



# Referat af borgermøde for Ny bane Hovedgård - Hasselager

---

## Indholdsfortegnelse

|   |   |
|---|---|
| Referat af debatten.....                | 2 |
| Alternativ linjeføring.....             | 2 |
| Nye stationer .....                     | 4 |
| Tidsbesparelser.....                    | 4 |
| Huspriser .....                         | 5 |
| Bomme/Broer/Tunneller .....             | 5 |
| Tidsplan.....                           | 5 |
| Ekspropriation .....                    | 5 |
| Trafikstyrelsens forundersøgelse.....   | 6 |
| Støj/Vibrationer/Elektromagnetisme..... | 6 |
| Diverse .....                           | 8 |

*Borgermødet blev afholdt den 24. juni 2015 kl. 19.00 i Grumstrup Forsamlingshus*

Der var ca. 120 fremmødte til borgermødet.

Derudover deltog følgende fra Banedanmark: Martin Munk Hansen (MMH), Lars Deigaard (LDE), Anne Birgitte Hansen (ABHS), Anja Lundberg (ANLU), Sanne Munkholm Kjær (SMNK), Lene Lund Wandel (LEW) og Jeppe Tejs Just (JTJU).

Fra Trafikstyrelsen deltog: Dorte Wadum (DWA) og Adnan Jelin (ADJN).

Ordstyrer var Margrethe Lyngs Mortensen.

Borgermødet varede fra kl. 19 til ca. 21.30.

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

Første del af mødet var et oplæg fra områdechef fra Banedanmark Martin Munk Hansen, chefkonsulent fra Trafikstyrelsen Dorte Wadum og projektleder fra Banedanmark Lars Deigaard med gennemgang af Togfonden DK, Timemodellen, forundersøgelsen af projektet og processen for de kommende VVM-undersøgelser. Oplægget kan læses på projektets hjemmeside [www.bane.dk/hovedgaard-hasselager](http://www.bane.dk/hovedgaard-hasselager) under ”Høringsproces”->”Borgermøder”.

Efter pausen var der debat og spørgsmål fra salen i cirka halvanden time. Denne del af mødet blev styret af Margrethe Lyngs Mortensen.

Martin Munk Hansen sluttede af og opfordrede deltagerne til at henvende sig til Banedanmark på mail, telefon eller brev med hørings svar til projektet. Han fortalte om den videre proces som er:

- Den offentlige høring kørte indtil den 21. august 2015 (høringsprocessen blev efter mødet forlænget fra 8. august).
- Høringsnotat offentliggøres på Banedanmarks hjemmeside i efteråret 2015.
- VVM-redegørelsen forventes færdig omkring årsskiftet 2016/2017.

En politisk beslutning omkring linjeføring forventes at kunne ske i 2018 med en endelig beslutning om, hvorvidt banen skal anlægges i enten 2022 eller 2024.

