbindelse. Traceet for den skitserede Kattegat-forbindelse vil skære en ny bane syd for Hasselager, og der er behov for en koordinering.

Byrådet finder det endelig væsentligt, at der i forhold til en række eksisterende veje i den sydlige del af Aarhus Kommune i stort omfang sikres niveaufrie krydsninger ved anlæg af en ny bane. Det gælder Gammel Horsensvej samt mindre lokale veje som blandt andre Østergårdsvej, Tisetvej, Ravnholtvej, Hovvejen, Fastrupvej og Virringvej. Der er flere store landbrug i området, og det er vigtigt, at også store landbrugsmaskiner kan komme på tværs af den nye bane. Banen vil udgøre en barriere, og det vil være en fordel med en jordfordeling for at lette driften af landbrugene.

Aarhus Kommune indgår selvfølgelig gerne i en dialog med Banedanmark om det videre arbejde.

Det er især de følgende emner, som Aarhus Kommune ønsker en dialog om:

- Opretholdelse af stabil togtrafik under anlægsfasen
- Drøftelse af mulighederne for udbygning af de lokale/regionale togforbindelse via Skanderborg
- Drøftelse af mulighederne for et nyt trafikknudepunkt i Hasselagerområdet, hvor passagerne kan skifte mellem regionaltog, letbane og bus.
- Drøftelse af krydsningerne mellem nye veje og den nye bane
- Sikring af grundvandet mod forurening fra den nye bane
- Placeringen af passagemulighederne for mennesker, erhverv og dyr – herunder mulighed for passage med store landbrugsmaskiner.



Vedlagt findes notat fra kommunens teknikere med uddybning af emnerne. Kommunens teknikere vil selvfølgelig gerne bistå Banedanmark med de data og oplysninger.

Side 3 af 3

Kontaktpersonen for den videre dialog er Bente Lykke Sørensen fra Center for Byudvikling og Mobilitet.

Svaret vil blive forelagt byrådet, og der kan i den forbindelse komme supplerende kommentarer.

Med venlig hilsen

Kristian Würtz
Rådmand

/

Bente Lykke Sørensen
Centerchef

Notat



Dato 3. juli 2015
Side 1 af 7

Detailbemærkninger vedr. ny bane fra Hovedgård til Hasselager

Banedanmark har indkaldt forslag og idéer til indhold i VVM-redegørelse for ovennævnte projekt.

I Aarhus Kommune omfatter projektet en ny bane fra Hasselager og sydpå.

Hovedforslaget er en linjeføring med passage øst om Solbjerg og vest for Astrup Kirke. Alternativet er en linjeføring med passage vest for Solbjerg på tværs af Solbjerg Sø.

Sideløbende med projektet arbejder Banedanmark med elektrificering og hastighedsopgradering samt ombygning af Aarhus H. Projekterne mod nord og ombygningen af Aarhus H er kommenteret i svaret til høringen i forbindelse med hastighedsopgradering og elektrificering fra Aarhus H til Lindholm.

Timemodellen

Aarhus Kommune er positiv over for timemodellen og en tæt kobling til den regionale og lokale offentlige transport i form af regionaltog, busser og letbane.

Der er derfor ønske om at få afklaret mulighederne for at få etableret en ny station i Hasselager området og for mulighederne for øget regionaltrafik mod syd mod Skanderborg, når lyntogene bliver omlagt til den nye bane.

Hasselager

Aarhus Kommune lægger vægt på at sikre gode mulighed for skift mellem forskellige transportformer. Der arbejdes derfor med at sikre mulighed for fremtidig etablering af en ny trafikterminal i Hasselager, hvor der kan skiftes mellem kollektiv og individuel transport – både regionaltog, letbane, busser, biler og cykler.

Der er planlagt letbane til Hasselager, og stedet passeres af busser samt af en af de vigtige indfaldsveje til byen.

Aarhus Kommune ønsker at få mulighed, for at der placeres en station i området, og at placeringen fastlægges i tæt dialog med BaneDanmark.

Denne nye station/terminal vil gøre det muligt for letbanen at betjene et større opland og dermed øge den samfundsmæssige værdi, både for letbanen og for regionaltogene.

