



Nyt godsspor til Esbjerg Havn

Debatoplæg til idéfase

banedanmark



Deltag i debatten

For at sikre at alle relevante og lokale forhold i projektet belyses, opfordrer Banedanmark alle borgere, interesseorganisationer, virksomheder, myndigheder m.fl. til at indsende kommentarer, ideer, forslag, spørgsmål og indsigelser. Alle henvendelser skal fremsendes, så de er modtaget i Banedanmark senest den 23. juni 2010.

Henvendelse kan ske til

Banedanmark
Projekt Esbjerg Havn
Amerika Plads 15
2100 København Ø
E-mail: esbjerg@bane.dk

Udgivet af Banedanmark

Maj 2010

Kortgrundlag: Trafikstyrelsen, Banedanmark, Kort & Matrikelstyrelsen

Foto: Peter Thornvig

ISBN 978-87-90682-73-6



Forord

Der skal anlægges en enkeltsporet godsbane til Esbjerg Havn, hvis de involverede parter kan blive enige om finansieringen. Derfor har Trafikstyrelsen igangsat et projekt, der skal undersøge, hvordan dette bedst muligt lader sig gøre. Pr. 1. maj 2010 er anlægsopgaverne i Trafikstyrelsen blevet overført til Banedanmark, som nu viderefører opgaverne.

Staten har bevilget et tilskud på 100 mio. kr. til projekterings- og anlægsarbejdet, men det er en forudsætning for projektets gennemførelse, at der er lokal medfinansiering, og at der søges om EU-støtte.

Beslutningen tager udgangspunkt i den politiske aftale „En grøn transportpolitik“ fra 29. januar 2009. Her blev det besluttet at gennemføre en undersøgelse af mulighederne for at styrke godstransport på jernbane dels på havnearealer og dels på restbaner. Undersøgelsen blev færdig i efteråret, og det blev herefter besluttet at yde puljefølge til et havneprojekt i Esbjerg.

I det forberedende arbejde indgår en hovedløsning og et alternativ, og det indgår desuden i projektet at afdække, om disse løsninger forhindrer et eventuelt senere anlæg af et dobbeltspor til person- og godstransport. Også 0-Alternativet skal undersøges, - altså konsekvenserne i den situation, hvor der ikke anlægges nye spor.

Undersøgelsesarbejdet omfatter bl.a. indledende projektering og undersøgelse af projektets påvirkninger af omgivelserne samt afværgesforanstaltninger.

Projektet gennemløber en proces med 2 offentlige høringer. Den første offentlige høring er en idéfase, som igangsættes med projektets overordnede indhold i dette debatoplæg. Høringsperioden er fra den 12. maj til den 23. juni 2010. I samme periode gennemføres tillige en strategisk miljøvurdering af planen.

Den anden offentlige høring gennemføres i efteråret 2011 på baggrund af en høringsudgave af miljøredegørelsen, og der afholdes et borgermøde om projektet. I miljøredegørelsen beskrives projektet og dets påvirkninger af omgivelserne.

Der skal foreligge et beslutningsgrundlag til politisk behandling i 2012.

Med dette debatoplæg informerer vi på et foreløbigt grundlag om projektets baggrund og muligheder.

God debat!



Martin Munk Hansen
Områdechef

Baggrund

I den politiske aftale „En grøn transportpolitik“ fra januar 2009 indgået mellem Regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance lægges der vægt på styrkelse af gods på jernbanen.

Det hedder bl.a., at navnlig på lange distancer er godstransport på banenettet en vigtig og miljøvenlig transportmulighed for virksomhederne. Parterne ønsker at styrke banegodstrafikkens konkurrencedygtighed, så den i højere grad bliver et attraktivt alternativ for erhvervslivet.

Det bemærkes videre i aftalen, at de samlede investeringer i forbedring og udbygning af jernbanen tillige vil styrke mulighederne for godstransporten, men der er derudover behov for en særlig indsats i forhold til jernbanegods, herunder bedre forbindelser til havnene.