## Referat af debatten

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

### Alternativ linjeføring

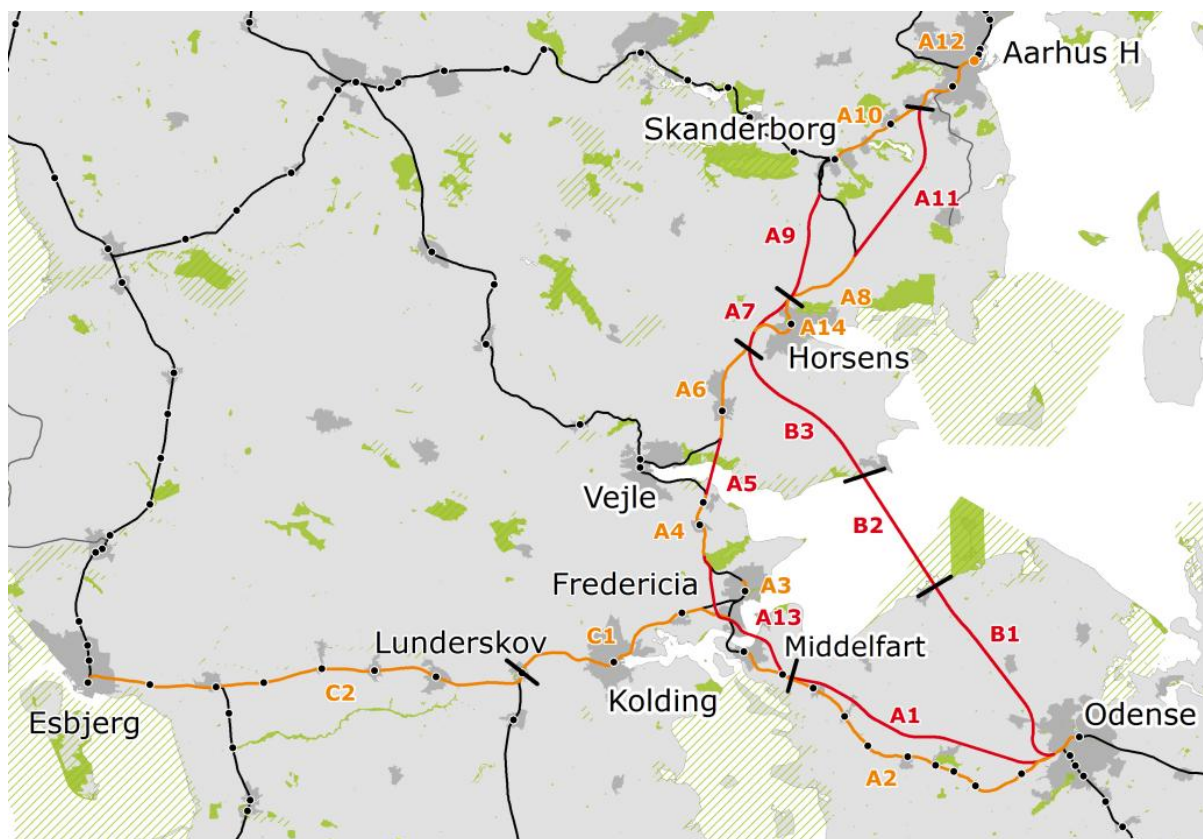
Henning Højgaard spurgte, hvorfor linjeføringen skal gå gennem Grumstrup og ikke øst for byen, og Jørgen Christensen spurgte, hvorfor man ikke kan lave en alternativ linjeføring langs motorvejen E45 fra Horsens og vest forbi for Aarhus med en ny station mellem Brabrand og Harlev.

### Trafikstyrelsens kommentarer

*Dorte Wadum fra Trafikstyrelsen forklarede, at de foreslåede linjeføringer er anlagt under hensyntagen til de tekniske krav, der stilles til højhastighedsbaner. Den høje hastighed kræver nogle meget lige banestrækninger og linjeføringen kan derfor ikke føres uden om alle bebyggelser. Trafikstyrelsen har ud fra disse krav udarbejdet et overordnet bud på to mulige linjeføringer mellem Hovedgård-Hasselager. Linjeføringsforslagene skal ses som to brede korridorer og ikke som konkrete linjeføringer.*

*Trafikstyrelsen har vurderet, at det vil være det mest omkostningseffektive alternativ at anlægge en bane mellem Hovedgård – Hasselager.*

*Trafikstyrelsen vurderer, at en bane mellem Horsens og Skanderborg kun vil give fire minutters besparelser, og ikke de seks minutter man kan opnå med Hovedgård – Hasselagerbanen, som der skal til for at kunne realisere Timemodellen. De seks minutter lyder måske ikke af meget, men man skal huske, at det er omkring 6,6 mio. rejsende hvert år, som sparer de 6 minutters rejsetid, og at det er en del af den samlede Timemodel.*



**Figur 1** Undersøgte alternativer i forbindelse med Trafikstyrelsens undersøgelser til Timemodellen. Den omtalte linjeføring langs E45 på strækningen mellem Horsens og Skanderborg er løsningsforslag A9.

Jørgen Christensen foreslog, at det undersøgte projekt A9 ”Ny bane Horsens Nord – Skanderborg” (se ovenstående figur) kan lægges en kilometer mod øst, så det kører i gennem mindre bakket terræn. Han mente, at det ville gøre strækningen to kilometer kortere. Det mente Jørgen Christensen vil give den korteste forbindelse.

Jørgen Christensen argumenterede i øvrigt for en løsning vest om Aarhus langs E45 ved at sige, at det i dag tager 23 minutter at køre fra Hasselager ind til Aarhus og ud til Brabrand, og man med en linjeføring fra Hørning til Lyngby vil kunne køre langs E45 på cirka fem minutter, og dermed få en besparelse på omkring 16 minutter. Det betyder, at det vil være nødvendigt med en ny station ved Aarhus Vest. Christensen fortæller, at der ved Aarhus Vest allerede er planlagt en nærbane til Harlev, så de kan krydse hinanden der, så dem der skal ind til Aarhus H. kan tage nærbanen ind.