TEKNIK OG MILJØ

Center for Byudvikling og Mobilitet
Aarhus Kommune

Planafdelingen

Kalkværksvej 10
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 23 60

E-mail:
byudviklingogmobilitet@aarhus.dk
Direkte e-mail:
grol@aarhus.dk
www.aarhus.dk

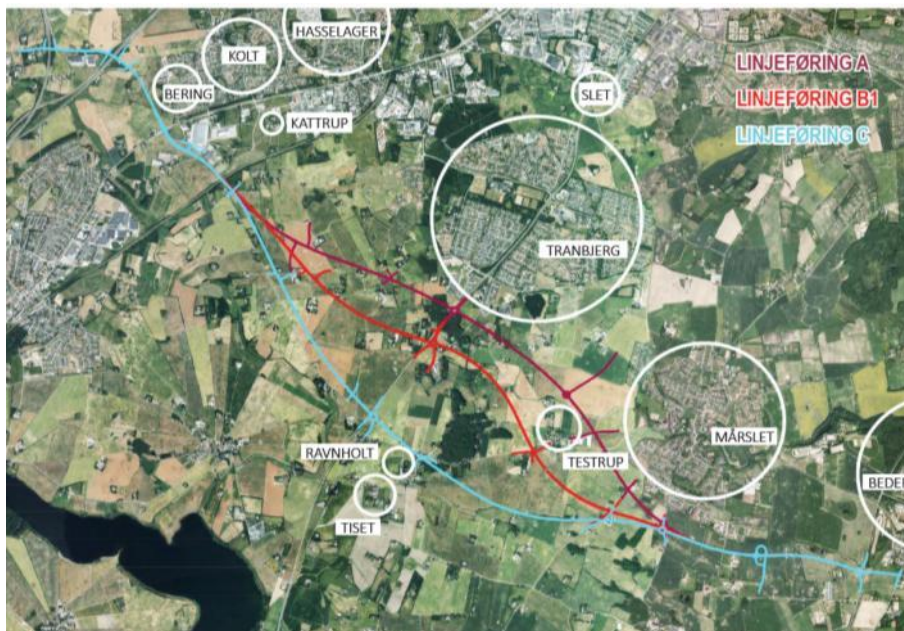
Sag: 14/024605
Sagsbehandler:
Ole Gregor



Tværgående veje

Der er planlægning i gang for en ny vej fra Beder til Bering. Linjeføringen for den nye vej er endnu ikke fastlagt. Der arbejdes med tre muligheder.

Side 2 af 7



Uanset hvilke af de tre linjeføringer for Bering-Beder vejen, der vælges, så vil den krydse en ny bane.

Ud over Bering-Beder vejen arbejdes der politisk på at få etableret en Kattegatbro. Linjeføringen til vejforbindelsen til en Kattegatbro vil også skulle krydse den nye bane.

Uddybende emner i forhold til potentielle konflikter

For at kunne vurdere påvirkningerne fra forslagene, har Aarhus Kommune skitse-mæssigt lagt linjeføringerne fra idefasefolderen ind i kommunens GIS system og foretaget en søgning.

Ud fra de data er der i det følgende en række foreløbige oplysninger til brug for det videre arbejde med miljøvurderingen.

Aarhus Kommune bidrager gerne med den viden, kommunen har om området, og de data, som kommunen har liggende.

