



Høringsnotat

- VVM-høring, elektrificering og opgradering Fredericia – Aarhus

Oktober 2017

banedanmark



banedanmark Høringsnotat



Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

www.bane.dk

Høringsnotat

Indhold	Side
Samlede høringssvar	4
Læsevejledning	4
Broløsninger	9
Stationer	30
Vejtrafik	32
Togtrafik	35
Miljøforhold	37
Støj & vibrationer	41
Elektromagnetisme	51
Elektrificering	56
Eldriftservitutter	58
Sikkerhed	67
Ekspropriationer	69
Ejendomsværdi	75
Linjeføring	78
Tidsplan, økonomi og den politiske beslutningsproces	79
Kommunikation	83
Andet	84

Samlede hørings svar

Læsevejledning

Banedanmark har modtaget 164 hørings svar fra borgere, foreninger, interesseorganisationer, virksomheder, kommuner og andre offentlige myndigheder. Hørings svarene gennemgås i det følgende efter emne. I nogle tilfælde optræder de samme afsendere af hørings svar flere gange eller med flere hørings svar, f.eks. i de tilfælde, hvor en borger har skrevet både som enkeltperson og som talsmand for en forening eller gruppe af borgere. I de tilfælde har de enkelte afsendere af hørings svar fået flere numre på listen.

Navngivningen af afsendere af hørings svar følger denne metodik:

- B= Borger
- BVE = Borger på borgermøde i Vejle
- BHE = Borger på borgermøde i Hedensted
- BHO = Borger på borgermøde i Horsens
- BSK = Borger på borgermøde i Skanderborg
- BAR = Borger på borgermøde i Aarhus
- F = Forening/Interesseorganisation
- FSK = Forening/Interesseorganisation på borgermøde i Skanderborg
- FAR = Forening/Interesseorganisation på borgermøde i Aarhus
- K= Kommune
- M= Myndighed
- V= Virksomhed
- VHE = Virksomhed på borgermøde i Hedensted

Nedenfor følger en oversigt over de indkomne hørings svar.

Hørings svar nr.	Afsender
1BVE	Hanne Iversen og Ejnar Hørdum
2BVE	Lene Hansen
3BVE	Lene Andersen, Toftumvej
4BVE	Jens Jørgen Eriksen
5BVE	Mads Nørtoft Petersen
6BVE	Charlotte Jacobsen
7BVE	Bjarne Andersen
8BVE	Ole Døssing
9BVE	Bjarne Bro
10BVE	Helene Hansen
11BVE	Anne
12BVE	John Johannesen
13BVE	Tage Schmidt
14BVE	Poul Martin Filtenborg
15BVE	Erik Søfelde, Vejle
16BVE	Jonas Nordbek

Høringssvar nr.	Afsender
17BVE	Tina Mathiesen
18BVE	Poul Lykkeskov
19BVE	Hanne M. Pedersen, Ulvedalen 21, 7120 Vejle Ø
20BVE	Niels Ibsgaard
21BHE	Torben og Vivi Frandsen, Kirkegade 46, Hedensted
22BHE	Søren Sørensen
23BHE	Anette Elise Pedersen
24BHE	Jette L. Christensen
25BHE	Erik Mathiesen, Jernbanegade 5, Løsning
26BHE	Vagn Sindberg
27BHE	Jakob Smidt, Gammelgade 6
28BHE	Bjarne Michelsen, Grønningen 8
29BHE	Bente Hunnerup
30BHE	Anonym spørger
31BHE	Steen Christensen
32BHE	Karin Iversen
33BHE	Louise
34BHE	Beboerne i ejendommen Grønningen 6, Hedensted
35BHE	Morten
36BHE	Lene Tingleff
37BHE	Jan Frimann
38VHE	Thorkil Nielsen, Løsning Vandværk
39BHE	Anders Pedersen og hustru, Jernbanegade 38, Løsning
40BHE	Hedensted Kommunes borgmester Kirsten Terkilsen, på vegne af flere borgere
41BHE	Per Larsen
42BHE	Jørn Pedersen, Remmerslundvej 62
43BHE	Ukendt spørger
44BHO	Kaj Aage Højgaard
45BHO	G. Damgård
46BHO	René Jensen
47BHO	Ulrik Tander
48BHO	Peter Hvilsted
49BHO	Torben Juul Hansen
50BHO	Anne Sofie Thuesen
51BHO	Niels Jørgen Rasmussen
52BSK	Ole Jensen
53FSK	Tina og Tove på vegne af Hylke Forsamlingshus
54BSK	Bent Askholm, Hylke
55BSK	Majbritt Nielsen, Stilling Byvej 20, 8660 Skanderborg
56BSK	Bent Jacobsen
57BSK	Bent Skovfoged Olsen
58BSK	Inge Kragh
59BSK	Benny Sørensen
60BSK	Henrik Falk Magnussen, Damvænget 13, Stilling
61BSK	Arne Kristensen
62BSK	Anders Skriver, Blindgade 7, 8660 Skanderborg

Høringssvar nr.	Afsender
63FSK	Britta Platz på vegne af Schæferhundeklubben, Teglgården 5, Skanderborg
64BSK	Nini Rossau, Blindgade
65BSK	Michael Holst Reinsmark, Horsensvej 15, Skanderborg
66BSK	Mads With, Hylke
67BSK	Michael Harritz, Banetoften
68BSK	Pia Eriksen
69BSK	Benny Andersen, Bakkedraget 14, 8362 Hørning
70BSK	Tyge Frank Nielsen
71BSK/BAR	Peter Franklin
72BSK	Janus Wehner
73BSK	Zanna Poulsen, Damagervej 8, Stilling
73BSK	Karsten Jensen
74BSK	Ellen Odgaard
75BAR	Ole
76FAR	SporJylland v. Jørgen Christensen, Tisetvej 24, 8355 Solbjerg
77BAR	Morten Frydenlund, Øster Alle 5, 8260 Viby
78BAR	Michael Stadsholt
79BAR	Torben Rønnow, Gl. Kongevej, Aarhus
80BAR	Bodil Kynde Pedersen, Haraldsgade 25, Viby Jylland
81BAR	Brian Steen Larsen
82BAR	Marianne Øien
83BAR	Bent Laursen
84M	Dansk Gas Distribution
85V	SuperBrugsen Stilling
86B	Arne Kristensen
87B	Anna og Lars Lang
88B	Janus Wehner
89B	Boris & Louise Hoyer Mathiasen, Århusvej 68, Mette Aschlund Nygaard, Damagervej 3, Kate & Preben Rode, Århusvej 66, Tom Doo Larsen, Damagervej 2, Mariann & Søren Gehrt, Århusvej 55, samt Karen Schelde & Laurits Terkildsen, Damagervej 5, 8660 Skanderborg
90B	Zanna Poulsen og Lars Frederiksen
91B	Ole Døssing
92B	Casper Rosenlund Hansen
93B	Vibeke Qvist Kring og Michael Damgaard Jensen
94B	Jan Christensen
95B	Andkær Østergaard
96B	Fa. Henning Poulsen
97B	Rikke & Thomas Gaarn Kristensen
98B	Tine Sørensen
99B	Vibeke Hansen
100V	Horsens Museum
101B	Bent Rohr Warming
102F	Børkop Lokalråd