Søren Lind Jensen, Grumstrup undrede sig over, at man har valgt en linjeføring nord for Hovedgård, der krydser hovedvejen mod vest, da området vest for hovedvejen er meget bakket. Søren Lind Jensen foreslog, at man i stedet valgte at fortsætte banen øst for hovedvejen med en lille bue, da han mener, at det vil være billigere at anlægge. Han spurgte derfor, hvorfor man ikke har tænkt på denne løsning.

### **Trafikstyrelsens og Banedanmarks kommentarer**

*Dorte Wadum: Ved hjælp af eksterne rådgivere har man søgt at finde nogle optimale løsninger, og der har man også taget hensyn til højdedrag, bebyggelser og så videre. Men alternative løsninger vil indgå i de kommende undersøgelser. Udgangspunktet for Trafikstyrelsens arbejde har været, at det skulle være en korridoranalyse i forundersøgelsen, og at det så er nu i VVM-undersøgelsen, at man skal fastlægge den præcise linjeføring.*

*Den foreslåede linjeføring er ikke blev undersøgt, da den forløber uden om Aarhus, og dermed ikke er en del af kommissoriet for undersøgelserne.*

*Lars Deigaard fortalte, at det er netop forslag som en linjeføring øst for Solbjerg, som Banedanmark skal kigge på i det kommende efterår, og det er en af årsagerne til, at der afholdes en høring som denne.*

## **Nye stationer**

Johnny Lindholm og Ole Wolf spurgte om der kan komme en station ved Hovedgård.

### *Trafikstyrelsens kommentarer*

*Den nye bane Hovedgård – Hasselager, vil give ekstra kapacitet på den eksisterende bane mellem Horsens og Skanderborg, og giver derfor også mulighed for eventuelt at åbne ekstra stationer. DTU Transport undersøger muligheden for ekstra stationer på de eksisterende baner, og forslaget om en station på Hovedgård vil blive viderebragt til DTU, så det kan indgå i deres videre arbejde.*

## **Tidsbesparelser**

En unavngiven deltager på mødet spurgte, hvilken tidsbesparelse borgerne i Østjylland kan opnå til f.eks. Odense og København.

### *Trafikstyrelsens kommentarer*

*Dorte Wadum forklarede, at Timemodellen vil give tidsbesparelser til borgerne i Østjylland – også internt i Østjylland. Fra Horsens til Aarhus kan rejsetiden f.eks. reduceres fra 28 minutter til 18 minutter. Fra Vejle til Aarhus kan rejsetiden komme ned på 32 minutter. Opgraderingerne af regionalbanerne vil også give tidsbesparelser, så mod vest kan man også spare omkring 20 minutter mellem Skanderborg og Skjern. Mellem Skanderborg og Aarhus vil der også være små to minutters rejsetidsbesparelse i forhold til i dag, da der bliver mere kapacitet på den eksisterende bane.*

----

Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål op fra en deltager på mødet, der spurgte, hvorfor det skal gå så hurtigt, og om det ikke bare skal tage den tid, det tager.

### *Trafikstyrelsens og Banedanmarks kommentarer*

*Dorte Wadum oplyste, at det kommer samfundet til gode, hvis man bruger mindre tid på transport, og at det derfor giver store gevinster for samfundet, når alle de mennesker der sidder i togene kan spare rejsetid. Det er derfor politikerne har besluttet at indføre en Timemodel på jernbanen. Trafikstyrelsen har derefter undersøgt, hvordan Timemodellen kan føres ud i livet bedst og billigst muligt.*

*Martin Munk Hansen forklarede, at man udarbejder grundige samfundsøkonomiske analyser, der undersøger hvad tid er værd for mennesker. Tiden har forskellige værdi for forskellige mennesker, og er selvfølgelig mere værd for den forretningsrejsende end for turisten. Togfonden DK har været i gennem samme analyser, og de viser, at det er en god idé, når man måler udgifterne ved at lave besparelserne op i mod de gevinster, der er ved projekterne som f.eks. kortere rejsetid.*

---

Michael Damkjær fra Grumstrup mente, at det var paradoksalt at tale om, at man kan spare ti minutter fra Horsens til Aarhus i tog, når han skal bruge tyve minutter i bil for at komme til Horsens. Michael Damkjær mente, at det lød som et storbyfænomen, der vil gå ud over en masse gode landsbyer og naturen. Det er godt for dem, der bor i Horsens, Fredericia og Aarhus, men når man bor i Grumstrup, så skal man køre i bil for at få fordel af det.