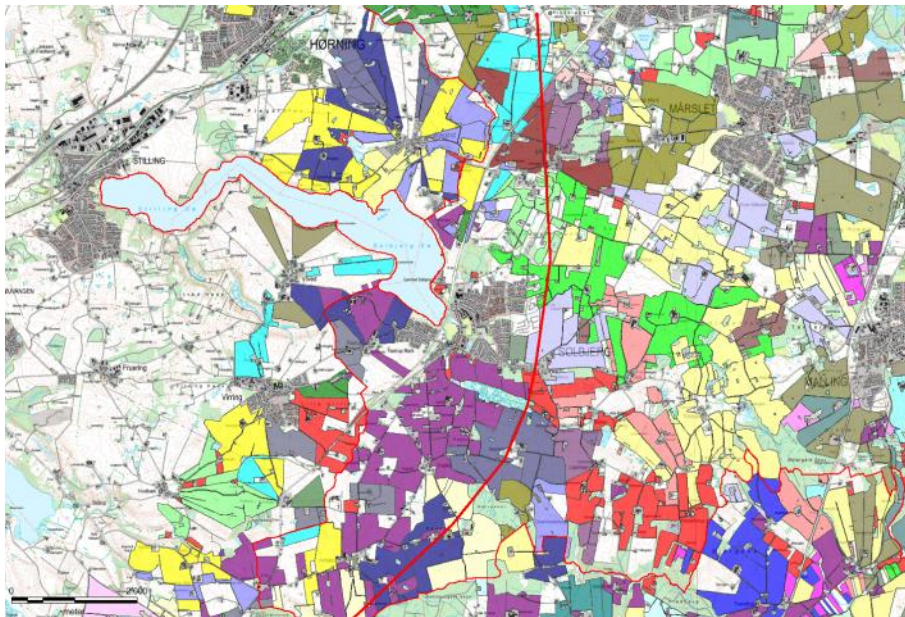
Landbrug og barrierevirkning

Den sydlige del af Aarhus Kommune er udpeget som et særligt landbrugsområde. Der var i 2014 cirka 10 større landbrugsbedrifter, for hvem den ny



bane ville kunne udgøre en barriere for passage af landbrugsmaskiner på strækningen gennem Aarhus Kommune. Dertil kommer de mindre bedrifter.

Side 3 af 7



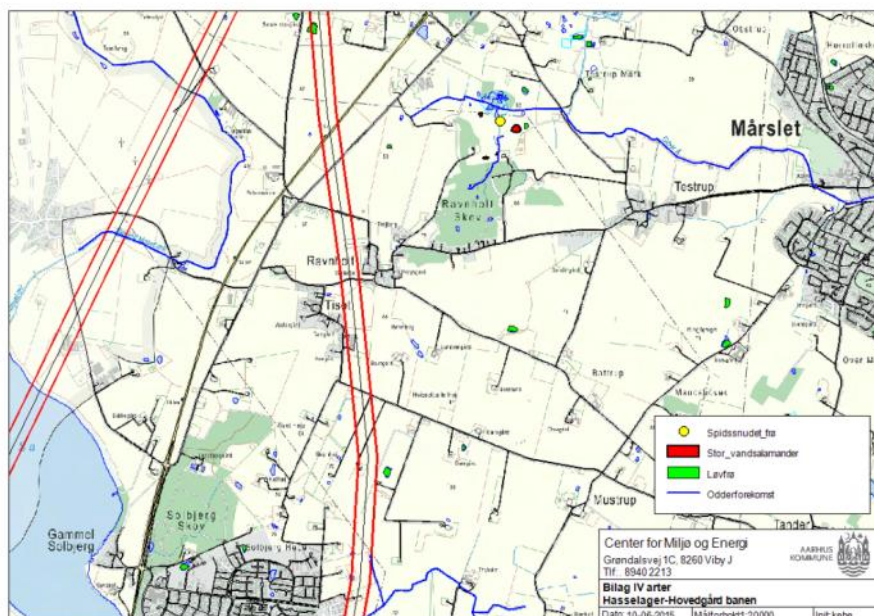
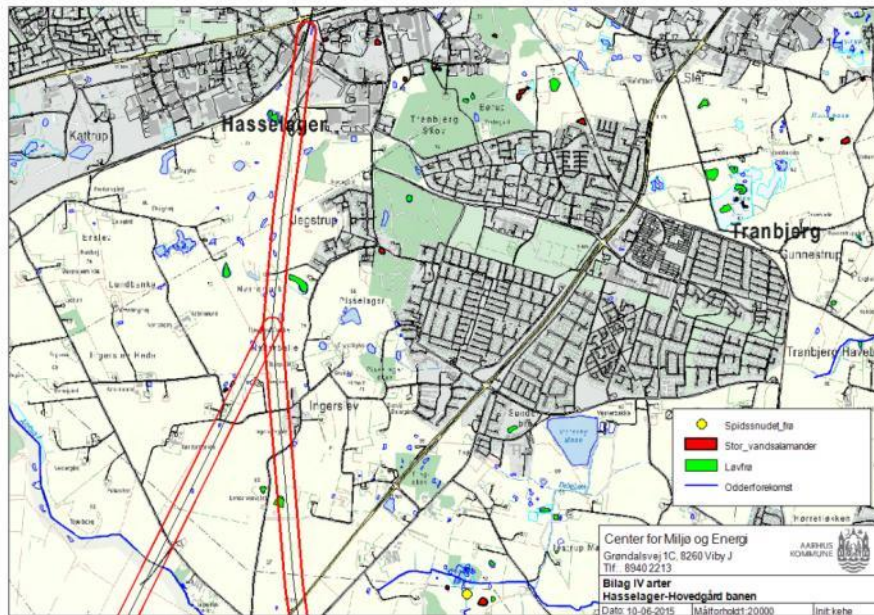
Kort 1: Markdriften i 2014. Hver farve viser marker, som drives sammenhængende og som samlet er over 50 ha i størrelse. Kortet er baseret på oplysninger fra NaturErhvervstyrelsen i 2014 om landbrugsstøttemodtagere. Ny bane er ikke tegnet præcist ind. Der tages forbehold for eventuelle fejl.