På baggrund af aftalen blev der iværksat en indledende undersøgelse af en række godsbane- og havnebaneprojekter, herunder også for Esbjerg Havn.

I den politiske aftale fra oktober 2009 „En moderne jernbane“ gentager forligskredsen ønsket om styrkelse af gods på jernbanen. Udover at igangsætte en række banegodsinitiativer blev parterne også enige om at styrke samspillet mellem jernbanen og havnene i bl.a. Esbjerg. Inden for rammerne af jernbanegodspuljen på 200 mio. kr. blev der afsat 100 mio. kr. til et statsligt bidrag til en ny sporforbindelse til Esbjerg Havn, og det anføres i aftalen, at projekterne kun gennemføres, hvis der er lokal opbakning, og at der tilvejebringes privat/kommunal/EU medfinansiering.

Trafikstyrelsen har efterfølgende igangsat et projekt, som hermed præsenteres i forbindelse med den første offentlige høring, nemlig idéfasen.

Pr. 1. maj 2010 er anlægsprojekterne i Trafikstyrelsen overført til Banedanmark, hvor de videreføres.

2 forslag til løsninger samt 1 undersøgelsestema

Baneprojektet for Esbjerg Havn indeholder i dette debatoplæg 2 forslag til løsninger samt yderligere et undersøgelsestema. Løsning 1 betragtes som hovedforslaget, og løsning 2 betragtes som alternativet hertil. Undersøgelsestemaet er medtaget for at kunne afdække eventuelle forhindringer i de 2 fremlagte løsninger for en eventuel gennemførelse i fremtiden af undersøgelsestemaet. Også 0-Alternativet skal undersøges, – altså konsekvenserne i den situation, hvor der ikke anlægges nye spor.