Høringssvar nr.	Afsender
103B	Lene Ibsgaard Andersen og Henrik Andersen
104B	Tommy og Lisbeth Mortensen
105F	Løsning Borger- og Erhvervsforening v. formand Ninna Jessen
106M	Trekantområdets Varmetransmissionselskab I/S (TVIS) v. Anders Jepsen
107B	Lene og Anders Hansen, Hanne og Allan Bak
108B	Mikkel Elmegaard Boel
109B	Hanne Iversen og Ejnar Hørdum
110B	Karin Petersen
111B	Benny Andersen
112K	Fredericia Kommune
113B	Ole Jespersen
114K	Horsens Kommune
115K	Skanderborg Kommune
116V	Advokaterne Vermeij & Stauskær, Dueholm v. Lars Poulsen
117B	Lars og Hanne Rasmussen
118K	Hedensted Kommune
119M	DSB
120F	Dansk Industri
121F	Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk v. Niels Martin Madsen
122V	DK Advokaterne v. Mogens Bjerggaard
123B	Dorte Normann m.fl.
124B	Bent Laursen
125F	SPOR-Jylland
126B	Torben Juel Jørgensen
127B	Peter Dalby Baunsgaard
128K	Aarhus Kommune, Center for Byudvikling og Mobilitet
129B	Bendt Ladekjær
130B	Hanne Mirzaei Pedersen & Mohammad Mirzaei
131B	Søren Nissen og Annika Kirkeby
132B	Jesper Warming, Dreyer Arkitekter på vegne af matriklerne 14eø, 14fa, 14gl og 14gu, alle Viby By, Viby
133B	Michael Harritz
134V	Holst Advokater, på vegne af REMA Butiksejendomme A/S
135B	Svend Erik Jensen
136B	Anders Helsvig Mikkelsen
137B	Christina Forman
138V	Skov Advokater på vegne af Søren Casper Nørskov Hansen
139B	Claus Brix Laursen
140B	Bent Bang Jakobsen
141V	Bygholm Landbrugsskole, Rene Jensen
142B	Ejendomme langs jernbanen, Skanderborg

Høringssvar nr.	Afsender
143B	Inger Andersen
144B	Lise Christensen
145B	Borger ønsker anonymitet
146B	Pia Aaskov Stoltenhoff
147V	Codex Advokater på vegne af Susanne og Viggo Peter Rørbech Svendsen
148B	Hanne Hautop
149M	Energinet
150B	Åse Haugaard og Thøger Jensen
151B	Irene og Claus Schjødt
152B	Peter Franklin
153B	Christina og Karsten Nielsen
154B	Mikael Johansen
155B	Niels Bjørn Povlsgaard m.fl.
156B	Rene Jensen
157B	Borger ønsker anonymitet
158B	Peter Krai Jensen og Vibeke Eckhoff Jensen, Reventlowsvej 41, 8260 Viby
159B	Bjarne Laursen
160B	Annie Malmgren, Agerskovvej 2, 8362 Hørning
161B	Christoffer Pedersen, Grumstrupvej 5, 8660 Skanderborg
162B	Morten Frydenlund, Øster Alle 5, 8260 Viby
163B	Ole Bech og Pia Stab, Reventlowsvej 43, 8260 Viby
164K	Vejle kommune

Broløsninger

Broløsninger generelt

118K, Hedensted Kommune, pointerer, at afledte arbejder på broværker skal tage udgangspunkt i gældende vejregler samt have fokus på samfundsøkonomi og fremtidssikring.

44BHO spørger, om man kan sænke sporene frem for at hæve broerne for at undgå gener for trafikken, måske særligt i byerne.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har projekteret de skitserede vejforløb med udgangspunkt i vejreglerne. Dog gøres nogle steder undtagelser, hvis realisering af reglerne eksempelvis bevirker uforholdsmæssig omfattende arealinddragelse. Disse bliver samtidig godkendt hos kommunen, som er vejmyndighed.

Ved alle broer langs strækningen har Banedanmark undersøgt de mulige løsninger, og hvad der vil være det mest praktiske ved den pågældende bro. Det undersøges om man skal sænke sporene, gøre noget ved den eksisterende bro, skifte den ud eller helt fjerne broen. Mange steder spiller terræn og omgivelser ind på hvilken løsning, der er billigst.

118K, Hedensted kommune påpeger at alle løsninger bør gennemgås af en uvildig trafiksikkerheds og tilgængelighedsrevision inden valget af løsninger træffes endeligt.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er enig i dette.

44BHO ønsker at vide, om vedligeholdelsespligten overgår til lodsejer de steder, hvor et stykke vej bliver tilovers, når en bro lukkes, og vejen derefter ender blindt.

Banedanmarks kommentarer:

De eventuelle blinde veje som opstår som følge af brolukninger bliver behandlet på de ekspropriationsforretninger som foregår forud for anlægsarbejdet. I den forbindelse bliver det ligeledes aftalt hvor vedligeholdelsesforpligtelsen ligger i fremtiden.

Toftumvej

164K, Vejle kommune ønsker at medfinansiere en ny tunnel nord for Toftumvej.

1BVE har indgivet et forslag vedr. broen ved Toftumvej ved Børkop og spørger, hvordan det vil blive behandlet. Endvidere efterspørger 1BVE Vejle Kommunes byråds syn på sagen.

Banedanmarks kommentarer:

Når man indgiver et høringssvar, bliver der kigget på det i sammenhæng med alt det andet, der kommer ind i løbet af høringsfasen. Banedanmark vurderer om høringssvaret kommer med ny viden, f.eks. om lokale forhold der var ukendte. Hvis nogle forslag kan ændre projektet til det bedre inden for de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer, vil de blive indarbejdet i projektet. Alle input til høringsfasen fremlægges for de politikere, der skal tage beslutning om, hvorvidt projektet skal blive til noget.

Vejle kommunes svar (afgivet af borgmesteren på borgermødet)

Jeg kan kun sige, at der sikkert vil komme nogle forslag, der indbefatter en betydelig økonomisk del for Vejle Kommune. De forslag vil vi selvfølgelig tage med i den prioritering, som vi har i vores budgetfase, og det samarbejde, vi skal have med Banedanmark om de her løsningsforslag. Men det vil indgå i den samlede vurdering, som kommunen har på alle de anlægsprojekter, vi skal gennemføre henover årene. Dem vil vi vurdere, sende dem i Teknisk Udvalg og få vurderet, indledningsvis, om det er praktisk muligt, og dernæst vil vi jo være tvunget til en politisk beslutning om, hvorvidt Vejle Kommune ønsker at ofre penge på et sådant projekt.

103B, ejeren af ejendommen Toftumvej 11 i Børkop, ser flere store udfordringer ved en evt. udvidelse samt hævnning af den nuværende bro i Toftum, herunder at vejen hæves med en meter fra broen og ned til niveau i svinget. Det betyder ifølge 103B, at der skal etableres en plantemur, og at der desuden skal etableres en cykelsti langs vejen, som ifølge 103B vil betyde, at en del af 103B's grund skal eksproprieres, og at cyklister og bilister fremover kommer tættere på 103B's hus. Endvidere mener 103B, at en sådan mur vil bringe bilister/cyklister i højde med husets stuevinduer, og at der dermed opstår indkigsgener og/eller udsyn fra huset lige ind i en mur.

Desuden er 103B bekymret for, at en ændring af broen vil medføre øget udstødning fra biler i hovedhøjde for ejendommens beboere. 103B oplyser desuden, at der i dag er hovedindgang til huset i samme plan som indkørsel, carport, værksted og øverste terrasse, og hvis tilgangen skal omlægges til den anden ende af grunden, vil der også skulle etableres trapper fra en ny carport og op til nuværende niveau. Dette vil ifølge 103B betyde, at gæster med ganghandicap eller som har barnevogne/klapvogne med ikke længere vil kunne tilgå ejendommen med samme lethed som nu. Endvidere er 103B

bekymret for, hvor gæster skal parkere fremover, samt om det vil være muligt at bruge den nuværende indkørsel til f.eks. dyrkning eller ophold.

I tilfælde af ekspropriation frygter 103B desuden en betydelig reduktion i antallet af brugbare kvadratmeter, da der i så fald skal reetableres carport samt cykelskur og evt. gæsteparkering for enden af haven. 103B mener i øvrigt, at det vil være besværligt for renovationsvogne at afhente affald, og at dette kan medføre yderligere ekspropriation af grunden.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark medgiver at grundløsningen ved Toftumvej justerer på et i forvejen smalt vejforløb, og at løsningen ikke optimerer vejforløbets nuværende ulemper. Det er dog Banedanmarks vurdering, at de angivne forhold kan løses på fornuftig vis. Siden høringsperiodens start har Vejle Kommune dog besluttet at medfinansiere projektet med de fornødne midler til gennemførelse af kommunens ønskede nordlige alternativ rundt om Toftum. Dette betyder samtidig at de forhold ved Banedanmarks grundløsning, som 103B bekymrer sig om, ikke bliver aktuelle. Tværtimod kommer Toftumvej 11 til at ligge på en lukket vej uden gennemkørende trafik.

