



Referat af borgermøde for Ny bane Hovedgård - Hasselager

Indholdsfortegnelse

Referat af debatten.....	2
Natur og Miljø.....	2
Vibrationer	2
Socioøkonomiske aspekter	3
Grund- og drikkevand	3
Elektromagnetisme og vibrationer	4
Grund – og drikkevand.....	5
Ekspropriationer	5
Grund- og drikkevand	6
Alternative linjeføringer	6
Grundlag – økonomi og passagerer	10
Huspriser og Ekspropriationer.....	14
Høringsproces.....	17
Diverse	17

Borgermødet blev afholdt den 25. juni 2015 kl. 19.00 i Solbjerg Skoles sportshal.

Der var ca. 190 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. 22.00

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 under ”Høringsproces”->”Borgermøder”.

Efter pausen var der debat og spørgsmål fra salen i cirka to timer. 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 (fristen 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.

Natur og Miljø

Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål op fra en unavngiven borger, der spurgte hvor højt hensynet til beboelse, til by og bysamfund vægtes i forhold til hensynet til natur i en VVM.

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at Banedanmark vil undersøge det hele som en sammenhæng, og altså ser på linjeføringen i forhold til by og miljø. I Grumstrup berører linjeføringen udkanten af Grumstrup by, og der kigger man selvfølgelig også på muligheden for at rykke linjeføringen længere ud, så den ikke berører byen lige så meget. Lars Deigaard forklarede, at det derfor ikke var til at svare på, hvad der vægtes højst, da det skal ses som en helhed.

Vibrationer

Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål op fra en unavngiven borger, der spurgte om Banedanmark vil tage hensyn til vibrationspåvirkningen af f.eks. Astrup Kirke og præstegård, og om disse bygninger er i farezonen.

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at der vil blive udført vibrationsberegninger. Vibrationer er meget vanskelige at beregne på, så beregningerne vil blive suppleret af målinger, når banen er anlagt. Men Banedanmark har beregningsmodeller for vibrationer og også information om hvor tæt man skal på bygningerne før det har betydning. Og kommer man tæt på Astrup Kirke så skal der være fokus på den, da det jo er et særligt bygningsværk, der skal tages specielt hensyn til.

Socioøkonomiske aspekter

Brian Jonassen spurgte, hvem der tager sig af tryghed og den sociale dimension, og om det er noget der tænkes ind i Banedanmarks arbejde.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen svarede, at den kommende proces blandt andet har til formål at fremme trygheden. Hele ideen med VVM-processen, som er velbeskrevet og bruges af alle større projekter i Danmark, er at borgerne kan komme til orde, og at det er gennemsigtigt, hvilke beslutninger, der er taget. Martin Munk Hansen indskød, at han formodede, der ikke mentes tryghed for, om man bliver kørt over af toget eller lignende, for så handler det om at sørge for, at der er de nødvendige afskærmende foranstaltninger.

Margrethe Lyngs Mortensen sagde, at hun mente Brian Jonassens spørgsmål spurgte til, hvad linjeføringen vil gøre for samfundet i Solbjerg, og om der var nogen i Banedanmark, der tænkte på det.

Som en del af undersøgelserne vil Banedanmark også se på de socioøkonomiske konsekvenser af Ny bane Hovedgård – Hasselager. Der bliver set på den nye banes effekt på de byer den passerer, såvel som den økonomiske effekt på de landbrug og andre virksomheder, der bliver direkte påvirket af banen. VVM-undersøgelserne ser også på de påvirkninger, banen vil have trafikalt i området og hvad det vil betyde for skoleveje og busruter – både midlertidigt og permanent. Hvorvidt banen påvirker de rekreative områder som boldbaner, legepladser, biblioteker eller parker, vil også blive belyst i VVM-undersøgelserne.

Grund- og drikkevand

John Sørensen pointerede, at både den vestlige og den østlige linjeføring fra Trafikstyrelsens forundersøgelse vil få betydning for grundvandsbassinerne. Han fremhævede Ravnholt-Tilst-magasinet og Vurring-Fastrup-magasinet rammes af de foreslåede linjeføringer, og spurgte om Banedanmark har tænkt på grundvandet.

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at der bestemt også vil blive tænkt på grundvandet i undersøgelserne. Han sagde, at Banedanmark er opmærksomme på, at projektet bevæger sig i et særligt drikkevandsområde, og at der skal tages nogle hensyn i forhold til det. Han fremhævede også, at Banedanmark kun bruger meget beskedne mængder af pesticider til ukrudtsbekæmpelse langs med banen. Det er også muligt helt at undlade at bruge kemisk ukrudtsbekæmpelse og i stedet bruge mekanisk ukrudtsbekæmpelse, hvis man vurderer, at det er et særligt område banen skal igennem. Lars Deigaard forklarede desuden, at det også er en mulighed som yderste konsekvens at lave en membran under jernbanen, hvis det bliver nødvendigt.

Bjørn Kristensen spurgte om ikke det vil være vanskeligt at lave jordarbejde ved Tiset pga. af områdets vandindvinding, og om det gør linjeføringen over Solbjerg Sø bedre.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen svarede, at der vil være en særlig udfordring, hvis banen skal anlægges under grundvandsspejlet, men det er der ingen planer om. Banen skal helst holdes over grundvandsspejlet, så der ikke skal laves permanente grundvandssænkninger. Kommer banen mod forventning under grundvandsspejlet, så laver man det der hedder "vandtætte konstruktioner", og det giver særlige udfordringer og det er dyrt. Martin Munk Hansen forklarede, at konstruktionerne virker som både og derfor skal holdes godt fast, så de ikke bare flyder op igen.

Susanne K. spurgte om der var særlige overvejelser om drikkevandet, for eksempel at plante ny skov, der skal beskytte vandet.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark henviser til det forrige svar. Martin Munk Hansen tilføjede, at Banedanmark har bekymring ved alle skove som banen skal igennem. Ikke kun nyplantet skov, men også gammel skov har en konsekvens og en effekt på at beskytte grundvandet. Banedanmark laver de beskyttende foranstaltninger, der er nødvendige, så der ikke risikeres noget med drikkevandet. Det vil også være sådan, at det der betragtes som fredskov vil blive erstattet tofold. Så der bliver plantet et areal, der er dobbelt så stort som det man fjerner. Ikke nødvendigvis på samme sted, men der vil blive anlagt dobbelt så meget ny skov.