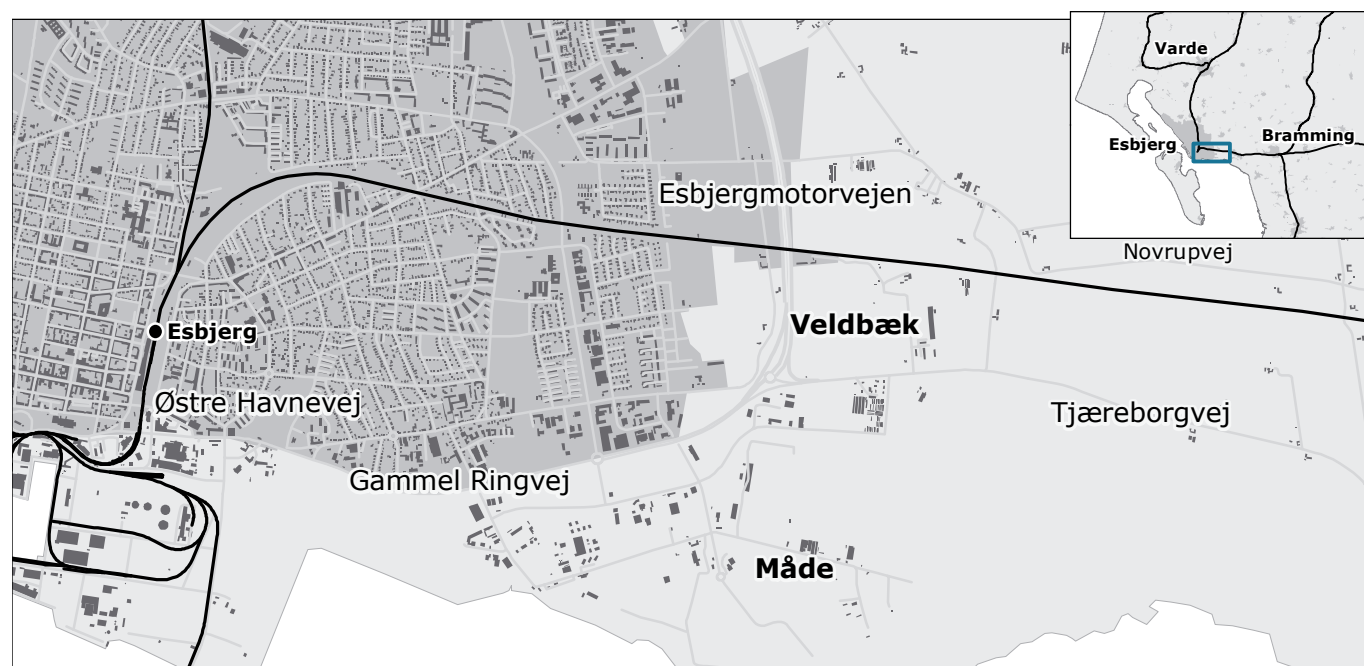
De nuværende sporforhold

Den eksisterende, dobbeltsporede jernbane fra Bramming løber fra øst mod vest gennem Esbjerg by, hvor den drejer i en skarp kurve mod syd til Esbjerg Station. Der er sporforbindelser mellem de 2 hovedspor i Esbjerg og Bramming, men ikke i Tjæreborg.

Den eksisterende, enkeltsporede bane fra Herning via Varde til Esbjerg løber fra nord mod syd til Esbjerg Station, hvor sporene flettes sammen med sporene fra Bramming.

Sporene fortsætter gennem Esbjerg Station, og efter perronerne samles sporene i 2 spor, som i en skarp kurve svinger mod vest til Esbjerg Havn.

Det er disse sporforhold, som er udgangspunktet for forslagene til anlæg af en godsforbindelse til Esbjerg Havn. De 2 forslag er udelukkende godsforbindelser, hvor den ene anlægges fra vest for Tjæreborg, og den anden anlægges fra Esbjerg Station.



— Eksisterende spor

0 1 km



Esbjerg Havn

Esbjerg Havn har planer om at udvide havneaktiviteterne til et helt nyt havneområde med en gods-terminal sydøst for de eksisterende havneaktiviteter, og der ønskes en jernbaneforbindelse til dette område. Dermed kan der skabes et intermodalt og effektivt knudepunkt, hvor der kan udveksles gods mellem transportformerne skib, bane og vej.

Den nuværende bane til havnen – herunder rangersporene – kan ikke anvendes i relation til banebetjening af havneudvidelsen mod sydøst.

Isoleret set har havnen ingen interesse i at få en jernbaneforbindelse for persontrafik øst om byen. Men Esbjerg Kommune har udtrykt ønske om, at der i forbindelse med anlæg af en godsbane ikke lægges hindringer i vejen for en eventuel senere udvidelse til en kombineret person- og godsbane syd om Esbjerg. Derfor undersøges en sådan på overordnet niveau.