## Huspriser

En unavngiven deltager på mødet spurgte hvad der kommer til at ske med huspriserne, da projektet vil gå ud over områdets huspriser, og at de ikke er gode nok i forvejen. Vedkommende fortalte, at der er boliger til salg ved siden af hans/hendes bolig, og i sådan et langt projekt som Ny bane Hovedgård – Hasselager, vil borgerne være stavnsbundne af ringere huspriser i lang tid.

### *Banedanmarks kommentarer*

*Martin Munk Hansen svarede, at en ny jernbane gennem et område vil have en konsekvens og det vil have en effekt på ejendomspriserne. De der bliver særlig berørt kan få overtaget deres ejendom til den pris ejendommen har i dag. Reglerne for dette kan læses på Banedanmarks hjemmeside.*

*Martin Munk Hansen forklarede også, at det samme ikke gør sig gældende for dem, der ikke kan defineres som særlig berørt, og de vil opleve nogle tab. Disse tab er der generelt ikke nogen erstatning for.*

*I de kommende miljøundersøgelser vil Banedanmark arbejde for, at mindske generne og derved værditabene ved f.eks. at lave støjafskærmning, beplantning osv. Men det vil være forkert at påstå, at det ikke vil have en betydning for huspriserne.*

## Bomme/Broer/Tunneller

Henning Højgaard spurgte, hvorvidt der vil blive opsat et bomanlæg, hvis den nye bane skal føres i gennem Grumstrup.

### *Banedanmarks kommentarer*

*Lars Deigaard svarede, at der ikke vil blive opsat bomanlæg. De veje der krydses på strækningen vil enten blive ført over banen på bro eller under banen i tunnel. Dog vil det blive vurderet om markveje og lignende skal omlægges.*

## Tidsplan

Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål op fra en unavngiven borger, der spurgte hvornår man kan regne med en færdig bane, hvis det bliver besluttet at anlægge den.

### *Banedanmarks kommentarer*

*Lars Deigaard svarede, at der ikke foreligger en præcis tidsplan, men tidligere erfaringer viser, at der går cirka 3-4 år fra det første spadestik og til det færdige anlæg er klar til brug.*

## Ekspropriation

Helle Johansen spurgte, hvornår man kan defineres som værende ”væsentlig berørt” og hvornår man eksproprierer.

### *Banedanmarks kommentarer*

*Martin Munk Hansen forklarede, at "væsentligt berørt" betyder, at den linjeføring Banedanmark aktuelt arbejder med, går i gennem ens hus, tager en stor del af haven, gør det umuligt at komme til og fra huset eller lignende.*

*Martin Munk Hansen fortalte, at man kan opnå fremrykket ekspropriation, hvis man er særligt berørt og enten uden held har forsøgt at sælge boligen på normale vilkår eller er påvirket af en særlig social begivenhed, og har et behov for at kunne sælge. Det kan f.eks. være skilsmisse, at man har fået arbejde langt fra sin nuværende bolig, at huset er blevet for lille, fordi man har fået børn eller man er blevet for gammel til at holde hus og have.*

Helle Johansen spurgte om det er rigtigt, at man kan følge med i de linjeføringer, der ligger på Banedanmarks hjemmeside, og så ud fra dem bede om forlods overtagelse (fremrykket ekspropriation).

#### ***Banedanmarks kommentarer***

*Lars Deigaard bekræftede dette.*

### **Trafikstyrelsens forundersøgelse**

Helle Johansen spurgte, hvorfor man ikke har valgt den linjeføring, der hedder A10 "Opgradering Skanderborg – Aarhus" i Trafikstyrelsens undersøgelse (Se Figur 1 side 3), når den ifølge Dorte Wadums oplæg er billigere og har flere rejsende.