Elektromagnetisme og vibrationer

Anton Sidelmann spørger, om dem der skal bo tæt op ad elektromagnetisme skal være bekymrede.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen forklarede, at man skal meget tæt på banen for at blive påvirket. Det måles i enheden mikroTesla, og der er en forsigtighedsgrænse på 0,4 mikroTesla. Det har Banedanmark regnet på langs med banerne og på en bane som Hovedgård-Hasselager gættede Martin Munk Hansen på, at man skal inden for 5-8 meter af banen før man kommer over forsigtighedsgrænsen. Han pointerede, at det ikke er en grænseværdi, men kun en opmærksomhedsværdi. Martin Munk Hansen mente, at ejendomme der ligger så tæt på banen formentlig vil blive eksproprieret af andre årsager. Han vurderede derfor ikke, at elektromagnetisme vil blive et problem med en ny bane som denne.

Ordstyrer Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål på fra en unavngiven borger, der skrev, at han kun hørte Banedanmark tale om at skifte ruder ud i huse, og spurgte om der også blev tænkt på fundamenter. Skal dem, der bygger nyt, tænke i nye typer fundamenter, og hvad med de eksisterende byggerier?

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen forklarede, at vibrationer kan deles op i to kategorier: Dem der er bygningskadende og dem der er generende for komforten i hjemmet. Han forklarede, at man med stor sikkerhed kunne sige, at først banen bliver taget brug, så vil ingen blive udsat for bygningskadende vibrationer, for så store vibrationer udsender banedriften ikke. Der kan dog være tilfælde under byggefasen, hvor større arbejde, som opførsel af en spunsvæg eller lignende, kan give vibrationer, der skal overvåges og her vil Banedanmark sætte måleudstyr op på de

påvirkede ejendomme og gøre brug af de foranstaltninger Banedanmark har for at reducere vibrationerne så meget som mulig.

Martin Munk Hansen sagde, at der derimod formentlig vil være bygninger, der bliver påvirket af komfortgenerende vibrationer, og det er som sagt meget svært at beregne nøjagtigt. Banedanmark har udviklet nye modeller, og er ved at forbedre dem, men de er stadig ganske upræcise. Så i undersøgelsesfasen vil man kunne udpege nogen, der helt sikkert vil blive berørt og så nogen, der er farezonen. Når banen er taget i brug vil der blive målt efter, og der kan man så tilbyde at overtage ejendommen for dem, der ligger over grænseværdien.

Grund – og drikkevand

Karsten Skjødt, Tiset spurgte hvad Banedanmark har overvejet med hensyn til drikkevandsindvindingen i Tiset, da beboerne i Tiset har været med i høringsfaser om drikkevandsindvindingen og kloakeringen i samme område. Han refererede rapporter, der viser hvor stort drikkevandsområdet er, og hvor det ligger i kote. Han fortalte, at drikkevandsområdet starter ved Oddervej i Beder og ender nær Solbjerg med den største kapacitet lige netop, hvor det er foreslået at lægge jernbanen fortalte han.

Karsten Skjødt mente, at det ville være nødvendigt at grave et godt stykke ned i området for at anlægge banen. Han advarede mod at gentage fejltagelserne fra anlæggelsen af Hallandsåstunnellen, der blev Sveriges dyreste byggeprojekt fordi man ikke fulgte eksperternes anvisninger om mængderne af grund- og drikkevand. Karsten Skjødt mente, at Ny bane Hovedgård – Hasselager vil blive Danmarks svar på Hallandsåstunnellen.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen takkede for oplysningerne om drikkevandet, og sagde at de nok skal indgå i overvejelserne i det kommende arbejde.

Ekspropriationer

Lene Andersen fortalte, at hun havde jord ned til Solbjerg-Stilling Sø, og at den foreslåede linjeføring skære hendes jord to steder. Lene Andersen ville derfor gerne vide, hvad ekspropriationsprisen ligger på for landbrugsjord som denne.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen forklarede, at prisen ikke bliver fastsat af Banedanmark, men af Ekspropriationskommissionen i hvert enkelt tilfælde. De kigger blandt andet på jordens bonitet, når de fastsætter pris. Han kunne ikke på stående fod huske den præcise pris, men mente, at den lå på omkring 10-15 kr. pr. kvadratmeter.

Brian Jonassen ville gerne uddybe sit spørgsmål omkring tryghed, og fremhævede Brundtlandsrapporten fra 1987, der taler om bæredygtighed ud fra et økonomisk, miljømæssigt og social- og sundhedsperspektiv. Han mente ikke, at de emner var blevet berørt af Banedanmark, og at der kun var blevet talt om miljø, økonomi og sparede kroner pr. time. Brian Jonassen ville derfor gerne vide, hvor det social- og sundhedsmæssige er. Han ville gerne vide, hvor den skov, der måtte blive fjernet i Solbjergområdet vil blive genrejst, og hvorvidt opsplittningen af lokalsamfundet ville komme i betragtning i undersøgelserne.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen forklarede, at se på hvordan en by eller et område bliver opdelt er en central del af Banedanmarks analyse, og at skulle banen krydse veje eller stier, så vil de som udgangspunkt blive erstattet med broer eller tunneller, så man ikke fjerner mulighederne for at komme rundt i området.

Tryghedsforhold i forhold til f.eks. tidsplanen er politiske problemstillinger og i forberedelse til den opgave Banedanmark har fået stillet, har der været en del overvejelser om disse problematikker. Derfor vil Banedanmark arbejde videre med de problemer, der kan håndteres ud fra de tekniske muligheder.