Løsning 1: Godsspor fra Tjæreborg

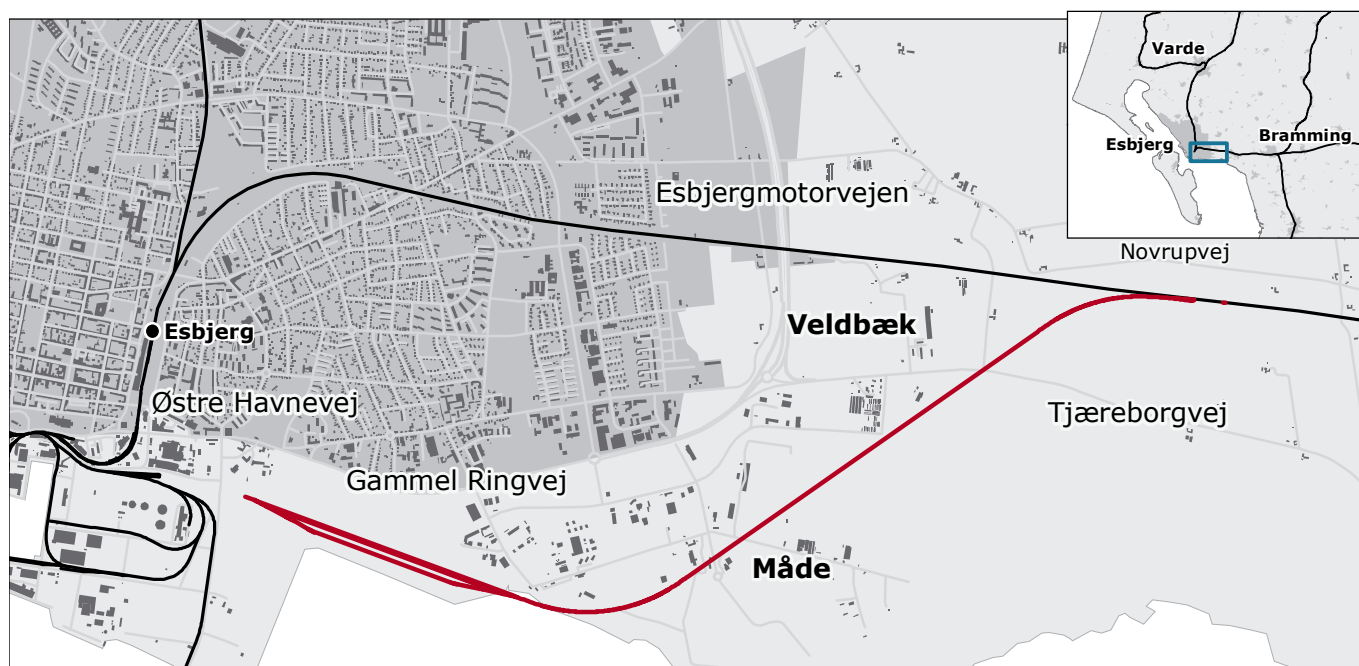


I løsning 1 afgrener et nyt spor fra hovedbanen i det åbne landskab vest for Tjæreborg i en kurve mod sydøst (hen mod fotografen).

Trafikken

Denne løsning baseres på, at Esbjerg Havn betjenes direkte af godstog fra og til øst. Godstog, der kommer fra nord, må derfor vende både på Esbjerg Station og i Bramming for herefter vest for Tjæreborg at kunne køre sydøst om Esbjerg til et nyt industriområde på havnen.

Lokomotivet kører til og fra en ny godsterminal, hvor godsvognene kan rangeres, og godset omlæsses.



— Løsning 1 — Eksisterende spor

0 1 km 

Infrastrukturen

I denne løsning anlægges en ca. 5,6 km lang enkeltsporet godsbane, som afgrener på den eksisterende bane fra Kolding vest for Tjæreborg i retning sydøst om Esbjerg via Veldbæk og Måde til et planlagt industrikvarter på havnen syd for Gammelby Ringvej. På havneområdet etableres en godsterminal med mindst 2 spor på hver 750 m. Det ene spor skal anvendes til hensætning af vogne, det andet til rangering. Som fremtidssikring kan der etableres et 3. spor, så der bliver kapacitet til både et ankomende, et afgående samt et rangerende tog.

Påvirkning af omgivelserne

I korridoren for løsningen har Banedanmark identificeret et antal naturlokaliteter, der skal undersøges nærmere som led i miljøundersøgelserne. Det drejer sig om vandhuller, vandløb, moser og enge, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Hertil kommer yderligere lokaliteter, der kan have biologisk værdi og være levesteder for Bilag 4-arter i henhold til habitatdirektivet eller arter opført i Rødlisten. Korridoren indeholder dele af Natura 2000-området H78 Vadehavet med Ribe Å, Tved Å og Varde Å vest for Varde, men løsningen berører ikke området direkte.