104B er meget utilfreds med forslagene om udskiftning eller flytning af den eksisterende togbro i Toftum samt forslaget om at opføre en tunnel. 104B frygter således, at ændringerne resulterer i, at der vil komme yderligere tung trafik samt øget trafikhastighed gennem Toftum. 104B foreslår derfor en ringvej fra Andkærvej til Fælleshåbsvej nord om Toftum, en ringvej syd om Toftum, hvor Andkærvej fortsætter op til broen ved motortrafikvejen og derefter videre op til Fælleshåbsvej eller sluttet med en rundkørsel ved Krogbuskevej, eller at den eksisterende bro udvides, men at der stadig er lysregulering samt trafiknedsættende foranstaltninger og plads til de bløde trafikanter. 104B foreslår i denne sammenhæng, at ventetiden ved lysreguleringen kunne være længere, så vejen ikke er så attraktiv for biler.

Banedanmarks kommentarer:

Som alternativ til Banedanmarks grundløsning om at udskifte den eksisterende bro i Toftum til en højere, er der for Vejle Kommune undersøgt muligheder for at lade Toftumvej krydse banen hhv. syd og nord for den eksisterende bro. Disse to muligheder giver trafikalt set nogenlunde de samme forhold som de af 104B foreslåede linjeføringer. Alternativerne kræver kommunal medfinansiering.

Ved en udskiftning af den eksisterende bro med en ny bro på samme placering, vil den nye bro være bred nok til to smalle vejbaner, således at det ikke længere er nødvendigt med lysregulering på broen. Hvorvidt der som trafiksanering etableres lysregulering eller andre hastighedsnedsættende tiltag i området, er en kommunal beslutning. I så fald vil kommunen skulle medfinansiere disse tiltag.

107B og 109B kan ikke støtte nogen af de tre foreslåede løsninger ved Toftumbroen – med henvisning til bl.a. trafiksikkerhed, indkigsproblemer og udfordringer med ekspropriation. I stedet foreslår 107B, 109B og 131B en ringvej med cykelsti fra Vognavdsvej, bagom Ladegårdsbakken og til Fælleshåbsvej med rundkørsler mellem Brejning og Fælleshåbskolen samt ved Andkærvej/Vognsvadsvej/Toftumvej. 131B lægger hertil, at den sydlige løsning – hvor broen flyttes – vil gå ud over 131B's ejendom, hvorfor 131B i så fald vil bede om totalekspropriation.

Banedanmarks kommentarer:

Som alternativ til Banedanmarks grundløsning er der undersøgt alternativer for Vejle Kommune, der udover at løse Banedanmarks frihøjde problem ved den eksisterende bro, også opfylder andre af kommunens ønsker som vejmyndighed. En løsning som skitseret af 107B, 109B og 131B vil ligeledes være et kommunalt alternativ til Banedanmarks løsning. Vejle Kommune har ikke ønsket at undersøge denne mulighed.

Nogle linjeføringer vil kræve ekspropriation af hele eller dele af ejendomme i nærheden. I sidste ende er det Kommissarius ved Statens Ekspropriationer, der afgør hvorvidt en ejendom eksproprieres helt eller delvist. Det er muligt at læse mere om ekspropriation enten på Banedanmark hjemmeside (<https://www.bane.dk/da/Borger/Baneprojekter/Elektrificeringsprogrammet/Publikationer/Jernbanen-og-ekspropriation>) eller i afsnittet ekspropriation i dette dokument.

117B gør indsigelse mod den potentielle tunnelloøsning til afløsning af Toftumbroen med henvisning til, at denne løsning ikke er gennemtænkt ift. sikker skolevej og støjpåvirkning. 117B mener endvidere, at vejføringen ifm. en eventuel tunnelloøsning kraftigt vil forringe 117B's ejendom, både hvad angår herlighedsværdi, ejendomsværdi og tilkørselsforhold, særligt i glat føre.

Banedanmarks kommentarer:

Vejle Kommunes alternativ med en tunnelloøsning nord for eksisterende bro i Toftum, kan udføres med cykelsti langs vejen. Det er kommunens beslutning hvorvidt vejen udføres med cykelsti.

Banedanmark anlægger broerne/underføringerne og de tilhørende veje efter en helt række kriterier. En eventuel ekspropriation vil blive udført af ekspropriationskommisionen, der er en uvildig instans som fastsætter erstatningens størrelse. Synsunker hvad angår herlighedsværdi og tilkørselsforhold kan fremføres for ekspropriationskommisionen.

Skibsholtvej

5BVE spørger, hvilke overvejelser der ligger bag en eventuel nedlæggelse af broen ved Skibsholtvej mellem Bredballe og Daugård, samt hvad der er bevæggrunden for at lave en forholdsvis lang omkørsel frem for at etablere en bro på Skibsholtvej. 87B ønsker Skibsholtvej bevaret i sin fulde længde aht. adgangen til skoven syd for banen, ved at der bygges en ny bro. 87B oplyser i den forbindelse, at en nedlæggelse af broen vil gøre turen i skoven op mod tre gange så lang, og at adgangen vil følge en mere trafikeret vej. 87B mener at Banedanmark prøver at forhandle med Vejle Kommunes embedsmænd og politikere til at vælge løsningen med nedlæggelse af broen. 87B stiller sig uforstående for denne dialog, da Vejle Kommune er i fuld gang med at byudvikle i området Bredballe øst over Tirsbæk Bakker og på det nærmeste helt til Assendrup By.

164K (Vejle Kommune) accepterer en nedlæggelse af Skibsholtvej så økonomien i stedet kan benyttes til at etablere en tunnel nord for Toftumvej og en udvidelse af broen ved Østerbrogade.

Banedanmarks kommentarer:

De steder, hvor Banedanmark har været i kontakt med kommuner langs strækningen, om evt. nedlæggelse af broer, bygger det på en samlet overvejelse om, hvad det vil koste at erstatte broen, og om det er en forholdsvis kort mulig omvej, der kan etableres, hvad det er for en trafikmængde, der benytter broen osv. Nogle steder bliver Banedanmark og kommunen enige om, at det alligevel ikke er en god ide at lukke en bro, f.eks. hvis der viser sig alligevel at være mere trafik, end forventet. Ved Skibsholtvej har Vejle Kommune besluttet løsningen, der nedlægger den eksisterende vejforbindelse.

Dels er det for staten billigere at lave en erstatningsvej over marken til nabobroen i stedet for at bygge en ny bro, og dels kan det for kommunen give mening at bruge de penge, der spares ved at lukke en bro, et andet sted i kommunen – og dermed gøre noget for nogle flere eller et sted, der prioriteres mere lokalt. Når Banedanmark nedlægger en vej, er det en del af det kommunale vejnet, der laves om, og dermed noget, Banedanmark skal blive enige med de lokale parter om.

Overholmvej

29BHE spørger, hvor længe vejene/broerne vil være lukket – særligt broen ved Overholmvej i Hedensted. 28BHE spørger dertil, hvad der skal ske med trafikken ved Overholmvej, hvor broen efter planen skal omdannes, og henviser til en trafiktælling, som viser, at der kører 4.700-4.800 biler i døgnet.

118K ønsker at vejen dimensioneres til de omgivende veje og den aktuelle trafikbelastning. 118K mener at stigningen er for høj ned til en stærk befærdet kryds. 118K påpeger at løsningen skal overholde oversigtslinier i vejreglerne.

Banedanmarks kommentarer:

Det er planen på dette stadie, at en ny bro kan bygges ved siden af den eksisterende bro, dernæst lukkes vejen, og den eksisterende bro rives ned, hvorefter den ny bro skubbes på plads og vejen genåbnes. Dermed behøver man ikke lukke vejen, før man går i gang med støbning af den ny bro, men kun i den periode hvor vejen skubbes på plads.

Broen ved Overholmsvej er ikke bygget til moderne trafikforhold. Det tager Banedanmark højde for i arbejdet og i dialogen med kommunen. Hvordan man leder trafikken rundt i byen i øvrigt er en kommunal opgave.

Banedanmark mener at det projekterede tunnelprofil opfylder gældende regler.

Stitunnel ved Østerbrogade, Hedensted

30BHE spørger, hvor bred underføringen ved Østerbrogade i Hedensted bliver, og om der kan der etableres nye underføringer/broer.