Som nævnt på side 2, så vil de socioøkonomiske konsekvenser af Ny bane Hovedgård – Hasselager også indgå i Banedanmarks undersøgelser. Undersøgelserne inkluderer den nye banes effekt på de byer den passerer, den økonomiske effekt på landbrug og andre virksomheder, de trafikale påvirkninger såvel som rekreative og kulturhistoriske påvirkninger.

Grund- og drikkevand

Allan Lauridsen fra Tiset ville gerne oplyse, at der hvor den foreslåede linjeføring løber ved Tiset står for 40 % af drikkevandet til Aarhus Syd og 10 % af drikkevandet i hele Aarhus. Allan Lauridsen fortæller, at han var en af de første, der fik erstatning, da der blev indført forbud mod at sprøjte. Han fremhæver, hvor vigtigt det er, at der ikke kommer nogen forurening i det område, og nævner, at man nu skal søge tilladelse for bare at opføre et hønsehus. Han spørger, hvordan man kan grave 15 meter ned uden at forurene i det område.

Allan Lauridsen fortæller også, at det største skovareal, der er plantet i Danmark de sidste 15 år, er plantet i nærheden af Tiset. Han undrer sig over, at man placerer en jernbane lige midt i et område, som så mange rapporter siger, er så vigtigt for Aarhus' drikkevand.

Allan Lauridsen mener ikke, at de billeder Banedanmark har brugt i deres præsentation kan være fra 2014, da han ikke har set et eneste træ på billederne.

Ordstyrer Margrethe Lyngs Mortensen spurgte om dette kunne betragtes mere som en kommentar end et spørgsmål, hvilket Allan Lauridsen sagde ja til.

Alternative linjeføringer

Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål på fra en unavngiven borger, der spurgte hvor mange alternative linjeføringer Banedanmark har i sinde at undersøge

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen svarede, at det ikke er besluttet. Dels da der kan komme nye linjeføringsforslag ind som høringsvar i idéfasehøringen, og dels da der kan komme nye linjeføringer i det kommende arbejde. Han sagde, at han da håbede at Banedanmark kunne være kreative og finde nogle mere optimerede linjeføringer end dem, der foreligger i dag. Det skulle nødig nå op på 10-15 stykker, da det er et meget stort arbejde at analysere til bunds, men præcis hvor mange løsninger, der bliver tale om, er ikke til at sige.

Jørgen Christensen spurgte, om man har overvejet at lægge linjeføringen langs motorvej E45 fra Horsens og vest forbi for Aarhus med en ny station mellem Brabrand og Harlev.

Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum svarede, at Trafikstyrelsen afgjort går ind for at lægge jernbaner i eksisterende transportkorridorer, men at det ikke har været muligt at gøre i dette tilfælde, helt ovre ved E45 mellem Horsens og Skanderborg (A9 på det følgende kort), da E45 er beliggende i et meget kuperet terræn. Hun forklarede, at en højhastighedsbane på 250 km/t stiller nogle meget høje krav til, hvad man kan klare rent teknisk – både i forhold til stigninger og banens kurver. Men der har været vurderet et alternativ mellem Horsens og Skanderborg i undersøgelsen, der ligger længere mod øst end SPOR Jyllands forslag.

Ordstyrer Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål op fra en deltager på mødet, der spurgte om banen kan gå under Solbjerg Sø.

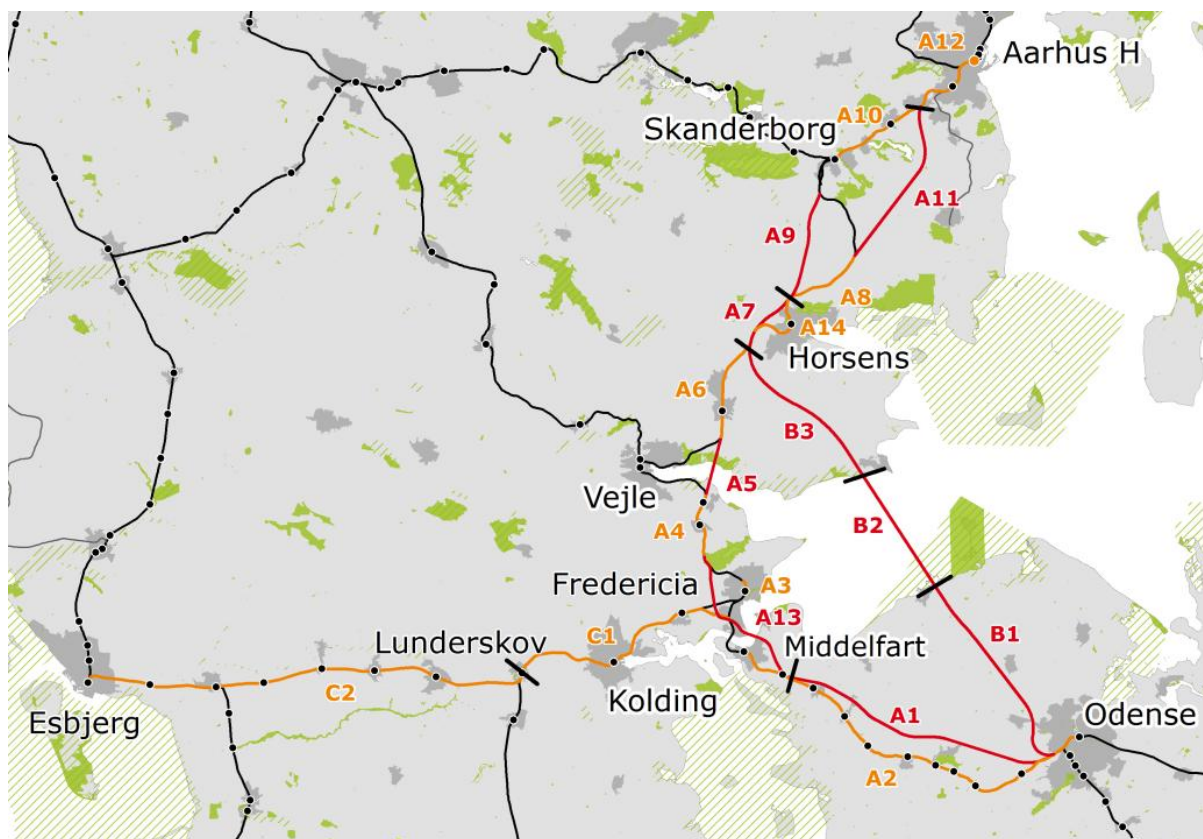
Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard forklarede, at det godt kan lade sig gøre rent teknisk, men at det bliver meget dyrt.

