

banedanmark



Notat

Ny Bane Hovedgård-Hasselager – idéfasehøring VVM

Banedanmark har fra den 8. juni til den 21. august gennemført VVM-idéfasehøring.

Banedanmark har modtaget 25 høringssvar fra både borgere, foreninger og offentlige myndigheder. Derudover modtog Banedanmark mange kommentarer og henvendelser på de to borgermøder, der blev afholdt i Grumstrup og Solbjerg i slutningen af juni 2015. Alle henvendelser er behandlet i vedhæftede høringsnotat.

Den mulige nye jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager vil være ca. 23 km lang og vil være ca. 6 km kortere end den eksisterende banestrækning. Jernbanen vil tillade hastigheder op til 250 km/t, og vil dermed muliggøre en køretidsbesparelse på ca. seks minutter på strækningen mellem Horsens og Århus. Den nye strækning bidrager til øget banekapacitet i Østjylland.

I høringen blev fremlagt de to linjeføringsforslag som har indgået i beslutningsgrundlaget for at igangsætte undersøgelserne. Begge de foreslåede linjeføringer løber gennem Grumstrup og skiller ved Gjesing, hvorefter det østlige forslag forløber umiddelbart øst for Solbjerg og gennem Astrup, hvor den passerer vest om Astrup Kirke. Mens det vestlige forslag forløber vest for Solbjerg og passerer Solbjerg Sø på en bro.

Optimerede VVM-linjeføringer

Banedanmark har foretaget en optimering af oprindelige skitser til linjeføringer fra Trafik- og Byggestyrelsens forundersøgelse/screening fra 2013.

Optimeringen er foretaget på baggrund af høringssvar fra idéfasehøringen og på de indledende analyser. Disse optimerede linjeføringer vil danne baggrund for de videre VVM-undersøgelser af en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager.

Som resultat af optimeringen arbejdes der videre med tre VVM-linjeføringsforslag:

- **En vestlig linjeføring** der forløber vest om Solbjerg og passerer Solbjerg sø på en lavbro. I forhold til den oprindelige vestlige linjeføring passerer denne Solbjerg Sø længere mod vest, hvor søen er smallere og passerer vest om Blegind mod tidligere øst om Blegind. I forhold til den oprindelige østlige linjeføring er denne 570 meter kortere.
- **En østlig linjeføring** der tager større hensyn til omgivelserne ved passage af området ved Solbjerg og Astrup Kirke, hvor linjeføringen er lagt længere mod øst end oprindeligt foreslået, hvorved jernbane vil passerer længere væk fra en større ny udstykning i Solbjerg og sikrer sammenhæng mellem Solbjerg/Astrup og Astrup Kirke. I forhold til den oprindelige østlige linjeføring er denne 450 meter længere.
- Endelig er der tilføjet **en central linjeføring**, hvor banen forløber i en mere nord-syd gående retning, og passerer mellem Solbjerg Sø og Solbjerg. Linjeføringen er tilføjet for at undersøge en løsning, der imødekommer høringssvar om at undgå en linjeføring, der blokerer for

Solbjergs muligheder for at udvide mod øst og nord, sammenhæng mellem Tiset, Ravnholt og Solbjerg og ikke påvirker Solbjerg Sø i form af en lavbro.

Den centrale linjeføring vil passere Solbjerg i samme korridor som landevej 433 mellem Horsens og Aarhus. Landevej 433 fungerer på nuværende tidspunkt som barriere mellem Solbjerg og Solbjerg Sø. Det vil indgå i de videre undersøgelser, hvorledes barriereeffekten påvirkes af den centrale linjeføring.

I forhold til den oprindelige østlige linjeføring er denne 850 meter kortere.

Linjeføringsforslagene fremgår af vedlagte kortbilag.

Alle tre forslag på strækningen mellem Hovedgård og Solbjerg/Solbjerg Sø er optimeret i forhold til de oprindelige skitser for at reducere antallet af krydsninger af eksisterende veje samt påvirkning af bysamfund og landbrugsejendomme. Således passerer alle linjeføringsforslag øst om Grumstrup frem for tidligere, hvor linjeføringerne forløb igennem byen.

Ved udarbejdelse af linjeføringerne er der taget hensyn til bl.a. arealmæssige, anlægstekniske, trafikale og miljømæssige forhold i det omfang, det kan lade sig gøre indenfor de tekniske og økonomiske rammer.

Linjeføringerne erstatter således de oprindelige skitser, som Trafik- og Byggestyrelsen i 2013 har udarbejdet, og vil danne baggrund for den videre VVM-proces. Linjeføringerne vil i den forbindelse blive undersøgt og bearbejdet, ligesom der vil blive indarbejdet afværgeforanstaltninger, med henblik på at begrænse jernbanens påvirkning af omgivelserne (støj m.v.).

Orientering af de lokale kommuner

De optimerede forslag til linjeføring er på et møde i teknikerudvalget præsenteret for de berørte kommuner, hvor der umiddelbart blev udtrykt anerkendelse for arbejdet med optimering af den østlig og vestlige linjeføring samt forslaget til en central linjeføring, der kan indgå i de videre undersøgelser.

Horsens kommune havde dog gerne set en linjeføring der i højere grad tog hensyn til passage af et skovområde samt et mindre bysamfund. Banedanmark vil foretage en screening af en alternativ linjeføring, med henblik på stillingtagen til om denne vil indgå i de videre undersøgelser.

Skanderborg kommune anførte, at det vestlige linjeføringsforslag vil vanskeliggøre Bleginds muligheder for at udvide mod vest. Banedanmark vil behandle dette forhold i VVM undersøgelserne.