En jordfordeling vil kunne afhjælpe nogle af generne fra barriereeffekten fra en ny bane, men det er også nødvendigt, at der flere steder sikres passage-muligheder for store landbrugsmaskiner, da de efterhånden er så specialiserede, at en del ydelser leveres fra maskinstationer.

Bilag IV arter

Vedlagt er to kortbilag, der viser de kendte forekomster af padde bilag IV-arter langs de to strækninger. Der er ikke registreret bilag IV-arter syd for Solbjerg, alene af den grund, at de endnu ikke er eftersøgt. Der bør i forbindelse med felt undersøgelser være fokus på Astrup mose, hvor kommunen ikke har registreringer.

I forbindelse med Bering-Bedervejen er der også registreret flagermus, og de må også forventes at være i området, hvor den nye bane skal løbe.



Banetracé vest om Solbjerg¹

Gennemskærer et naturnetværk mellem Fastrup og Solbjerg Sø. Området er udpeget som geologisk interesseområde, bevaringsværdige landskaber og naturbeskyttelsesområde. Der er desuden fredning på Solbjerg Sø og en 100 m beskyttelseslinje omkring denne.



Tracéen gennemskærer et område med bevaringsværdige landskaber nord for Solbjerg samt et vindmølleområde nordøst for Blegind.

Side 5 af 7

Tracéen krydser en evt. kommende Beder-Bering vej².

Traceen går gennem et erhvervsområde (220507ER) umiddelbart før den kobles på den eksisterende tracé ved Hasselager.

Banetracé øst om Solbjerg

Traceen gennemskærer flere steder skov og skovbyggelinjer, foruden planlagte skovrejsningsområder.

Tracéen passerer et "umiddelbart egnet vindmølleområde" syd for Astrup. Tracéen må forventes at påvirke muligheden for at opstille møller på lokationen.

Traceéen krydser en økologisk forbindelse syd for Solbjerg og Astrup med naturbeskyttelsesområde, lavbundsarealer, bevaringsværdige landskaber, søer, samt potentielt kulturmiljø (gamle tørvegrave).

Tracéen passerer tæt forbi Astrup Kirke (ca. 200 m), indenfor kirkebyggelinjen.

Tracéen passerer gennem et lokalplanlagt og delvist udbygget boligområde i Solbjerg Øst. KP-ramme 330302BO, lokalplan 854. Linjeføringen vil have konsekvenser i form af berørte borgere og vil have planmæssige konsekvenser i form af en begrænsning af byggemulighederne i området.

Tracéen gennemskærer kirkeindsigtsområdet til Tiset Kirke mellem Tiset og Ravnholt.

Tracéen krydser en økologisk forbindelse mellem Ravnholt og Blegind.

Tracéen krydser en evt. kommende Beder-Bering vej².