Jørgen Christensen fra SPOR Jylland fortalte, at det i dag tager 23 minutter at køre med toget fra Hasselager til Brabrand over Aarhus H. Han foreslog, at man lavede en linjeføring langs motorvej E45. Han fortalte, at den ville blive 12 km og kunne køres på 5 minutter hvis man kører 150 km/t. Dertil kommer så 2-3 minutter til at standse ved en station vest for Aarhus. Derfor regner Jørgen Christensen ud, at man kan spare 15-16 minutter til Timemodellen. Hvis man så yderligere anlægger en alternativ version af den strækning, der hedder A9 i Trafikstyrelsens forundersøgelse, og lægger den cirka 1 km længere mod øst, så vil den strækning også blive 12 km lang. Ved at lægge den længere mod øst kommer man ikke helt så bakket terræn forklarede Jørgen Christensen.

Ved at anlægge de to strækninger vurderede Jørgen Christensen, at man ville spare 19-20 minutter. Han sagde, at A9 kostede 287 millioner kroner per kilometer, hvilket gør den dobbelt så dyr, som de andre undersøgte projekter i forundersøgelsen. Han argumenterede også med, at der ville være gode parkeringsmuligheder, hvis man anlagde en Aarhus Vest, i modsætning til ved Aarhus H. Derfor tager alle der bor syd for Aarhus deres bil og kører til Skanderborg station, hvis de skal til København.

Ordstyrer Margrethe Lyngs Mortensen spurgte om Trafikstyrelsen havde været visionære nok.



Figur 1 Undersøgte alternativer i forbindelse med Trafikstyrelsens forundersøgelse til Timemodellen

Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum svarede, at det er Aarhus, der trækker størstedelen af trafikken i Østjylland, og langt størstedelen af passagererne skal ind til byen. Derfor har Trafikstyrelsen vurderet, at de negative konsekvenser ved at flytte Aarhus H. vil være større for rejsende til Aarhus end de positive effekter vil være for de gennemkørende passagerer. Dorte Wadum påpegede, at man ikke kun skal kigge på de eventuelle økonomiske besparelser ved at flytte Aarhus H. ud fra Aarhus, men på hvad det betyder for rejsetiden dør-til-dør for de rejsende, der skal skifte til en letbane eller et andet transportmiddel for at komme ind til byen. Med etableringen af letbanen og omlægningen af busserne, så vil der være et naturligt trafikknudepunkt i midten af Aarhus.

Annette Kaalund fra Astrup sagde, at der er omkring 200.000 danskere, der pendler 50 km eller derover ifølge Danmarks Statistik. Af dem er det et sted mellem 12-15.000, der rejser fra Aarhus til København eller omvendt. En stor del af de rejsende rejser mellem provinsbyerne. Annette Kaalund mente derfor, at det er udtryk for et utroligt københavneri at tro, at Aarhus er et knudepunkt i Østjylland, når det gælder offentlig transport.

Hun sagde, at Aarhus Syd var orienteret sydpå eller mod motorvejen, og dertil kommer den store vækst i byer vest for Aarhus som Hadsten og Silkeborg. I disse områder er man hæmmet af, at banegården ligger i Aarhus Centrum ifølge Annette Kaalund, og hun syntes det var en skam, at lokalpolitikkerne ikke kaster boldene i luften og ser, hvad der er mest fornuftigt. Hun mente, ikke at det var rigtigt, at det gav mindre transporttid med en banegård inde i Aarhus midtby. Det skyldes blandt

andet, at der ikke er nogen parkering, og hun mente ikke, at letbanen vil give en aflastning af privatbilismen ind til Aarhus, hvis Skanderborg afskæres fra lyntogsnettet.

Trafikstyrelsen og Banedanmarks kommentarer

Dorte Wadum sagde, at det ikke skulle forstås sådan, at Trafikstyrelsen kun så på rejsende fra København til Aarhus.

Martin Munk Hansen tilføjede, at det formentlig vil ligge uden for Banedanmarks kommissorium at undersøge trafikmønstrene i Østjylland, men hvis der kommer mange forespørgsler på en sådan undersøgelse, så kan Banedanmark sende ønsket videre til politikerne. Men han mente, at det vil kræve en lokal opbakning, også fra lokalpolitikere, før der bliver bevilget ressourcer til en sådan undersøgelse.

Anita Klint fortalte, at der er lavet nogle COWI-rapporter, blandt i foråret 2015, der tager fat i trængselsproblematikken og belyser at Djurslandmotorvejen er mere trafikeret end man havde forudsat. Rapporterne siger, at problematikken med at få biler ind til Aarhus er så stort, at man på trods af letbanen og planer om at udvide Djurslandmotorvejen, forventer en "total tilsanding" af trafikken i Aarhus midtby. Anita Klint fortalte, at der var masser af argumenter i disse rapporter for at få bilerne ud af byen. Hun spurgte derfor om man fra statens side kunne have en interesse i at flytte banegården fra Aarhus H. og ud af byen og dermed også gøre jernbaneløsningen mere attraktiv.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen svarede, at det er et dybt politisk spørgsmål, og han ikke kunne udtale sig på statens vegne. Han ville dog gætte på, at man vil tøve over for at gøre noget på tværs af de folkevalgte i Aarhus' holdning.