Under anlægsarbejdet og i selve driften af jernbanen vil der ske en øget støjpåvirkning i området. Banedanmark igangsætter undersøgelser, som skal afklare omfanget af støjpåvirkning samt indbygge afværgeforanstaltninger for støjgener i projektet.

Løsning 2: Godsspor fra Esbjerg Station

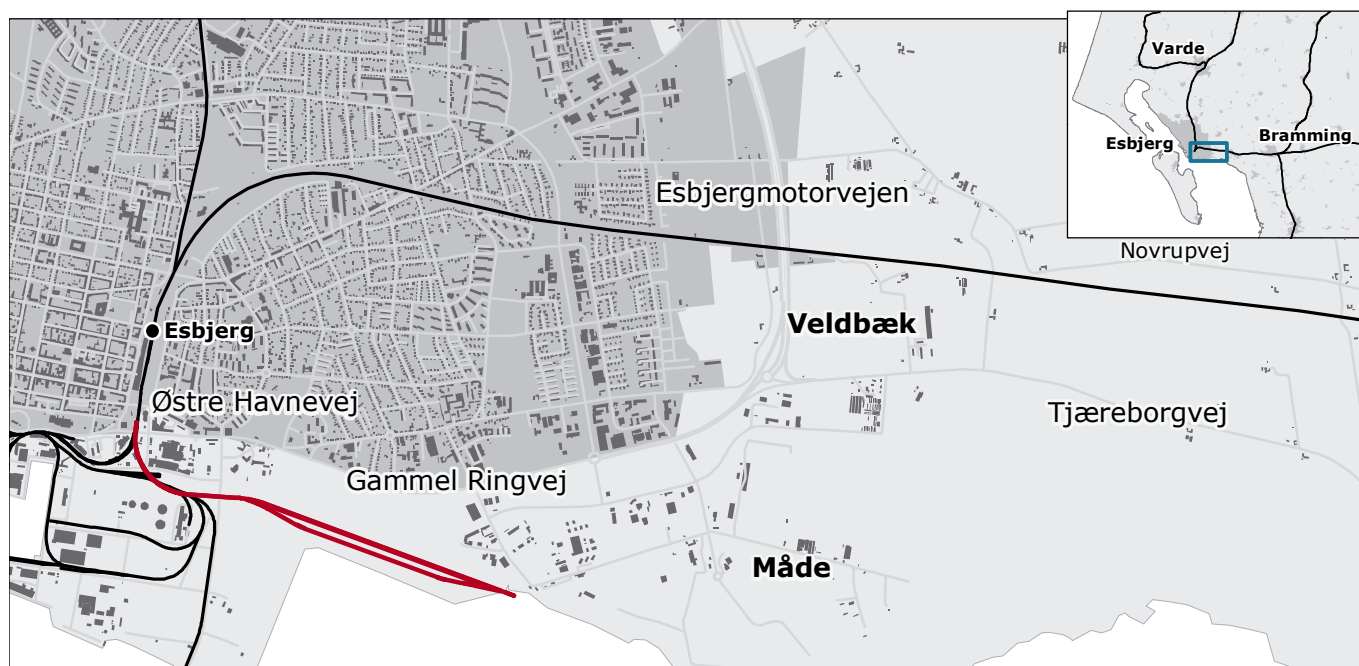


I løsning 2 anlægges et nyt spor syd for Esbjerg stationsområde i en kurve mod øst (mod venstre).

Trafikken

Denne løsning baseres på, at alle godstog ekspederes gennem Esbjerg Station og videre et stykke ad den eksisterende bane til havnen, og ved Østre Havnevej drejer banen syd om Esbjerg mod øst til et nyt industriområde på havnen. Lokomotivet kører til og fra en ny godsterminal, hvor godsvognene kan rangeres, og godset omlæsses.