#### ***Trafikstyrelsens kommentarer***

*Dorte Wadum forklarede figuren fra oplægget og svarede, at A10 blev fravalgt, da den ikke giver tilstrækkelig rejsetidsbesparelse.*

---

Jørgen Christensen mente, at projektet A9 fra Trafikstyrelsens forundersøgelse er beregnet til at koste 278 millioner kroner pr kilometer, og at det betød at den er dyrere end en ny bro over Vejle Fjord. Det gør den næsten dobbelt så dyr som de andre jernbaneprojekter.

#### ***Trafikstyrelsens kommentarer***

*Dorte Wadum bekræftede, at projektet er forholdsvis meget dyrere end de andre lignende baneprojekter, og at det skyldes det meget kuperede terræn, som banen ville skulle anlægges i.*

Jørgen Christensen gentog sit forslag om at lægge A9 en kilometer østpå.

### **Støj/Vibrationer/Elektromagnetisme**

Wiabe Huitema og flere andre spurgte, hvor meget en højhastighedsbane støjer, og hvor meget støj, der vil være tale om, hvis der bliver anlagt bane mellem Hovedgård og Hasselager.

#### ***Banedanmarks kommentarer***

*Lars Deigaard fortalte, at man i de kommende undersøgelser vil lave støjberegninger efter Miljøstyrelsens retningslinjer og ser på, hvor meget det støjer i området – både i anlægsfasen og i driftsfasen, når togene begynder at køre på banen. Der vil også blive lavet permanent støjbeskyttelse*



*til de beboere, der i driftsfasen vil være støjbelastet over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Det kan være enten i form af støjskærme eller tilskud til facadeisolering – altså lydisolerende vinduer.*

*Der vil også være støj i anlægsfasen, og den vil blive reguleret i forhold til, hvornår på døgnet man støjer mest efter de gældende regler.*

---

Helle Johansen spurgte til, hvordan det kan være at støjen på den eksisterende bane mellem Horsens og Aarhus forventes at blive lavere med den nye bane. Hun spurgte, om det er skyldes, at godstogene bliver flyttet over på den nye bane.

#### ***Banedanmarks kommentarer***

*Martin Munk Hansen sagde, at det er en mulighed, men at det endnu ikke vides med sikkerhed endnu. Godstog har nogle skrappe krav til banens stigninger end passagertog, og det kan derfor godt være, at man af økonomiske hensyn bygger banen til kun at kunne bruges af passagertog.*

*Godstog støjer ganske vist mere end passagertog, men de kommer til at støje væsentlig mindre i fremtiden på grund af nye bremses. Det forventes at man i løbet af 2020'erne – når Ny bane Hovedgård – Hasselager skal til at anlægges – så vil de gamle bremses være udskiftet med nye, mere støjsvage bremses.*

*Det skal også nævnes, at godstogstrafikken i gennem Jylland ikke er voldsomt stor i dag. Der er en ambition om at forbedre den, men den ligger nu på et meget lavt niveau.*

---

Helle Johansen spurgte, at hvis støjen ikke skulle være det store problem, om det så kun er vibrationerne man laver beregninger på, og om der bliver lavet vibrationsberegninger for gods på den nye bane.

#### ***Banedanmarks kommentarer***

*Martin Munk Hansen svarede, at hvis der ikke skal køre godstog på banen, så vil man ikke lave vibrationsberegninger for godstog, og at det ikke vil være godstogenes vibrationer, der er udslagsgivende i undersøgelserne, men snarere de hurtigtkørende passagertog.*

*Men vibrationer kan være meget svære at beregne, da jordbundsforholdene kan være vanskelige. Nogle vil vi dog kunne sige er vibrationsbelastede, og nogen vil være i en risikozone, hvor Banedanmark vil foretage kontrolmålinger, for at se hvorvidt de er belastede af vibrationer over grænseniveauet. For dem der ligger over grænseniveauet, så vil Banedanmark tilbyde at give en kompensation eller at købe huset og rive det ned. Man kan ikke afhjælpe vibrationerne.*

Helle Johansen spurgte, om det betyder, at man for både støj og vibrationer kan søge om erstatning eller afhjælpning af gener efter banen er anlagt.