Brian Jonassen spurgte, om det sætter noget i stå, at der kommer ny transportminister og hvorvidt Trafikstyrelsen tid vægter højere end miljø i deres overvejelser. Han sagde, at han gik ud fra at de to linjeføringsoplæg fra Trafikstyrelsens forundersøgelse er 23 km lange, tillader hastigheder op til 250 km/t og sparer seks minutter på rejsetiden. Han sagde, at for at opnå det, skal Banedanmark tage hensyn til hældninger og kurveradier. Han kom med et eksempel, hvor Banedanmark ender med et forslag, der tager mere hensyn til miljøet, men kun sparer fem minutter, og spurgte om et sådant forslag vil blive afvist, fordi den ikke sparer seks minutter.

Trafikstyrelsens og Banedanmarks kommentarer

Dorte Wadum svarede, at begge faktorer er vigtige og indgår i de samfundsøkonomiske beregninger. Deri indgår tidsgevinster for de rejsende, men også konsekvenserne for miljøet – i det omfang det kan lade sig gøre at opgøre det.

Martin Munk Hansen svarede, at det selvfølgelig var muligt for politikerne at lave om på projektet. Banedanmark har nogle bevillinger til projekterne for de kommende år, men Folketinget kan jo beslutte noget andet.

Susanne Kuhr spurgte, hvem der beslutter hvor Aarhus banegård skal ligge i fremtiden.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen svarede, at det gør Folketinget. Hvis Folketinget beslutter at gøre noget andet, så kan man jo gøre det, men det handler om politik og er ikke noget Banedanmark kan beslutte.

Henrik Høholt Jensen fra Astrup spurgte, om man havde tænkt på at sænke DSB's køretidstillæg som et middel til at spare rejsetid. Han mente, at man kan få et passagergrundlag på 4,3 millioner flere rejsende om året ved at bruge Trafikstyrelsens A9-løsning "Horsens Nord - Skanderborg" over Hovedgård – Hasselager-løsningen og samtidig aflaste trafikken på E45. Han syntes, at Trafikstyrelsen manglede at se hele infrastrukturen fra et helikopterperspektiv.

Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum svarede, at det var der taget højde for, og at med en bedre kapacitet kan man reducere køretidstillægget væsentligt. En anden del af rejsetidsbesparelsen mellem Odense og Aarhus kommer fra, at man springer nogle stop over og dermed kan køre hurtigere og med nogle hurtigere tog. Så køretidstillæggene er der taget hånd om, og det gør også, at man kan reducere rejsetiden på den eksisterende bane for regionaltogene, så rejsetiden f.eks. mellem Skanderborg og Aarhus kan forkortes fra 13 til 11 minutter.

Grundlag – økonomi og passagerer

Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål op fra en deltager på mødet, der spurgte hvorfor Trafikstyrelsen ikke har fokus på at finde minutbesparelser nord for Aarhus i stedet for kun syd for Aarhus.

Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum svarede, at der er fokus på at finde besparelser nord for Aarhus, og at det også har været en del af Togfonden. Visionen har været en times rejsetid mellem København - Odense, Odense - Aarhus, Aarhus - Aalborg og mellem Odense - Esbjerg. Men det tager cirka fem minutter at vende på Aarhus H. og den vendetid har man så valgt at lægge syd for Aarhus, så der er kortest mulig rejsetid, der hvor der er allerflest passagerer, hvilket er syd for Aarhus. Derfor skal rejsetiden gerne ned på 55 minutter syd for Aarhus og 1 time nord for Aarhus. Man kunne selvfølgelig vælge at gøre endnu mere, og få rejsetiden endnu længere ned, men visionen er at få rejsetiden ned på en time.

Marianne Gasbjerg spurgte, om det er det realistisk at tro, at man ved at spare seks minutter får en fordobling af passagergrundlaget.

Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum svarede, at de seks minutters rejsebesparelse alene ikke vil give en fordobling af passagertallet. Det er den samlede timemodel, der giver væksten.

Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål op fra en deltager på borgermødet, der spurgte hvordan passagertallet og kundegrundlaget beregnes.

Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum oplyste, at tallene indgår i Togfondsrapporten, og de er tilgængelige på Transportministeriets og Trafikstyrelsens hjemmeside. Beregningerne er lavet i Landstrafikmodellen, som er en trafikmodel, der er udviklet af DTU Transport og som bruges til alle større strategiske analyser fremover.

Gunnar Thomassen spurgte, om man kan se de bagvedliggende forudsætninger for beregningerne.

Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum forklarede, at forudsætningerne for beregningerne er tilgængelige. Køreplanerne kan ses i Togfondsrapporten. Øvrige forudsætninger, f.eks. omkring forventninger til udviklingen i befolkning, bilejerskab og arbejdspladser, er tilgængelige ved henvendelse.

Brian Jonassen spurgte om Solbjerg er en del af passagergrundlaget?

Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum oplyste, at hele landet er med i beregningerne af passagergrundlaget, og det gælder også Solbjerg.

Brian Jonassen spurgte, om projektet droppes, hvis passagergrundlaget ikke viser sig at være som ventet.

Trafikstyrelsens og Banedanmarks kommentarer

Dorte Wadum oplyste, at hvis nye trafikale analyser viser, at passagergrundlaget er lavere end forudsat, så vil det have betydning for den beslutning, der bliver taget.

Martin Munk Hansen supplerede, at med hensyn til samfundsøkonomi og passagergrundlag, så bliver Timemodellen og Togfonden regnet som et hele. Man ser ikke på de enkelte delstrækninger og regner på dem isoleret. Men man må antage, at når beslutningsgrundlagene for opgraderingerne og de nye baner ligger klar, så vil man fra politisk side se på om forudsætningerne stadig holder stik sagde han.

Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål op fra en deltager på borgermødet, der spurgte om det er overvejet at lade Skanderborg indgå i Timemodellen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum oplyste, at et stop i Skanderborg ikke er en del af planen for Timemodellen som den er besluttet nu. Et stop i Skanderborg ville kræve en alternativ linjeføring mellem Horsens og Skanderborg kombineret med en opgradering fra Skanderborg til Aarhus. De to projekter vil dog ikke

give nok rejsetidsbesparelse til at realisere Timemodellen. Man ville i så fald også være nødt til at lave en bane uden om Horsens, hvilket anslås til at koste det dobbelte af Hovedgård - Hasselager-projektet uden at give yderligere tidsgevinst.