Traceen går gennem et erhvervsområde (220507ER), umiddelbart før den kobles på den eksisterende tracé ved Hasselager.

Endelig skal der gøres opmærksom på

- Planlagte byudviklingsområder – øst for Solbjerg (se det politiske svar om udviklingsmulighederne for Solbjerg)
- Særligt værdifulde landbrugsområder – syd for Solbjerg
- Potentielle kulturmiljøer – Astrup Mose



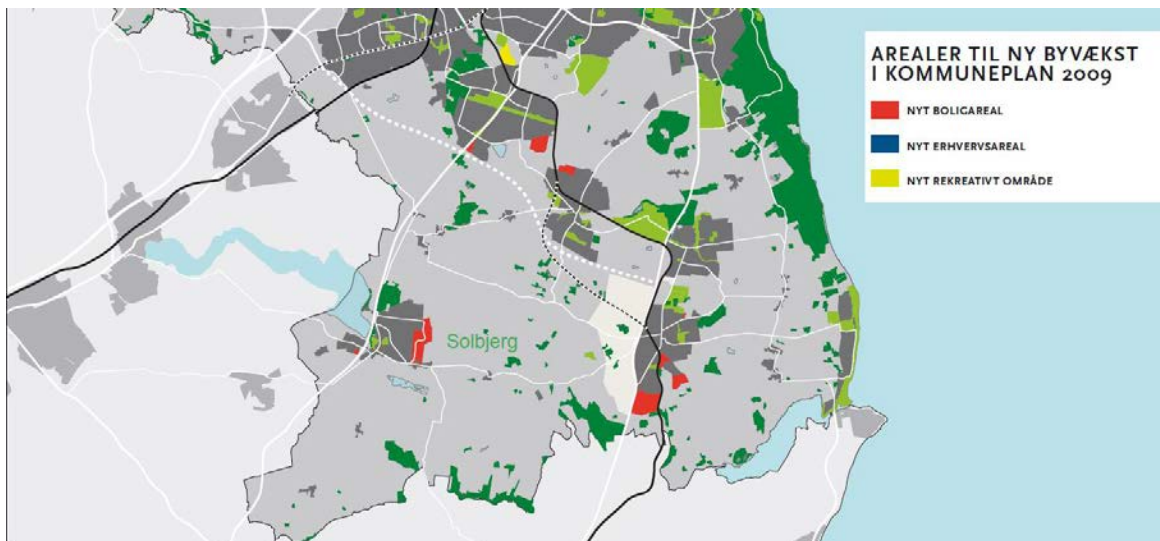
Særligt Astrup mose med en dyb dal, kulturmiljø og naturinteresser vil blive en udfordring for en bane, og det kan blive nødvendigt med en længere landskabsbro for at sikre en sammenhæng i området.