Ved denne løsning skal godstogene køre en længere strækning end i løsning 1, og de kommer til at køre gennem beboelseskvarterer langs den eksisterende bane til Esbjerg Station og videre til havnen.



— Løsning 2 — Eksisterende spor

0 1 km 

Infrastrukturen

I denne løsning anlægges en ca. 2,4 km lang enkeltsporet godsbane, som afgrener fra den eksisterende bane syd for Esbjerg Station, hvor den drejer mod øst til et planlagt industrikvarter på havnen syd for Gammelby Ringvej.

På havneområdet etableres en godsterminal med mindst 2 spor på hver 750 m. Det ene spor skal anvendes til hensætning af vogne, det andet til rangering. Som fremtidssikring kan der etableres et 3. spor, så der bliver kapacitet til både et ankommende, et afgående samt et rangerende tog.

Påvirkning af omgivelserne

Denne baneløsning føres igennem et industriområde uden beskyttede naturområder. Løsningen planlægges dog i umiddelbar nærhed af Natura 2000-området H78 Vadehavet med Ribe Å, Tved Å og Varde Å vest for Varde, og det skal vurderes, om projektet vil kunne påvirke natur, der er beskyttet efter EU-regler.

Under anlægsarbejdet og i selve driften af jernbanen vil der ske en øget støjpåvirkning i området, som dog allerede i dag er præget af erhvervsaktiviteter. Banedanmark igangsætter undersøgelser, som skal afklare omfanget af støjpåvirkning samt om nødvendigt indbygge afværgeforanstaltninger for støjgener i projektet.

Tema: Eventuel person- og godsbane

Trafikken

Dette undersøgelsestema omfatter en eventuel, dobbeltsporet bane til såvel person- som godstransport syd om Esbjerg.

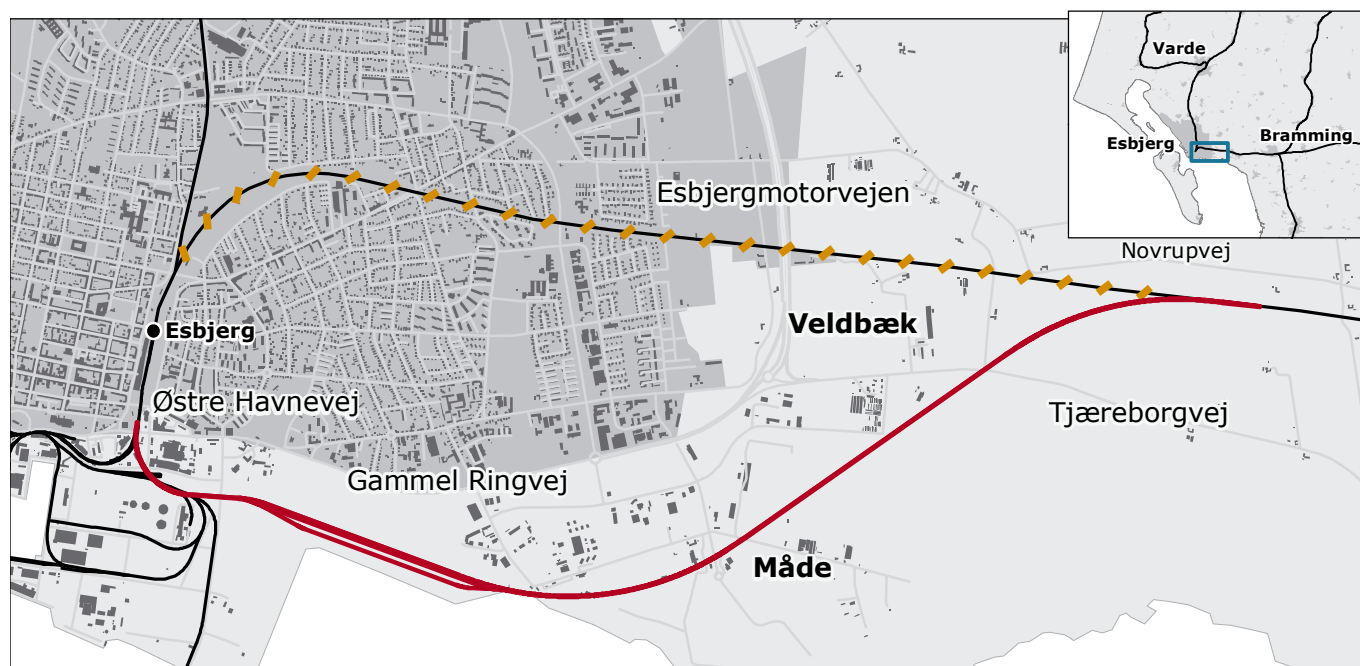
Togtrafikken ledes i løsningen til Esbjerg Station syd om byen, og dermed ophører trafikken på banen gennem beboelseskvarterne i den østlige del af Esbjerg.