Banedanmarks kommentarer:

Den nye tunnel ved Østerbrogade i Hedensted vil blive etableret i henhold til Banedanmarks praksis. Det betyder, at en ny tunnel vil være både bredere og højere end i dag. Den endelige udformning vil dog afhænge af dialog med Hedensted Kommune og eventuel kommunal medfinansiering.

118K, Hedensted kommune ønsker at udbygge gangtunnellen til en 12 m bred forbindelsestunnel til gående og cyklister. 118K ønsker at medfinansiere denne løsning så den nuværende bredde på 5 m bliver udvidet.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark mener at den projekterede tunnel overholder de krav, der stilles i vejreglerne mv. Banedanmark har derfor ingen planer om at finansiere en tunnel der er bredere end dette.

Hedensted Skovvej

118K, Hedensted kommune ønsker gangtunnellen fastholdt på sin nuværende placering. 118K ønsker at gangtunnellen overholder vejregler og dermed er 5 m bred.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har ingen planer om at ændre placeringen af denne tunnel. Banedanmark mener at det projekterede tunnelprofil opfylder gældende regler.

Bredgade

118K, Hedensted Kommune, ønsker at vejbredden bliver større og pointerer samtidig at stigningerne overholder vejreglerne.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark mener at den projekterede tunnel overholder de krav, der stilles i vejreglerne mv. Banedanmark har derfor ingen planer om at finansiere en tunnel der er bredere end dette.

Remmerlundsvej

118K, Hedensted kommune, tilslutter sig den løsning som Banedanmark har fremlagt. Dog ønsker 118K at løsningen parallelforskydes mod syd, så remmerlundsvej får udkørsel til Hedenstedvej samme sted som i dag. Det forudsættes af 118K at Hedenstedvej sænkes så hældningerne på udkørslen holdes inden for vejreglerne.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark opfatter Hedensted Kommunes forslag som, det der allerede er projekteret, hvorfor dette vil blive gennemført, i fald hastighedsopgraderingsprojektet gennemføres.

Storegade og Helmesvej

114K, Horsens Kommune, kan ikke acceptere den foreslåede breddereduktion af broen ved Storegade i Hatting samt ved Helmesvej.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har forud for høringen gjort kommunen opmærksom på at Banedanmark i forbindelse med hastighedsopgraderingsprojektet ikke har i sinde at breddereducere de omtalte broer. Den fremtidige bro vil derfor have samme bredde som i dag.

Anneksvej

24BHE spørger, hvad der skal ske med broen ved Anneksvej nord for Løsning.

Banedanmarks kommentarer:

Broen er høj nok til elektrificeringen allerede i dag, så den skal ikke ombygges som led i projektet. Nord for Løsning skal der foretages nogle ændringer på spor og dæmninger, men ellers ikke noget. Alle foreslåede ændringer kan ses på kortet på Banedanmarks hjemmeside.

Broen i Løsning

25BHE glæder sig over den planlagte ny bro ved Remmerslund, men spørger samtidig, hvorfor man ikke laver en ny bro ved Nørregade i Løsning frem for en ombygning med et vejforløb, der ifølge 25BHE ikke vil være ideelt. 26BHE spørger dertil, hvorfor man ikke forberedte broen til elektrificeringen, da den blev ombygget for 10-15 år siden.

Endvidere spørger 26BHE og 27BHE, om det pga. dårlige oversigtsforhold er muligt i forbindelse med ændring af broen at tilføje et fortov på nordsiden eller alternativt at flytte fortovet til nordsiden af broen. 31BHE spørger ydermere, om der er en maksimal acceptabel stigningsprocent på opkørslen til broen ved Nørregade og pointerer, at rampen er stejl i forvejen. 32BHE spørger, om man kan sænke banen frem for at ændre broen. 105F, Løsning Borger- og Erhvervsforening, finder det problematisk, hvis brodækket på broen ved Nørregade i Løsning hæves 70 cm, eftersom det ifølge 105F vil give en meget lang og stejl tilkørsel for bløde trafikanter, og fordi oversigtsforholdene allerede i dag er dårlige. I stedet foreslår 105F, at broen nedlægges, og at en ny bro for både bil-, cykel- og gangtrafik anlægges, hvor den eksisterende gangbro er. Samtidig foreslår 105F, at gangbroen flyttes til den eksisterende bilbros placering og dermed genanvendes. 105F foreslår hertil, at der hægtes en særlig konstruktion på den nye bro til barnevogne og cykler.

Banedanmarks kommentarer:

Ved hvert brosted, hvor der er udfordringer med frihøjden, er der undersøgt de mulige løsninger: At sænke sporene, at ændre ved den eksisterende bro, at udskifte til en ny bro eller helt at fjerne broen. Det er typisk billigere at rette på de eksisterende broer end at bygge helt nye broer. I det konkrete eksempel er det ikke planen at gøre mere end det allerede foreslåede, nemlig at hæve dækket. Når Banedanmark bygger nye broer, går vi i dialog med den aktuelle vejmyndighed, som er kommunen, om hvilket vejforløb man ønsker. Ved ombygning af gamle broer har vi ikke samme mulighed for eksempelvis at gøre broen bredere, så her er der i højere grad tale om en justering af det eksisterende vejforløb. I det konkrete eksempel er vejforløbet snævert, men det er ikke Banedanmarks udgangspunkt, at der bliver gjort noget ved det som led i dette projekt. De fleste broer, som laves i Hedensted, kan laves ved siden af den eksisterende bro og først skubbes på plads, når den er færdig. Det kan tage 6-9 måneder at støbe en stor bro, men i dette scenarie vil det måske kun kræve, at trafikken spærres den sidste måned eller to af forløbet, mens den ny bro skubbes på plads.

Da broen blev bygget om sidst var der ingen planer om elektrificering.

Udgangspunktet er ikke at gøre broen bredere, men derimod en 1:1-løsning, hvor Banedanmark alene hæver broen. Hvordan vejforløbet under broen indrettes, aftaler vi i samarbejde med vejmyndigheden, i dette tilfælde Hedensted Kommune, som vurderer eksempelvis vejbredden og fordelingen mellem kørebaner, cykelsti og fortov. Det kan eventuelt være muligt at tilføje et ekstra fortov, men det kræver formentlig kommunal medfinansiering,

eftersom det vil være et vejprojekt snarere end noget, som Banedanmark som banemyndighed har hjemmel til i dette projekt.

En placering af en vejbro, hvor den eksisterende gangbro er, i forlængelse af Vestergade/Østergade vurderes at ville kræve ekspropriation af flere ejendomme samt omfattende vejoplægninger eller hævnings heraf, for at kunne indpasse broen i eksisterende vejnet. Endelige vil en løsning i stil med dette være væsentlig dyrere end Banedanmarks grundløsning og derfor kræve kommunal medfinansiering.

118K, Hedensted kommune gør opmærksom på at de ikke kan acceptere at broen hæves uden at broen gøres bredere. 118K mener ikke at de forslåede stigninger lever op til de nuværende vejregler og mener også at oversigtforholdene ikke lever op til vejreglerne.

118K ønsker en løsning hvor vejen gøres bredere så der er plads til både biler, gående og cyklister – også selvom det betyder at der skal eksproprieres fra de omgivende ejendomme. 118K mener at man bør anlægge en gangtunnel syd for stationsbygningen som supplement til Banedanmarks brohævning.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har på baggrund af høringen fremskyndet en trafiksikkerhedsrevision af broløsningen, der konkluderer at forholdene kan accepteres. I denne vurdering er der taget højde for oversigtsforhold, gradienter mm.

Banedanmark bygger som udgangspunkt ikke vejen bredere eller med yderligere udstyr (cykelsti el.lign.) uden ønske og medfinansiering fra kommunen. Det samme gør sig gældende for evt. supplerende tunneller under banen. Banedanmark bygger derfor den i VVM-redegørelsen fremlagte løsning med hævning af den eksisterende bro. Kommunen kan dog ønske selv at bygge en anden bro et andet sted, hvilket Banedanmark er åbne for en drøftelse af, såfremt aftalen laves i tide for elektrificeringen.