Brian Jonassen, Solbjerg Fællesråd henviste til Dorte Wadums tidligere bemærkning om at tage kollektiv transport fra Solbjerg til Aarhus H. og sagde, at det tager 35 minutter dør-til-dør, og at det derfor ikke er aktuelt i forhold til Timemodellen. Han sagde derfor, at man i stedet for Timemodellen burde lave en plan, hvor det tog to timer og ti minutter mellem Aarhus og København med stop i Horsens, Vejle og Fredericia. Brian Jonassen mente at så man som borger i Solbjerg eller Grumstrup nok vil foretrække at tage bilen til Horsens og stige på der, for der kan man parkere. Brian Jonassen spurgte derfor om han var en del af passagergrundlaget.

Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum bekræftede, at Brian Jonassen er en del af passagergrundlaget og sagde, at selv om hun ikke havde tallene på stående fod, så ville hun mene, at modellen forudsatte at en borger fra Solbjerg, der skal til København, tager bussen til Horsens og tager Superlyntoget derfra. I forhold til dagens rejsetider, vil man så spare en halv time.

Karsten Skjødt spurgte om det er en politisk afgørelse, at man baserer sine beregninger på DTU's beregningsmodel og ikke på Aalborg Universitets grundlag? Han mente, at trafikforskerne fra Aalborg siden 2002 har vist, at de har en mere nøjagtig og fyldestgørende beregning.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen forklarede, at staten har iværksat udviklingen af en model, der er væsentlig mere dækkende end den man har på Aalborg Universitet og derfor er det den man anvender til beslutningsgrundlagene.

Jørgen Christensen spurgte, hvordan kommer man frem til 50 % forøgelse i passagergrundlaget på Aarhus H.

Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum svarede, at det er man kommet frem til via Landstrafikmodellens analyser, og at selv om det virker som en stor forøgelse, så skal man huske at Togfonden og Timemodellen er de største fremskridt for jernbanen i Danmark siden Storebæltsforbindelsen, som dengang også gav et gevaldigt spring i passagertallene.

Henrik Høholt Jensen henviste til sin tidligere kommentar om køretidstillæget og Skanderborg og ville gerne forklare, at han mente man skulle bygge to spor omkring Skanderborg, så man øger kapaciteten. Dernæst skal man minimere køretidstillægget mere end man har gjort, for det mente han godt kunne lade sig gøre. Dermed vil man realisere Timemodellen. Selv om det er dyrere i anlægsomkostninger,

så er passagergrundlaget større i Skanderborg og driftsøkonomien vil derfor blive bedre. I Solbjerg vil der ikke komme stop hvor passagerer kan stige på.

Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum svarede, at det er korrekt, at der i dag er flere rejsende mellem Skanderborg og Aarhus end der vil være mellem Hovedgård og Hasselager. Man skal dog huske, at det ikke er alle der rejser på strækningen mellem Skanderborg og Aarhus, der vil få glæde af Superlyntogene eller af at Superlynene stopper i Skanderborg. Dem der rejser internt mellem Skanderborg og Aarhus, vil ikke stige på Superlyntogene, og det gælder også dem, der rejser mod Silkeborg og dem, der tager IC-tog forbi Skanderborg.

Annette Kaalund fra Astrup fortalte, at hun har været ansat i en styrelse i mange år, og hun anser det for styrelsens helligste pligt at rådgive politikerne, så de ikke begår brølere, der koster rigtig mange penge. Det lykkes ikke altid, men Banedanmark og Trafikstyrelsen taler meget om, at det er hele er en politisk beslutning og allerede lagt fast. Annette Kaalund spurgte derfor, om det ikke er Trafikstyrelsen og Banedanmarks pligt at sige til politikerne, at et højhastighedstog godt kan køre langsomt mellem Vejle og Aarhus, hvis man anlægger en ny banegård uden for Aarhus, da det vil spare penge.

Derved behøver man ikke at anlægge en ny bane, og kan forkorte rejsetiden ved ikke at spille tid på at køre ind til Aarhus midtby. For det er ikke der passagerne skal hentes, argumenterede Annette Kaalund. Man kan ikke forvente at politikerne laver de beregninger, når de finder på en timemodel. Hun sagde, at det er styrelsens ansvar at lave de beregninger og fortælle politikerne, at der findes en bedre løsning. Annette Kaalund spurgte, om det slet ikke var noget som Trafikstyrelsen og Banedanmark anså for at være deres opgave.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen svarede, at emnet har været vendt politisk før i 2014, da der blev rejst spørgsmål til Magnus Heunicke fra Folketingets transportudvalg om at flytte Aarhus. Så det er blevet foreslået, men har ikke vundet genklang nogen steder, sagde Martin Munk Hansen.

Thomas Rasmussen spurgte, at der er en Timemodel til Esbjerg og op til Aalborg, men hvorfor der ikke er tænkt på en Timemodelforbindelse sydpå som kan forbindes til resten af Europa.

Banedanmarks og Trafikstyrelsens kommentarer

Dorte Wadum svarede, at det ikke er en del af modellen, men der er en forbedret koordination af togene til Sønderjylland. Men en decideret Timemodel til Tyskland er ikke planlagt på nuværende tidspunkt.

Martin Munk Hansen supplerede, at man skal huske de andre investeringer i Sønderjyllands baner, der er lavet uden for Togfonden. Som f.eks. det dobbeltspor med Vamdrup og Vojens, der er ved at blive færdiggjort i disse måneder. Så der nu kun er et enkelt lille stykke med enkeltspor mellem Tinglev og Padborg. Det er jo også planlagt for at fremme togtrafikken gennem Jylland og ned til Tyskland.

Martin Munk Hansen mindede om, at Togfonden er et element i investeringerne i togtrafikken, men at der også foregår mange andre investeringer, der bare er besluttet i andre sammenhænge.

Finn Kroghslund spurgte, hvordan mulighederne er, for at der er råd til projektet, når det engang skal besluttes.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen svarede, at det er op til politikerne og det ikke vides på nuværende tidspunkt.