Hvis det besluttet at anlægge spor som i løsningerne 1 og 2, vil den valgte løsning kunne give begrænsninger i mulighederne for eventuelt senere at anlægge denne løsning. For at kunne vurdere disse forhold undersøges dette tema, men kun på et overordnet niveau.

Infrastrukturen

I temaet anlægges der en dobbeltsporet bane til såvel person- som godstransport, der ligner en kombination af løsning 1 og 2. Den dobbeltsporede bane afgrener fra den eksisterende bane vest for Tjæreborg i retning sydøst om Esbjerg via Veldbæk og Måde til et planlagt industrikvarter på havnen syd for Gammelby Ringvej. Herfra videreføres banen mod vest, hvorefter den drejer mod nord og kobles til den eksisterende bane ved Østre Havnevej syd for Esbjerg Station. Den samlede banelængde er på ca. 6,8 km.

På havneområdet etableres en godsterminal med mindst 2 spor på hver 750 m. Det ene spor skal anvendes til hensætning af vogne, det andet til rangering. Som fremtidssikring kan der etableres et 3. spor, så der bliver kapacitet til både et ankomende, et afgående samt et rangerende tog.



— Eventuelt senere — Eksisterende spor ◆ Togtrafik ophører

0 1 km



Påvirkning af omgivelserne

I korridoren for løsningen har Banedanmark identificeret et antal naturlokaliteter, som skal undersøges nærmere som led i miljøundersøgelserne. Det drejer sig om vandhuller, vandløb, moser og enge beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3.

Hertil kommer yderligere lokaliteter, der kan have biologisk værdi og være levesteder for Bilag 4-arter i henhold til habitatdirektivet eller arter opført i Rødlisten. Løsningen forløber i umiddelbar nærhed af Natura 2000-området H78 Vadehavet med Ribe Å, Tved Å og Varde Å vest for Varde, men berører ikke området direkte.

Under anlægsarbejdet og i selve driften af jernbanen vil der ske en øget støjpåvirkning i området. Banedanmark igangsætter undersøgelser, som skal afklare omfanget af støjpåvirkning samt indbygge afværgeforanstaltninger for støjgener i projektet.



I dette område planlægges udvidelse af Esbjerg Havn, og hér kan der placeres en godsterminal som endepunkt for hver af de 2 løsninger.

0-Alternativet

Også 0-Alternativet skal undersøges. 0-Alternativet beskriver den situation, hvor der ikke anlægges nye spor, og hvor der tages udgangspunkt i den trafikale situation på det tidspunkt, hvor en løsning kunne være udført. 0-Alternativet betegnes også som „Basissituationen” og tjener således som et sammenligningsgrundlag i forhold til en eventuelt kommende, ændret situation.

Arealbehov

Det forudsættes i baneprojektet, at der er foretaget den nødvendige kystopfyldning på havneområdet, inden en ny bane etableres.