Hattingvej

141V ønsker ifm. den planlagte nye bro over Hattingvej, Horsens, at der etableres venstresvingningsbane ved indkørslen til Bygholm Landbrugsskole. 114K, Horsens Kommune, bemærker samtidig, at den viste linjeføring af den forlagte del af Hattingvej med tilslutning til den nye vejforbindelse til motorvejen sandsynligvis skal ændres, da den viste vej vil medføre, at et fredet dige skal fjernes, og at en sådan fjernelse af diget sandsynligvis ikke vil kunne godkendes.

Banedanmarks kommentarer:

Den projekterede vej vil ændre på indkørselsforholdene til Landbrugsskolen, men vil som udgangspunkt ikke opgradere de mulige indkørselsveje. Hvis der

skal laves en yderligere venstresvingsbane er det en kommunal opgave, som vil kræve kommunal medfinansiering.

Den viste linjeføring af den forlagte del af Hattingvej med tilslutning til den nye vejforbindelse til E45 Østjyske Motorvej har et forløb nord for jernbanen, der er sammenfaldende med et beskyttet dige. Den forlagte del af Hattingvej berører en strækning af diget på ca. 100 m, mens den nye vejforbindelse, der anlægges af Vejdirektoratet berører den resterende del af diget. Placeringen af den forlagte del af Hattingvej er allerede aftalt med Horsens Kommune, hvilket nødvendiggør nedlæggelse af det beskyttede dige mellem Rugballevej og den nye vejforbindelse til motorvejen.

Bygholm Parkvej

114K, Horsens Kommune, ønsker ikke på nuværende tidspunkt vejdæmningerne ved Bygholm Parkvej udvidet for at tage hensyn til, at 114K på et senere tidspunkt muligvis vil udvide Bygholm Parkvej. Ifm. hævnning af brodækket ønsker 114K brokonstruktionen forberedt for en mulig senere udvidelse af kørebanearealet på Bygholm Parkvej med samtidig flytning af cykelstierne og fortovene ud på separate sti- og broanlæg langs begge brosider. 114K ønsker derfor at indgå i dialog med Banedanmark om mulighederne for, i forbindelse med at brodækket hæves, at forberede brokonstruktionen til, at der senere kan påbygges stianlæg/stikonstruktioner langs begge sider af broen. Hvis flytning af stianlæggene bliver aktuelt, vil 114K i nødvendigt omfang udvide vejdæmningen. 114K oplyser hertil, at broen er af stor vigtighed for tungtransporten, og at det derfor er vigtigt, at broens bæreevne tilgodeser vægtklasse 100.

Banedanmarks kommentarer:

Alle ønsker som kommunen kan have til udvidelser af broen bliver løbende behandlet i samarbejde med Horsens kommune. Fælles for disse forslag er at de vil kræve medfinansiering fra kommunen.

Kannerupvej

114K, Horsens Kommune, ønsker ikke, at broen ved Kannerupvej nedlægges/fjernes, bl.a. fordi kørsel med landbrugskøretøjer på Munkhøjvej, Stængervej m.fl. ifølge 114K er u hensigtsmæssig, og fordi en lukning af Kannerupvej ifølge 114K vil medføre ekstra kørevej/ekstrakørsel for lodsejere, der har jord på begge sider af jernbanen, samt for øvrige brugere.

Banedanmarks kommentarer:

I dialogen med Horsens Kommune er Banedanmark blevet gjort opmærksom på dette og en nedlæggelse af broen er derfor ikke længere den løsning som Banedanmark arbejder videre med ved Kannerupvej. Den løsning der bliver arbejdet med nu er en ny bro som er som den eksisterende – blot opdateret til moderne standarder.

Bleldvej

114K, Horsens Kommune, oplyser, at tværprofilet skal ændres ved anlæg af den nye bro ved Bleldvej, så det overholder vejreglerne, herunder har en minimumsbredde af kørebanen på 7 m. 114K ønsker desuden ikke separat stianlæg over broen, men at den nye bro og vejtilslutningerne i højere grad placeres, så oversigtsforholdene på Bleldvej tilgodeses.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark bygger som udgangspunkt det nødvendige og tilstrækkelige for gennemførelse af Banedanmarks projekt. Det nuværende vejforløb vurderes at kunne skiltes til 40 km/t, ligesom vejen over broen vurderes at være enkeltsporet. Den nye bro bygges på baggrund heraf til at matche det vejforløb, der er op til broen. Banedanmark forbedrer i den forbindelse vejforløbet en smule ift. i dag, men opgraderer ikke broen til en anden type uden kommunal medfinansiering. Kommunen har tidligere haft et forslag om medfinansiering af projektet til imødekomme af en bredere bro – men er selv frafaldet forslaget ved tidligere lejlighed.

Markvangen

114K, Horsens Kommune, ønsker ikke, at broen ved Markvangen nedlægges/fjernes, bl.a. fordi kørsel med landbrugskøretøjer på Serridslevvej ifølge 114K er uhensigtsmæssig, og fordi en lukning af Markvangen vil medføre ekstra kørevej/ekstrakørsel for lodsejere, der har jord på begge sider af jernbanen, samt for øvrige brugere.

Banedanmarks kommentarer:

I dialogen med Horsens kommune er Banedanmark blevet gjort opmærksom på dette og en nedlæggelse af broen er derfor ikke længere den løsning som Banedanmark arbejder videre med ved Markvangen. Den løsning der bliver arbejdet med nu er en nye bro som er som den eksisterende – blot opdateret til moderne standarder.

Fårbjergvej

52BSK foreslår, at broen over Fårbjergvej i Hylke erstattes af en sti-/gangbro.

Banedanmarks kommentarer:

Ændring af vejforbindelsen ved Fårbjergvej til en stiforbindelse er en beslutning, der skal tages af vejmyndigheden, som er Skanderborg Kommune. Skanderborg Kommune har ikke ønsket at benytte denne mulighed.

Båstrupvej

115K, Skanderborg Kommune, ønsker at kørebanerne på broen ved Båstrupvej anlægges i bredde 2,75 m i stedet for 2,25 m og vil gerne have en vurdering fra Banedanmark af, hvad dette vil betyde i merudgift for ombygningen.

53FSK spørger desuden, om og i givet fald hvornår der vil være spærret for adgang til Hylke forsamlingshus, mens broen ved Båstrupvej lukkes, og de to adgangsveje, Hylkevej og Båstrupvej, spærres.

Endvidere spørger 53FSK, hvor længe der forventes at være spærret for adgang til forsamlingshuset, og hvem der skal betale kompensation for tabte indtægter fra forsamlingshuset. 115K udtrykker glæde over, at Banedanmark ikke længere ønsker at nedlægge broen ved Hylkevej.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har planlagt af hæve den eksisterende bro. Dermed vil broen i fremtiden have den samme bredde som i dag. En ny bro er fravalgt som løsning, da det økonomisk vil være en dyrere løsning.

Banedanmark planlægger ikke at fjerne adgangen til forsamlingshuset. Men der kan være snævre adgangsforhold i anlægsperioden. Det er endnu ikke detailprojekteret. Banedanmark forventer, at byggeriet af broerne kan påbegyndes i 2020.

Broløsninger generelt

54BSK spørger, om Banedanmark har opmærksomhed på bredden og bæreevnen for de nye broer omkring Hylke, f.eks., når store landbrugsmaskiner skal krydse. 54BSK oplyser samtidig, at bæreevnen ikke er tilstrækkelig i dag.

Banedanmarks kommentarer:

Typisk vil meget smalle landevejsbroer blive genopført i en lidt bredere udgave, hvis de udskiftes. Banedanmark sørger således for en modernisering af de aller smalleste broer, når de udskiftes. Broer med en lastbegrænsning, som eksempelvis Fårbjergvej og Hylkevej, der har en lastbegrænsning på 12 ton, vil blive udskiftet med en ny bro uden denne lastbegrænsning.

Randersvej

115K, Skanderborg Kommune, beder Banedanmark undersøge muligheden for, at broen ved Randersvej ombygges med større bredde, således at en udvidelse af Randersvej på et senere tidspunkt vil være mulig uden yderligere bro-ombygning.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har for Skanderborg Kommune undersøgt muligheden for at bygge en ny, bredere bro ved Randersvej. Forslaget blev ligeledes fremlagt

under VVM-høringen i foråret 2017. Banedanmark har dog siden modtaget Skanderborg Kommunes beslutning om at kommunen ikke ønsker at medfinansiere projektet. Denne mulighed bliver derfor ikke gennemført.