Bent Jacobsen fra byrådet i Skanderborg sagde, at han som politiker syntes, det var rigtig interessant, at der blev lavet et arrangement som aftenens borgermøde, hvor man kan få lov til at blive hørt. Til gengæld kunne han ikke forstå, at det mellemkommunale samarbejde Business Region Aarhus ikke er blevet inddraget i planlægningen af projektet. Han sagde, at der var en forventning om, at kommunerne lavede bedre infrastruktur og selv finansierede en letbane – en letbane som måske indgår i vurderingsgrundlaget for højhastighedstogene gættede Bent Jacobsen. Han sagde, at det ville blive meget svært for Skanderborg Kommune at finansiere den slags i den nærmeste fremtid og mente, at Aarhus var i samme situation. Han mente derfor, at det var vigtigt, at man op til et borgermøde kalder sammen til et møde med kommunerne og politikerne, så de kan give udtryk for de kæmpestore problemer de har. Bent Jacobsen nævnte som eksempel at man i Skanderborg vil få et kæmpe problem, hvis man vælger at køre udenom, for godt nok kan man tage til Aarhus og tage letbanen, men der er ikke penge til en letbane i Skanderborg, fortalte han. Han gentog derfor sit forslag om, at man tog et samråd med kommunerne Business Region Aarhus omkring projektet.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen var enig i, at det var en god idé med et samarbejde mellem staten og kommunerne om den slags problemer som Bent Jacobsen nævnte, men han mente, at det bør tages op i et andet regi end dette, hvor der diskuteres et konkret projekt. Martin Munk Hansen fortalte også, at der allerede kører et samarbejde mellem Banedanmark og de berørte kommuner i en teknikgruppe – det gælder også Skanderborg Kommune.

Huspriser og Ekspropriationer

Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål op fra en deltager på borgermødet, der fortalte, at et projekt som Ny bane Hovedgård – Hasselager kan hæmme eller ødelægge salgsmulighederne og dermed huspriserne for husejere i området. Vedkommende spurgte der om der er en overvejelse omkring den problematik.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen fortalte, at ekspropriationer af ejendomme i forbindelse med projektet vil ske, når projektet er politisk besluttet, og det er lagt fast, hvilke arealer, der skal bruges til at bygge banen – både permanent og midlertidigt.

Men med det tidsperspektiv der er i dette projekt, hvor der kan gå nogle år før der kommer en beslutning, kan man ansøge om fremrykket ekspropriation. Hvis man ligger midt i en af de

linjeføringer Banedanmark arbejder med, og altså er særligt påvirket, plus man har en særlige personlige grunde til at være nødt til at sælge, så kan ansøge staten om at overtage ejendommen allerede nu. Det betyder, at dem der ligger lige på nogle af de linjeføringer, der er blevet tegnet, så har de mulighed for at ansøge om fremrykket ekspropriation allerede nu. Men det er forudsat, at man ikke kan sælge ejendommen på normale vilkår, og at man har nogle særlige personlige grunde til at skulle sælge, forklarede Martin Munk Hansen.

Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål op fra en deltager på borgermødet, der spurgte, hvor tæt man skal ligge på banen for at blive eksproprieret.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen svarede, at det skal være en fysisk påvirkning som enten tager ejendommen eller tager så meget af grunden, at den ikke kan anvendes fornuftigt mere. Det er ikke nok at ligge i nærheden af banen.

Margrethe Lyngs Mortensen læste et spørgsmål op fra en deltager på borgermødet, der spurgte, hvor meget plads banen kræver.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen svarede, at en dobbeltsporet bane, som den der er foreslået, er cirka 18 meter bred, når den er færdig.

Men det kommer an på, hvor højt i terrænet den ligger. Ligger den i en afgravning eller på en dæmning, så fylder den naturligvis mere, sagde han. Dertil kommer, at man i byggefasen nogle gange skal bruge mere areal. Han fortalte, at Banedanmark nogle steder kan klare sig med det permanente areal, men at det andre gange vil være nødvendigt med midlertidig ekspropriation langs den nye bane.

Klaus Wiese takkede først for gennemgangen af projektet. Han fortalte dernæst, at den foreslåede linjeføring kommer til at gå lige forbi begge hans produktionsejendomme, og at det har medført, at udviklingen er gået i stå for de to ejendomme. Der er ikke en eneste bank, der vil investere en krone der, for ”der kommer jo et tog, og din virksomhed skal sådan set lukke, for du kan ikke være der længere”, fortalte Klaus Wiese. Han mente derfor, at Trafikstyrelsen burde have taget hensyn til det og lagt banen et stykke derfra.

Klaus Wiese sagde, at han også godt kunne forstå dem, der har et dejligt hus ned til Solbjerg og vil være kede af at miste det. Selv om det også er væsentligt, så er det dog et hus, og det kan erstattes. Her går virksomheden i stå så længe, der er tegnet en linjeføring langs med den, fortalte han. Når der er så lang ventetid, så syntes han ikke, det var helt rimeligt, at der ikke bliver taget hensyn til produktionsejendomme, hvor der er investeret mange penge. Klaus Wiese fortalte, at hans to landbrugsejendomme repræsenterer rigtig mange penge, og at de nu er totalt usælgelige, og der kan ikke foretages nogen investeringer, for ingen kan være sikre på at få pengene hjem igen. Han sagde også, at han vidste at der var andre landmænd i området, der var i samme situation.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen svarede, at Banedanmark selvfølgelig ikke har mulighed for at ændre på rammerne for lovgivningen, men produktionsejendommens beliggenhed i området kan Banedanmark tage med i de kommende undersøgelser. Problemet ved at køre udenom én produktionsejendom er, at man måske bare rammer ind i en anden længere henne af strækningen. Martin Munk Hansen fortalte, at når man flytter på en højhastighedsbane som Hovedgård-Hasselager, så har det en effekt meget langt væk. Så det er en optimering, der skal ses på i den store skala.