Banen følger den udlagte korridor, der er reserveret til en godsbane i kommuneplanen.

Der vurderes ikke at være specielle problemer i forbindelse med arealerhvervelse, idet størsteparten af de nødvendige arealer til en bane ligger på landbrugsjord eller på ikke udnyttede erhvervsområder.

Påvirkninger af miljøet

Som en del af projektet gennemføres undersøgelser af anlæggenes mulige påvirkning af omgivelserne, bl.a. naturområder, beskyttede dyre- og plantearter, kulturhistoriske interesser og grundvandsforhold. Banedanmark vil undersøge jernbanens mulige påvirkning af et antal naturlokaliteter.

Korridoren for jernbanen indeholder dele af Natura 2000-området H78 Vadehavet med Ribe Å, Tved Å og Varde Å vest for Varde. En ny jernbane i nærheden af Natura 2000-området vil virke som en øget barriere for dyr, der krydser banen. Det betyder, at dyrenes muligheder for at sprede sig i landskabet forringes. Dette kan afhjælpes ved forskellige former for faunapassager under banen eller ved erstatningsområder for de dyrearter, der bliver påvirket.

Som følge af jernbanens placering i nærhed af Vadehavet foretager Banedanmark undersøgelser af, hvordan et forandret klima vil kunne påvirke anlægget.

Anlægsarbejde vil medføre forøget støj i området i den periode, hvor arbejdet står på. Støjen øges bl.a. i forbindelse med etablering af f.eks. en bro og ved kørsel af jord og materialer. Også under driften af jernbanen vil støjen kunne øges.

Banedanmark igangsætter undersøgelser, som skal afklare omfanget af støjpåvirkning samt indbygge afværgeforanstaltninger for støjgener i projektet.

Det videre forløb

En idéfase er den første af 2 offentlige høringer om et nyt, stort anlægsprojekt. I denne fase kan alle borgere, interesseorganisationer, virksomheder, myndigheder m.fl. fremkomme med kommentarer, indsigelser – eller helt alternative forslag – samt ideer til, hvad der bør belyses, således at flest mulige hensyn kan indgå i den videre planlægning.

I idéfasen bliver alle henvendelser om projektet registreret. Henvendelserne bliver bearbejdet og vurderet af Banedanmark, og de vil eventuelt indgå i det videre arbejde. Banedanmark vil efter idéfasen udarbejde et høringsnotat, der dokumenterer forløbet af idéfasen. Notatet offentliggøres på tryk og på Banedanmarks hjemmeside, hvor der også vil være adgang til at læse henvendelserne i deres fulde omfang.

Fra idéfasen og frem til den anden offentlige høring vil Banedanmark foretage en indledende projektering og i den forbindelse udarbejde en miljøredegørelse, der beskriver anlæggets påvirkning af omgivelserne.

Den anden offentlige høring i efteråret 2011 er på 8 uger og igangsættes på baggrund af projektets miljøredegørelse. Der vil i denne periode blive afholdt et borgermøde i Esbjerg. Tid og sted for mødet vil blive annonceret i de lokale medier. Offentligheden kan således igen fremkomme med synspunkter både mundtligt og skriftligt om projektet.

Efter den offentlige høring udarbejder Banedanmark et høringsnotat som dokumentation på den gennemførte proces. Forslag, ideer og kommentarer vil blive indarbejdet i projektet i det omfang, det er muligt under hensyntagen til de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer.

I 2012 fremlægger Banedanmark grundlag for en politisk beslutning, og hvis der er politisk ønske om at fremme projektet, skal der herefter udarbejdes forslag til anlægslov med henblik på vedtagelse i Folketinget.

Baneprojektet i Esbjerg er beskrevet på et forundersøgelsesniveau i en rapport fra september 2009 om screening af havneforbindelser og restbaner.

Rapporten findes på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk under Baneprojekter > Godsscreening.