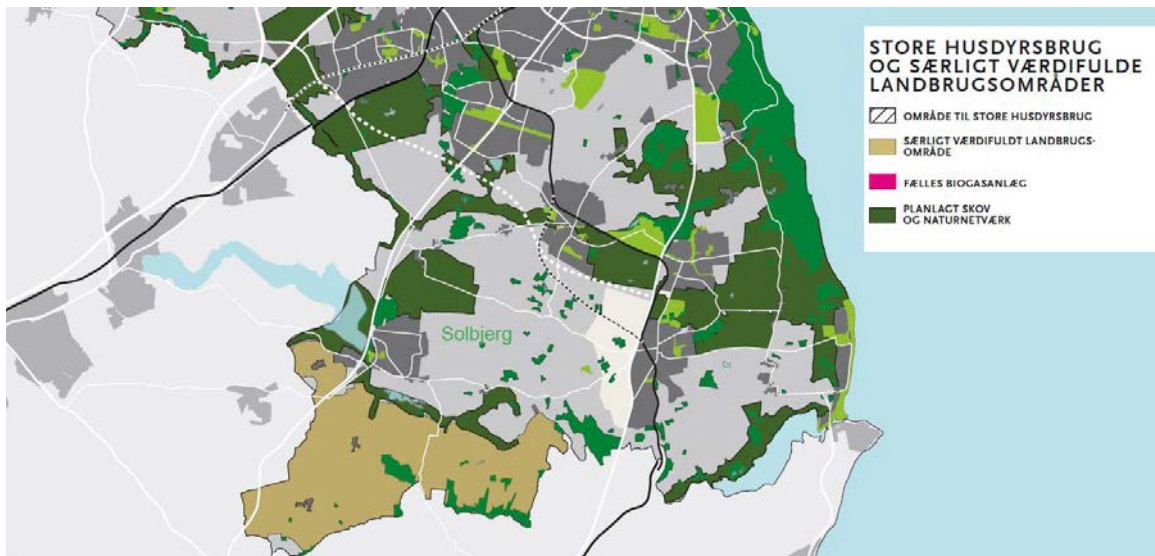
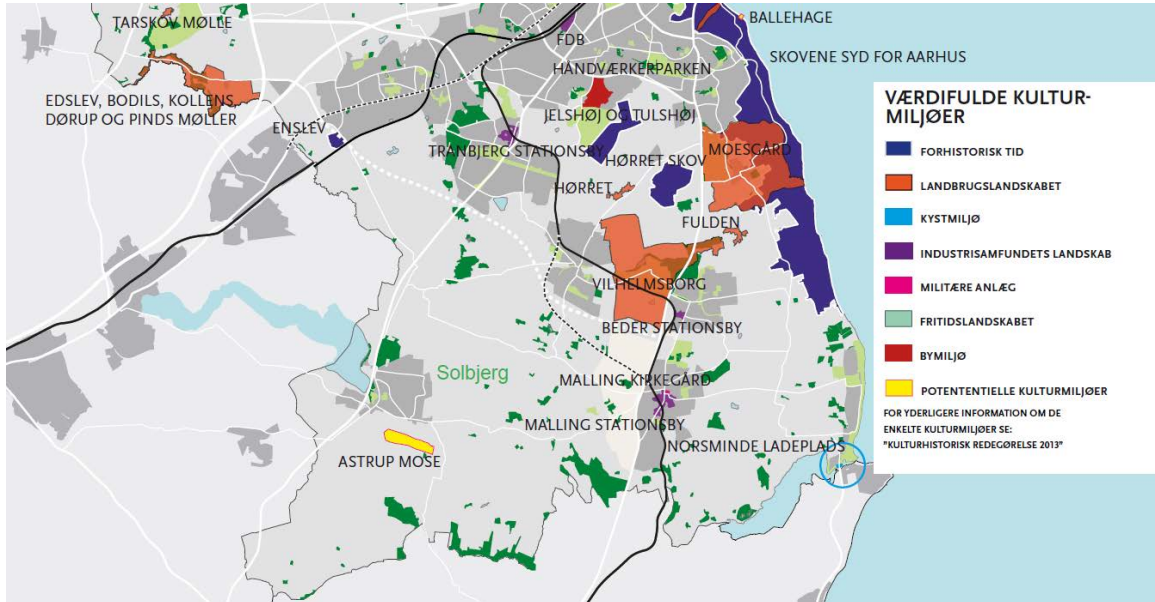
Side 6 af 7



Billede fra Astrup mose

Der er indsat oversigtskort fra kommuneplanen, som viser placeringen af udpegningerne.







Rådhuset, Rådhuspladsen 2, 8100 Aarhus C

Banedanmark

Sendt pr. e-mail:

opgraderingfa-ar@bane.dk

20. oktober 2015

Side 1 af 3

Høringssvar vedr. elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus

TEKNIK OG MILJØ

Aarhus Kommune

Aarhus Kommune har fra Banedanmark modtaget høringsmateriale for idéfasen i forbindelse med elektrificering og opgradering af strækningen fra Fredericia til Aarhus H.

Aarhus Kommune lægger stor vægt på realisering af Timemodellen og investeringen i Togfonden DK, som er en fordel både for kommunen og for hele landet.

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Direkte telefon: 89 40 20 00

Timemodellen vil bidrage til at binde centrum af landets store byer bedre sammen og giver på sigt mulighed for bedre forbindelser til Hamborg. Den er derfor et vigtigt element i forbindelserne øst-vest og nord-syd.