Gl. Randersvej

115K, Skanderborg Kommune, ønsker, at den nuværende vejbro ved Gl. Randersvej bevares. Hvis der opføres en ny bro, ønsker 115K, at der etableres to kørebaner a 2,75 meters bredde. I modsat fald ønsker 115K en vurdering af, hvilken merudgift der er forbundet med anlæggelse af to spor.

Banedanmarks kommentarer:

I den løsning Banedanmark arbejder med er der planlagt to kørebaner af 2,75 meters bredde.

Lynghøjvej / Station i Stilling

56BSK mener, at der bør etableres en permanent gangsti over banelegemet ved Lynghøjvej snarere end en midlertidig – med tanke på det planlagte trinbræt for toget i Stilling. Dertil spørger 59BSK, om der vil blive etableret bedre cykel- og gangforløb over broen, og om oversigtsforholdene vil blive bedre, når broen hæves. 59BSK mener, at broen hverken er stor eller bred nok til at bære trafikken, hvis der skal etableres et trinbræt med tilhørende parkeringsplads, og at broen bør blive forbedret ifm. anlægsarbejderne. 115K, Skanderborg Kommune, oplyser, at en stibro ved Lynghøjvej kun ønskes, hvis det bliver bestemt, at Stilling Station skal etableres ved Lynghøjvej, og at der dermed er behov for en passagemulighed mellem perronerne enten via ekstra sti på Lynghøjvej-broen eller via en særskilt stibro.

Banedanmarks kommentarer:

Det er en kommunal opgave at trafiksanere, hvor det er nødvendigt og sørge for, at sikkerhedsafstandene overholdes rundt omkring. Når Banedanmark hæver broen, gøres som udgangspunkt ikke noget ved bredden af den. Broen vil derfor være samme bredde som i dag medmindre der kommer en medfinansieringsaftale med kommunen. Hvis kommunen f.eks. ønsker en sti eller andet tilkoblet broen.

Banedanmark har siden høringsperioden fået bekræftet at Skanderborg Kommune ønsker etablering af en stibro på det omtalte sted og derfor vil denne blive bygget. Banedanmark har i den forbindelse oplyst kommunen om, at tilvalg af perronbroen kan ske, hvis fastlæggelse af stationens placering sker i tide til at broen kan etableres inden for anlægsperioden for elektrificeringen i Skanderborg Kommune.

Bjertrupvej

58BSK spørger, om broen over Bjertrupvej ved Stilling skal udskiftes eller nedlægges – og hvordan man skal komme til og fra den ejendom, der ligger nærmest broen, hvis broen nedlægges.

60BSK og 89B oplyser, at broen over Bjertrupvej bruges af mange, eksempelvis af Arriva-chauffører og som forbindelse mellem to erhvervsområder, og mener, at broen skal bevares, evt. som en gangbro. Tilsvarende mener 61BSK, at broen skal bevares – evt. som en let bro til personbiler – dels som udkørsel for ejendommene og dels af hensyn til de mange pendlere til industriområdet. 86B og 89B oplyser endvidere, at broen er kirkesti og derfor ikke kan nedlægges og ser sporsækning som eneste mulighed, da 86B og 89B samtidig oplyser, at broen anvendes både som adgangsvej for to ejendomme, hvoraf der på den ene drives erhverv med tilhørende trafik, samt som forbindelsesvej imellem de nordvest- og sydøstlige dele af byen Stilling.

Endvidere pointerer 89B, at Stilling vil miste 50 % af sine muligheder for at krydse banen, hvis broen nedlægges. 90B mener ikke, at broen over banen ved Bjertrupvej bør erstattes med en ny bilbro, eftersom vejen og det støttende fundament dermed vil blive højere og mere synligt end i dag. Allerhelst ønsker 73BSK/90B, at broen fjernes, alternativt at den genetableres som gangbro til cykler og gående. Tilsvarende mener 126B og 154B, at broen kan erstattes af en let gangbro, så den nuværende stiforbindelse fra den blinde vej Bjertrupvej til Niels Bohrs Vej opretholdes.

154B tilføjer, at en letbro må være tilstrækkelig, da kun to parceller har vejforbindelse over den nuværende bro, hvoraf den ene parcel også har forbindelse til Niels Bohrs Vej og at det må være muligt at forbinde den andet parcel til Niels Bohrs Vej og dermed reducere anlægsudgifterne betragteligt.

Alternativt mener 126B, at den eneste ejendom, der vil mangle vejadgang, hvis broen nedlægges, kan eksproprieres og området udlægges som grønt område eller skov. 115K, Skanderborg Kommune, mener, at vejbroen kun kan nedlægges, hvis der kan opnås tilfredsstillende aftaler med de berørte lodsejere.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har både undersøgt en nedlæggelse og en udskiftning af broen. At nedlægge en bro kan have stor lokal betydning, og det kræver derfor en del undersøgelser, ligesom kommunen som vejmyndighed, skal give tilladelse. Vejmyndigheden tager stilling baseret på de foreliggende data; hvor lang er omkørselsvejen til nærmeste bro, og hvor mange trafikanter betjener broen? Med hensyn til de berørte ejendomme har Banedanmark og Skanderborg Kommune været i kontakt med ejerne. Der er forskellige muligheder for at lave en anden tilkørselsvej.

Banedanmark har på baggrund af høringen undersøgt mulighederne for etablering af en stibro på stedet. Skanderborg Kommune har siden

høringsperioden besluttet at kommunen ønsker at broen erstattes af en stibro og at der i den forbindelse skabes en ny adgang til den nærliggende ejendom.

V. Grumstrupvej 16

155B er meget overrasket over, at man overvejer at etablere en ny bro ved Grumstrupvej, da der ifølge 155B fortsat vil være vejadgang til alle ejendomme nær broen ved en nedlæggelse af broen. Endvidere pointerer 155B, at en hævnning af vejens længdeprofil vil umuliggøre adgang med landbrugsmaskiner til den del af matrikel 20a, som ligger nord for Grumstrupvej, ligesom en hævet vejprofil ifølge 155B vil medføre en væsentlig forringelse af ejendomsværdien for Grumstrupvej 16, bl.a. grundet øgede lysgener fra forbi passerende færdsel. Hertil er 155B bekymret for, at en ny bro vil øge mængden af tung trafik forbi Grumstrupvej 16 til erhvervs ejendommen Grumstrupvej 14 med deraf følgende gener i form af støv, støj og vibrationer. 155B mener endvidere ikke, at der ligger et økonomisk incitament i at reetablere broforbindelsen og vil på det kraftigste opfordre til, at broen, og dermed den private fællesvej, som løber over banen, nedlægges. Ydermere oplyser 155B, at ejeren af Grumstrupvej 20 er villig til at afhænde jorden vest for banen (matrikel 20g), eventuelt til ejeren af Grumstrupvej 14, hvorved passage af banen med landbrugsmaskiner ikke vil være nødvendig.

116V gør opmærksom på, at 116V ikke er ejer af ejendommen 12 ad Hestehaven, Skanderborg, men derimod ejendommen beliggende matr.nr. 36a, Grumstrup by, Vedslet, Grumstrupvej 14, Hovedgård, og at 116V ikke har modtaget direkte henvendelse fra Banedanmark om, hvordan projektet vil påvirke denne ejendom, særligt hvad angår adgangsvejen fra Grumstrupvej til ejendommen. 116V påpeger, at selv en midlertidig lukning af vejen og den dertilhørende bro vil medføre store økonomiske og tidsmæssige gener og anmoder derfor om, at enhver ændring af vejforholdene gennemføres på en sådan måde, at nuværende adgang ikke afbrydes, og at en evt. erstatningsbro opfylder kravene til gældende trafiknorm for den trafik, der er over broen i dag.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har drøftet eventuel nedlæggelse af broen ved Grumstrupvej 16 med Horsens Kommune. Nedlæggelse overvejes grundet vejens begrænsede trafik og begrænsede afstand til nærmeste alternative krydsning af banen. I forhold til både en midlertidig og en permanent lukning af broen, vil trafik til og fra Grumstrupvej 12 og 14 skulle køre via Testrupvej. Vejforbindelsen mellem Testrupvej og ejendommene vil i den forbindelse blive tilpasset om nødvendigt.