Lene Andersen fortalte, at hun har en gård ned til Solbjerg-Stilling Sø og fortalte, at den vestlige linjeføring fra forundersøgelsen skærer deres jord to steder. Lene Andersen sagde, at ikke så meget handlede om det tabte areal, som det handlede om herlighedsværdien af hendes grund, som hun mente var væsentlig mere end de førnævnte ti kroner pr kvadratmeter.

Lene Andersen spurgte også, hvorfor det skal tage ti år at beslutte, hvorvidt banen skal anlægges.

Banedanmarks kommentarer

Det første spørgsmål blev ved en fejl ikke besvaret til mødet, men Banedanmark kan oplyse, at der ikke gives erstatning for tabt herlighedsværdi af ejendomme.

Martin Munk Hansen forklarede, at det heller ikke tager ti år. Han forklarede, at Banedanmark er blevet sat til at undersøge projektet allerede nu, netop for at mindske usikkerheden om, hvor banen skal ligge. Projektet bliver undersøgt fra nu og frem til slutningen af 2017, og så forventes det, at politikerne vil tage en beslutning om en linjeføring i 2018. For Martin Munk Hansen var enig i, at usikkerheden jo næsten er det værste ved det her. Det er derfor projektet er sat i gang nu. For fra et teknisk synspunkt, så havde det været nemmere at vente med at starte projekteringen til lige før banen skal bygges. Men linjeføringen vil blive lagt fast nu, og det er for at sikre borgerne og fjerne utrygheden og usikkerheden.

Martin Berg fra Ravnholt sagde, at han kunne se, at banen kommer til at ligge cirka 50 meter fra hans hæk, og spurgte derfor hvilke principper der er for ekspropriation af de ejendomme, der ikke ligger på banen, men ligger meget tæt på banen? For han mente at værdien af hans ejendom ville falde til ingenting, hvis der kommer et tog 50 meter fra hans hæk.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen fortalte, at lovgivningen for ekspropriation er lavet for dem, der fysisk mister noget af deres ejendom. Så hvis der ikke fysisk tages noget af en ejendom, så er der ikke lovmæssigt grundlag for at ekspropriere. Der er heller ikke noget grundlag for at give erstatning for tabt herlighedsværdi eller lignende. Men bliver ejendommen for eksempel støjbelastet, så vil der være mulighed for at få tilskud til at afhjælpe det. Det kan for eksempel være ved at udskifte vinduerne i ejendommen.

Martin Berg spurgte opfølgende, om det betød, at det er hans tab, hvis hans hus falder i værdi fra eksempelvis 2,5 millioner kroner til 1 million kroner og han dermed bliver insolvent.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen bekræftede, at det er tilfældet, da der ikke er lovmæssigt grundlag for at ekspropriere i en sådan situation.

Høringsproces

Margrethe Lyngs Mortensen læste spørgsmål op fra to deltagere på borgermødet, der spurgte hvorvidt borgerne vil blive hørt i den anden høring og hvor store mulighederne er for at påvirke projektet i den høring.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen svarede, at Banedanmark vil samle kommentarerne fra borgermøderne og høringssvarene og vil sætte rådgiverne i gang med at arbejde på projektet og skabe nye ideer. Hvis Banedanmark finder ud af, at en af de nuværende linjeføringer ikke længere er aktuel, og i stedet vil arbejde videre på en anden linjeføring, så vil der blive orienteret om det på Banedanmarks hjemmeside.

Martin Munk Hansen fortalte, at den anden høring, hvor VVM vil blive fremlagt, forventes at starte omkring årsskiftet 2016/2017. Han gentog også, at afdelingen endnu ikke har haft en høring, der ikke gav anledning til ændringer i projektet. Høringerne tages bestemt alvorligt, og det er et tidspunkt, hvor Banedanmark går i dialog med borgerne. I den anden høring vil der formentlig være et par alternativer til linjeføring, og derfor vil meget af høringen omhandle de alternativer.

Jørgen Christensen spurgte om høringen vil blive lagt på Banedanmarks hjemmeside næste gang, for han mente ikke at idéfasehøringen stod på hjemmesiden, og sagde, at man kun kan se den i Skanderborgposten.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen sagde, at høringen bestemt er annonceret på Banedanmarks hjemmeside.

Marianne Gasbjerg bad Banedanmark om næste gang at bruge et lokalblad, der berører Solbjerg i stedet for Skanderborg, da det ikke er alle, der får de lokalblade Banedanmark har annonceret i.

Diverse

Marianne Gasbjerg spurgte også, om man kan forvente, at alle de mindre veje omkring Solbjerg, som banen krydser, vil blive ført eller under banen. Derved sikres sammenhængskraften mellem Solbjerg og de mindre landsbyer, mente hun.

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at alle betydende veje vil blive ført over banen på bro eller under banen i tunnel. Der kan være nogle mindre stier og veje, der vil blive omlagt. Han sagde, at han ikke på nuværende tidspunkt ville love, at det vil blive gjort for samtlige veje, da det først skal undersøges i det kommende arbejde.

Jørgen Christensen bad Banedanmark om at opdatere kortene.

Banedanmarks kommentarer

Jeppe Just svarede, at Banedanmark arbejder med de seneste kort fra 2014, og de bliver løbende opdateret.

Banedanmark kan supplere, at de flyfoto der lægger bag det dynamiske kort, der er vist på hjemmesiden dog er en ældre dato. Det skyldes tekniske vanskeligheder, og det vil blive opdateret så hurtigt som mulig. Men det skal understreges, at det ikke er det kort, der bruges til at projekttere ud fra.

Karsten Skjødt fra Tiset sagde, at hans erfaringer om det politiske liv var, at borgerne i Solbjerg var nødt til at stå sammen for at få indflydelse på høringsprocessen.

Brian Jonassen spurgte om det er rigtigt, at Flensborg hovedbanegård er blevet flyttet ud fra Flensborg og ind på en lige linje med banen mellem Aarhus og Hamborg, da det bliver set som et gode for Flensborg.

Banedanmarks kommentarer

Martin Munk Hansen svarede, at han godt havde hørt om det, men var ikke bekendt med projektet.

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