Direkte e-mail:

Teknikogmiljoe@aarhus.dk

www.aarhus.dk

Aarhus Kommune samarbejder med de andre kommuner i Østjylland i "Business Region Aarhus". Samlet er byerne Danmarks store vækstcentrum uden for hovedstaden. Der er ønske om at få bundet byerne i området bedre sammen, end de er i dag, ved at indføre flere regionaltoget. Dermed understøttes også arbejdskraftmobiliteten. Fra 2006 til 2013 er det samlede antal pendlede kilometer i Business Region Aarhus øget med 34 procent, fra 2,2 millioner kilometer i 2006 til knap 3 millioner kilometer i 2013.

Timemodellen har stor betydning for persontransporten og dermed for væksten i erhvervslivet, da en hurtig og stabil forbindelse mellem de store byer er afgørende i forbindelse med erhvervsrejser.

De hurtigere interne forbindelser i Danmark betyder også, at der kan skabes bedre og hurtigere forbindelser til Nordtyskland, Sydnorge og Vestsverige, som er vores vigtigste samhandelspartnere, og som rummer store potentialer for dansk erhvervsliv.

Togene er et værdifuldt alternativ til forbindelser med bil og fly. Togene har både betydning for private borgere og for erhvervslivet. En modernisering af jernbanenettet giver potentielt muligheder for flere regionaltoget og en bedre sammenhæng i den østjyske byregion.

Timemodellen og stationsnære placeringer indgår som væsentlige elementer i kommunens udviklingsplaner, med Aarhus H som en vigtig adgang til Aarhus City, og som et strategisk knudepunkt, hvor de landsdækkende tog



møder letbanen, busser og regionaltog. Mange af passagererne til Aarhus har mål i Midtbyen eller i områder, der let kan nås med letbanen og bus fra centrum. Aarhus Kommunes udbygning af letbanen og byudvikling tæt på Aarhus H vil således bidrage til at understøtte investeringen i Togfonden DK.

Aarhus Kommune har erfaret, at der i forbindelse idéfaserne omkring Togfonden DK er kommet forslag om udflytning af Aarhus H. Aarhus Kommune finder, at en udflytning vil være stærkt problematisk, og at en udflytning vil give væsentlige problemer i samspillet med den øvrige trafik samt potentielt bidrage til, at færre vil anvende togene i timemodellen.

Et af elementerne i Timemodellen er, at regionaltogtrafikken også skal forbedres, således at der bliver et større kundegrundlag for knudepunkterne i Timemodellen. Aarhus Kommune kan konstatere, at der ikke indgår hastighedsopgradering på strækningen fra Hasselager til Aarhus H. Aarhus H er det vigtigste knudepunkt på banen uden for hovedstadsområdet.

Aarhus kommune finder det derfor væsentligt at få belyst, om strækningen fra Hasselager til Aarhus H fremover bliver en flaskehals, som kan forhindre en fremtidig udbygning af den regionale togtrafik. Det ønskes samtidig belyst, om der er behov for opgradering af strækningen.

Strækningen fra Aarhus H mod syd er også et vigtigt element i godstrafikken, da der kommer et betydeligt antal containere via bane til containerterminalen på Aarhus Havn. Det er derfor vigtigt med en stabil drift i forbindelse med ombygningerne, da alternativet er øget lastbiltrafik på E45, der i forvejen er meget hårdt belastet.

Containerterminalen på Aarhus Havn er landets største og et væsentligt knudepunkt for den danske import og eksport. En del af containerne bliver flyttet med tog. Det er uklart ud fra materialet, om der kun elektrificeres til Aarhus H eller om elektrificeringen føres helt ud til containerterminalen. For at sikre en fremtidig elektrificering af godstrafikken ønsker Aarhus Kommune at der som minimum føres køreledninger et stykke ud på havnen og igennem Aarhus H, således at skift af lokomotiv kan ske så tæt på containerterminalen som muligt.

Aarhus Kommune er i gang med at planlægge en ny vej fra Bering til Beder. Der er gennemført VVM, og det forventes, at byrådet vil træffe beslutning om valg af linjeføring i starten af det nye år. Der er behov for tæt dialog mellem nedlæggelse af den gamle vej og bro ved banelegemet og anlæggelse af den nye vej og bro.