Nedlæggelse af broen og dermed af vejforbindelsen over banen ved Grumstrupvej 16 er i sidste ende en beslutning for vejmyndigheden, Horsens Kommune. Horsens Kommune har endnu ikke besluttet hvorvidt broen kan nedlægges permanent, hvorfor Banedanmark arbejder videre med en løsning,

hvor broen erstattes af en ny. Besluttet andet af Horsens Kommune inden udgangen af 2017 kan denne løsning fortsat ændres.

Skulle broen blive udskiftet med en ny bro vil vejdæmningerne blive forhøjet og udvidet. Dermed vil der blive skabt den fornødne adgang til markarealet nord for broen.

Banedanmark ser ikke en årsag til evt. øget tung trafik over en ny bro ift. i dag, idet alle relevante brugere af broen allerede i dag formodes at benytte broen. Øvrige gener fra forbipasserende må derfor også forventes at forblive på samme niveau som i dag.

Låsbyvej

115K, Skanderborg Kommune, beder Banedanmark undersøge muligheden for, at broen ved Låsbyvej ombygges, således at der kan etableres en nordlig vejunderføring under broen.

62BSK er bekymret for natarbejde ifm. arbejdet på broerne, specifikt ved Låsbyvej, og spørger, hvorfor broen ikke rettes ud i lyskrydset ved Blindgade frem for at svinge ned langs banegården. 64BSK spørger endvidere, om der etableres en støttemur ved Blindgade, og hvordan udformningen af en sådan vil blive.

Banedanmarks kommentarer:

Skanderborg Kommune har siden høringsperioden besluttet at medfinansiere projektet således at der kan føres en vej nord for sporene under broen og frem til arealerne langs nordsiden af jernbanesporene. Arealerne indgår i den igangværende foranalyse for en ny helhedsplanlægning for Skanderborg Station, hvor arealernes egnethed til parkeringsformål eller boligformål vurderes.

Natarbejde vil ganske givet forekomme. Omfanget af natarbejde er endnu ikke fastlagt, men vil blive varslet i god tid inden arbejdets start.

Der er i dag en stejl rampe op til broen og denne rampe vil forsat være stejl i fremtiden. Banedanmark skal overholde nogle fastsatte gradienter. F.eks. skal der være fladt ved lyskrydset af sikkerhedsårsager.

Udformningen af enkelte støttemure er ikke planlagt i detaljer endnu. Det vil typisk være en støbt mur eller en stålspons. Man har så mulighed for at beplante den og præge den visuelle udformning.

Skanderborgvej

115K, Skanderborg Kommune, vil foretrække, at såvel vejbroen som de to stibroer ved Skanderborgvej ved Hørning samles i et bygværk og beder derfor Banedanmark vurdere, hvilken merudgift der er forbundet med en sådan samling af broerne.

Banedanmarks kommentarer:

Alle broerne vurderes at være for lave til elektrificering og Banedanmark arbejder derfor nu videre med at det hele samles i et bygværk som kommunen ønsker. Banedanmark afholder merudgiften hertil.

Horsensvej

65BSK mener, at sigtbarhedsforholdene ved Horsensvej i Skanderborg vil blive dårligere, hvis broen hæves.

Banedanmarks kommentarer:

Broen bliver lavet til samme klasse og sikkerhedsstandard som i dag. Det projekterede vejforløb overholder gældende regler for sigt mv. I sidste ende er det op til kommunen som vejmyndighed i samarbejde med politiet at etablere eventuel hastighedsbegrænsning på vejen.

Korsvejen

67BSK/133B spørger, hvorfor man ikke omdanner broen ved Korsvejen i Skanderborg i stedet for at bygge en ny bro ved siden af den gamle. Tilsvarende undrer 108B sig over, hvorfor man ikke laver en midlertidig vej fra Skanderborgvej, imens man hæver den nuværende bro på Korsvejen. Alternativt foreslår 108B, at vejen gøres permanent, og at broen fjernes helt.

67BSK/133B oplyser hertil, at den foreslåede løsning vil påvirke 67BSK/133B både privat og erhvervsmæssigt, og 67BSK/133B spørger samtidig, hvor der er plads til reetablering af den legeplads, som foreslås fjernet, samt om 67BSK/133B skal undvære det eneste stykke jord tilknyttet ejendommen, hvor der kan anlægges have. 67BSK/133B foreslår i stedet, at der etableres en ny tilkørsel til området på modsatte side af Korsvejen, fra Skanderborgvej, ved etablering af en vej mellem Skanderborgvej og Korsvejen 28. Ifølge 67BSK/133B vil en sådan ny tilkørsel også kunne tage trykket af trafikken til kolonihaverne og de beboelser, der ligger på Korsvejen. 68BSK spørger, om der kunne etableres en cykel-/gangbro i stedet for den nuværende bro og mener samtidig, at vejen vil blive for stejl, hvis den hæves en halv meter.

142B foreslår, at sporene sænkes under broen, for at undgå ekspropriation af arealer ved de nærværende matrikler. Alternativt foreslår 142B en cykel- og gangbro inkl. etablering af tilkørselsmulighed for de ejendomme, som er placeret nord for jernbanen direkte fra vej nr. 445.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmarks har planlagt at bygge broen ved siden af og skubbe den på plads efterfølgende. Dette vil medføre at vejtrafikken kan opretholdes i det meste af anlægsfasen. Da vejen er eneste adgangsvej til området er det nødvendigt at kunne opretholde trafik til området i hele perioden.

På baggrund af høringsperioden har Banedanmark foreslået Skanderborg Kommune, at vejbroen nedlægges, og at der i stedet etableres en stibro,

samt at der anlægges en ny vejforbindelse fra området til Skanderborgvej, som foreslået ovenfor. Siden har kommunen besluttet, at Korsvej skal bevares som vejbro. Dette begrundes i at Skanderborgvej er meget trafikeret gennemfartsvej hvorfor direkte nye vejtilslutninger af hensyn til fremkommeligheden og trafiksikkerheden skal undgås. Kommunen pointerer desuden, at der i området ud over kolonihaveområdet findes omkring 7 almindelige ejendomme; herunder også den kommunale ejendom Ryhavegård, der har været benyttet til forskellige formål. Der vil således i myldretiden være en del trafikanter fra området, der får vanskeligt ved at komme ud på Skanderborgvej. Endelig påpeger kommunen, at der i området desuden findes et endnu ikke udnyttet boligudlæg, et rekreativt område og et område til offentlige formål. Disse områders anvendelse er baseret på den bynære adgang via Korsvejen og kan planmæssigt ikke erstattes af adgang via Skanderborgvej, da flere cykler eller går mellem området og midtbyen.

Banedanmark har som det er tilfældet ved en lang række broer langs strækningen, både undersøgt mulighederne for at sænke sporene under broen såvel som at bygge en ny bro. Ud fra lokale terrænforhold, jordbundsforhold mv. er det vurderet hvorvidt en sporsænkning var en fordel de enkelte steder.