#### ***Banedanmarks kommentarer***

*Martin Munk Hansen forklarede, at der er forskel på beregning af støj og vibrationer. Støjberegningerne understøttes af nogle meget præcise modeller, der kan beregne støjbelastningen meget nøjagtigt. Det har man ikke for vibrationer. Derfor er vibrationsbelastninger mere problematiske. Støj kan Banedanmark beregne præcist, og det er blevet dokumenteret med adskillige eftermålinger. Vibrationer er man derfor nødt til at kontrollere ved målinger efterfølgende. Men hvis man på forhånd kan se at et hus ligger fem meter fra banen, så er det ikke nødvendigt at foretage beregninger for at finde ud af, om det er vibrationsbelastet.*

Helle Johansen spurgte, om det samme gør sig gældende for elektromagnetisme.

#### ***Banedanmarks kommentarer***

*Martin Munk Hansen sagde, at elektromagnetisk påvirkning kan beregnes ganske præcist.*

Helle Johansen spurgte, hvad der så gøres, når banen er anlagt, og man konstaterer, at et hus er vibrations- eller støjbelastet.

#### ***Banedanmarks kommentarer***

*Martin Munk Hansen forklarede, at støjbelastningen kender man inden banen anlægges på grund af de præcise modeller. Så det gør man færdig allerede inden anlægsarbejdet starter. Hver femte år bliver der også foretaget en kortlægning af støjbelastningen langs banerne, for at tage højde for udviklingen i togtrafikken over tid.*

*Med vibrationer der er man ikke lige så præcis, så det er først efter banen er taget i brug, at man endeligt kan afgøre præcis, hvem der er belastet i et omfang, at der skal gøres noget ved det.*

## **Diverse**

Berit Ellegaard ville vide, om projektet og Togfonden DK ikke er så stort, at det skal stemmes for på landsplan, og ikke i enkelte etaper. Hun ville vide, om det skal på en finanslov.

#### ***Banedanmarks kommentarer***

*Martin Munk Hansen forklarede, at der bliver lavet en anlægslov for hvert projekt, og at projektet så bagefter skal på finansloven. Men Togfonden DK som helhed er en politisk beslutning, og ikke fastsat ved lov som sådan. Der er lavet en Togfondslov, men den giver ikke i sig selv hjemmel til at bygge noget. Når VVM-redegørelsen er færdig, og det politisk er besluttet, hvordan projektet skal udføres, så ligger materialet klar til, at man i 2022 eller 2024 kan beslutte om det skal bygges, og man kan vedtage anlægsloven.*

Berit Ellegaard spurgte, om der var tale om en forundersøgelse.

#### ***Banedanmarks kommentarer***

*Martin Munk Hansen sagde, at det bestemt ikke var en forundersøgelse, da det er et udtryk Banedanmark bruger om undersøgelser, der er meget overordnede, som f.eks. den forundersøgelse*



*Trafikstyrelsen har lavet. Denne undersøgelse er på det Banedanmark kalder et "VVM-niveau", og her går man meget ned i detaljen. Det gør man både for at afdække, hvad konsekvenserne er for projektet, men også for at kunne give en ordentlig vurdering af, hvad det kommer til at koste at bygge det. Her skal man vide, hvor mange broer, der skal laves, hvor lange de skal være, hvor meget jord, der skal graves og så videre. Det skal man have styr på, så det er en relativt dybdegående projektering Banedanmark laver, og undersøgelsen har i sig selv et budget på 62 millioner kroner.*

*Martin Munk Hansen forklarede, at projektet skal ende med enten at komme på finansloven eller på et aktstykke.*

---

Esben Kvist fra Hovedgård forklarede, at dem der gerne vil tegne en alternativ linjeføring skal huske, at der er fast et startpunkt i Hovedgård og et fast slutpunkt i Hasselager, og at toget skal bruge ca. seks kilometer til at dreje på for at lave et 90 graders sving. Han spurgte derfor, hvor bred undersøgelseskorridoren er? Så ingen tegner en linjeføring ude ved Odder eller Ejer Bavnehøj.

#### ***Banedanmarks kommentarer***

*Martin Munk Hansen svarede, at det ikke er noget man kan helt sige præcist. Den nye bane har som krav, at den skal spare seks minutters rejsetid, for ellers kan timemodellen ikke gå op. Banedanmark har ikke lagt sig fast på noget, og vil være åbne over for alle forslag, der giver mening i projektet. Hvad det betyder i bredde, kan der ikke svares på nu.*

*Martin Munk Hansen afsluttede debatten og takkede deltagerne af borgermødet for deres spørgsmål.*