Ud over emnerne, der er nævnt ovenfor, er Aarhus Kommunens interesser primært, at der løbende er stabil togbetjening af Aarhus H, og at ombygningen af broerne ikke medfører alvorlige gener for trafikken på tværs af banen.



Side 3 af 3

Der er vedlagt et teknisk notat, hvor det vurderes, hvor kritiske broerne enkeltvis er for kommunens infrastruktur.

Aarhus Kommune indgår selvfølgelig gerne i en dialog med Banedanmark om det videre arbejde.

Svaret vil blive forelagt byrådet, og der kan i den forbindelse komme supplerende kommentarer.

Kontaktpersonen for den videre dialog er Bente Lykke Sørensen fra Center for Byudvikling og Mobilitet.

Med venlig hilsen

Kristian Würtz
Rådmand

/

Bente Lykke Sørensen
Centerchef

Bilag: Notat om jernbanebroer og elektrificering



Notat om jernbanebroer og elektrificering

Notatet behandler alene de broer, der forventes nyopført som følge af elektrificeringen, i det Aarhus Kommune antager, at øvrige ændringer ikke berører kommunes vejinfrastruktur

Bronumrene refererer til Banedanmarks nummerering på det fremsendte materiale af 28. oktober 2014.

Bro: 20828 - Lemmingvej

Broen skal reetableres som vejbro.

Bro: 20818 – Hovvejen

Når Bering-Bedervejen realiseres, er den eksisterende bro på Hovvejen over hovedbanen utilstrækkelig. Den er for smal og ligger forkert placeret i forhold til Bering-Bedervejens linjeføring.

Broen bør derfor flyttes til en placering nord for den eksisterende bro, således at den nye placering er afstemt med planerne for Bering – Bedervejen. Da den eksisterende bro ikke kan opretholdes, når banen skal elektrificeres, skal der indtænkes stiforbindelse i tilknytning til den nye bro.

Hvis elektrificeringen bliver gennemført før udbygningen af Bering – Bedervejen, er der behov for at foretage en mindre forlængning af Hovvejen.

VVM-redegørelsen for Bedring-Bedervejen er aktuelt i høring, herunder også den ændrede broplacering.

Bro: 20820 – Katstrupvej

Broen kan reetableres som en stibro idet broen ikke ønskes oprethold som vejforbindelse.

Bro: 20822 – Hasselager st.

Gangbroen skal reetableres med en udformning, som den har i dag.

Bro: 20826 – Hovedvejen

Der bør sikres mulighed for, at der så vidt muligt tages højde for at broen senere kan udvides til begge sider. I forbindelse med en evt. kommende letbane på Hovedvejen kan der blive behov for en samlet udvidelse af broen på ca. 8 meter. Banedanmark anfører "særlige tiltag" for denne.

Bro: 20832.0.1 – Skanderborgvej

Der bør sikres mulighed for, at der så vidt muligt tages højde for at broen senere kan udvides til begge sider. I forbindelse med en evt. kommende letbane kan der blive behov for at udvide med 5 meter, da det i givet fald så

28. september 2015

Side 1 af 2

TEKNIK OG MILJØ

Center for Byudvikling og Mobilitet
Aarhus Kommune

Mobilitet

Kalkværksvej 10
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 23 60

Direkte telefon: 41 85 98 03

E-mail:

byudviklingogmobilitet@aarhus.dk

Direkte e-mail:

bni@aarhus.dk

www.aarhus.dk

Sagsbehandler:

Birte Nielsen



kan undgås at fjerne skillerabatter, indsnævre cykelsti mv. når letbanen skal indbygges i tværsnittet. Banedanmark anfører "Ny bro" for denne.

28. september 2015
Side 2 af 2

Generelt gælder for de to broer på Skanderborgvej (nr. 20826 og 20832.0.1) at der i hele anlægsperioden skal opretholdes forbindelse for den kørende trafik på vejen, da der ikke kan anvises alternative ruter.

Bro: 20835 – Viby St.

Gangbroen bør reetableres med samme udformning.