Viby

134V oplyser, at REMA Butiksejendomme A/S, Marsalle 32, 8700 Horsens, generelt er positivt indstillet overfor en udvidelse og sikring af den kollektive trafik. 134V oplyser dog samtidig, at bygningen på matr.nr. 19cm, Viby By, Viby, som REMA Butiksejendomme A/S har adkomst til, er udlejet til brug for dagligvarebutik, og at bygge- og anlægsarbejderne ifm. hævnning af broen ved Gammel Kongevej derfor vil medføre store gener for lejeren af den pågældende ejendom. 134V opfordrer derfor Banedanmark til at undersøge alternative løsninger, og at Banedanmark ud fra et mindstemiddelsprincip bør vælge en sådan løsning, såfremt denne løsning er mindre indgribende overfor REMA Butiksejendomme A/S og lejeren af matriklen, forudsat at valget heraf ikke indebærer, at andre væsentlige og tungtvejende offentligretlige hensyn tilsidesættes. I denne forbindelse mener 134V, at det ikke kan betragtes som et tungtvejende/relevant hensyn at anlægsarbejderne måtte blive fordyret for anlægsmyndigheden. Hertil bemærker 134V, at ekspropriation i henhold til jernbanelovens bestemmelser generelt er underlagt reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (herefter "ekspropriationsprocesloven"), jf. herved jernbanelovens § 30, stk. 4. I forbindelse med en eventuel ekspropriationssag søger 134V oplyst, hvorvidt Banedanmark har alternative muligheder i forhold til gennemførelsen af projektet, som er mindre byrdefulde for REMA Butiksejendomme A/S og lejeren af matriklen. 134V oplyser desuden, at REMA Butiksejendomme A/S påtænker en udvidelse af butikken beliggende på matr.nr. 19cm, Viby By, Viby, og at en eventuel ekspropriation derfor vil belaste REMA Butiksejendomme A/S' indtjeningsmuligheder. 152B tilføjer, at det i dag er irriterende for mange beboere, at der kommer lastbiler med varer gennem krydset ved REMA1000, og at denne situation vil kunne forværres ved inddragelse af den grønne trekant og anvendelse af Gl. Kongevej både vest og øst for Øster Allé.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har på baggrund af høringen genbesøgt de tekniske muligheder det pågældende sted. Det er fundet muligt at etablere en mur-konstruktion langs banen umiddelbart syd for Skanderborgvej, således at eksisterende parkeringsarealer ved REMA 1000 bevares. Denne løsning vil derfor erstatte den tidligere angivne. Under etablering af muren vil det dog være nødvendigt at inddrage dele af parkeringsarealet midlertidigt.

Ligeledes vil det for såvel arbejderne ved Skanderborgvej, som for arbejderne ved Gl. Kongevej, være nødvendigt at etablere passende byggepladsarealer. Pladsforholdene i området er meget snævre, hvorfor Banedanmark ikke på nuværende tidspunkt kan afklare byggepladsernes eksakte placering og anvendelse. Banedanmark vil i samarbejde med kommunen og andre interessenter drøfte hvorledes projektet gennemføres med færrest gener for alle.

152B og 162B har en række bemærkninger til planerne om forhøjelse af cykel-/fodgængerbroen ved Gl. Kongevej i Viby, samt arbejde ved banesænkning til syd for broen og mener bl.a. at en forhøjelse af broen samt den planlagte fjernelse af grøn bevoksning langs banen syd for broen vil medføre indkigsgener i haver og huse. 152B og 162B foreslår, at broens nuværende aluminiumsrækværk erstattes af nyt rækværk, evt. af matteret glas, som både forhindrer indblik samt sikrer, at personer ikke kommer i kontakt med højspændingskøreledningerne under broens dæk. Samtidig oplyser 152B, at dette også vil kunne forhindre nedkastning af genstande, som ifølge 152B har været et problem de senere år.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har ikke tradition for at etablere hegn af glas eller lignende. Højden på hegnene er lavet så man ikke uforvarende kan falde ud. Køreledningerne er beskyttet af en række skærmtage som beskytter mod nedkastede genstande.

Ydermere ønsker 152B og 162B, at der fjernes så lidt bevoksning som muligt ifm. midlertidig ekspropriation af området øst og syd for broerne ved Gl. Kongevej og Skanderborgvej, og at området reetableres efter anlægsarbejderne med bevoksning af samme højde og tæthed som i dag – bl.a. aht. støjreduktion.

Banedanmarks kommentarer:

Fjernelse af bevoksning har to formål. I første omgang handler det om at det skal være muligt at arbejde langs banen i anlægsperioden. I anden omgang handler det om sikkerheden i forbindelse med køreledningsanlægget. For at køreledningsanlægget bliver beskyttet mod nedfaldne grene og lignende bliver alle høje træer på banedanmarks areal op til 10 meter fra banen fældet og fræsset ned med års mellemrum. Andre høje træer længere væk bliver fældet hvis det vurderes af forstfolk, at de udgør en risiko for baneanlægget.

For at kunne opnå en støjreducerende virkning af vegetation, skal der være et bælte på min. 20 meter af nåletræer. Almindelig vegetation med løvfældende træer har ikke en støjreducerende virkning af betydning. Det kan dog ikke afvises, at vegetation kan have en betydning for hvor generende støjen kan føles, da det ikke er muligt at se støjkilden.

Samtidig ønsker 152B og 162B et møde med entreprenørerne, inden der foretages midlertidig ekspropriation af haverne sydvest for broen, og 152B spørger, om der kan arbejdes fra banens side uden at lave arbejdsvej igennem 152B's have.

Banedanmarks kommentarer:

Før der foretages ekspropriationer bliver der altid holdt et møde mellem Banedanmark, Ekspropriationskommisionen og den berørte grundejer. Ved dette møde vil den uvildige instans, Ekspropriationskommisionen, bedømme om Banedanmarks krav til areal er begrundet og udmåle erstatningen. Det er muligt at fremføre eventuelle klager over Banedanmarks arealkrav ved denne ekspropriationsforretning.

152B og 162B ønsker endvidere tilbud om alternativ overnatningsmulighed, hvis der skal arbejdes om natten i forbindelse med ombygning af broer, sporsænkning, justering af skråninger eller støttemur ved Skanderborgvej og Gl. Kongevej. 152B oplyser ydermere, at jordforholdene i området er sådan, at rystelser fra arbejde på banen er kraftigt overført til bygninger nærvæd, og at dette tidligere har givet problemer, bl.a. på 152B's ejendom. 162B ønsker mulighed for dialog med entreprenøren om foranstaltninger, som kan sikre, at sætningskader på private boliger minimeres.

Banedanmarks kommentarer:

Alt nattearbejde bliver annonceret i god tid i forvejen. I særlige tilfælde kan berørte naboer tilbydes midlertidigt ophold uden for egen adresse, mens arbejdet står på. I særlige tilfælde kan der bevilges overnatning på en anden adresse på anlægsmyndighedens regning.

Banedanmark overvåger bygninger i nærheden af arbejdet for vibrationer i forbindelse med anlægsarbejderne. Hvis der kommer skader som følge af Banedanmarks arbejder erstattes disse.

71BSK/BAR spørger, hvad der skal foregå ved Kongsvangbroen i Viby og foreslår en forbindelse med en bro op til Skanderborgvej med en trappe.

Banedanmarks kommentarer:

Ang. nye trappeforbindelser fra letbanens perron op til Skanderborgvej vil Banedanmark henvise til Aarhus Kommune. Banedanmark har ikke i sinde at lave om på de eksisterende adgangsforhold til Kongsvang Station. I dette projekt bliver gangbroen lige ved siden af stationen, hævet og tilsvarende hæves den trappe og de ramper, der fører op til broen.

Broløsninger generelt

128K, Aarhus Kommune, finder generelt de skitserede broløsninger acceptable, men beskriver samtidig en vis bekymring vedr. konsekvenser for vej- og banetrafikken i anlægsperioden samt for miljøpåvirkningerne ved naboerne. Særligt ønsker 128K dialog med Banedanmark om den kommunalt ejede stibro i Hasselager og vejbroen ved Hovvejen (Bering-Beder-vejen) samt om placering af den planlagte autotransformer i erhvervsområdet ved Beringvej/Hovvejen. Vedr. broen ved Hovvejen beskriver 128K et ønske om at opnå en synergieffekt ved at placere den nye bro over banen, så den kan indgå som en del af Bering-Beder-vejen. Dette, oplyser 128K, vil medføre ekstra arbejder og omkostninger, som Aarhus Kommune forventes at skulle dække. Hvis der ikke kan opnås en tilfredsstillende aftale, mener 128K, at alternativet er, at Banedanmark erstatter den nuværende bro, og at 128K efterfølgende selv må opføre en ny bro i forbindelse med Bering-Beder-vejen. Endvidere forudsætter 128K, at alle udgifter i forbindelse med elektrificering afholdes af staten – bortset fra to forhold; hævnning af stibroen over banen i Hasselager samt i tilfælde af fremrykning af planerne om en ny bro over Hovvejen. 128K antager dog, at Banedanmarks broprojekter realiseres forud for Bering-Beder-vejen.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark forventer en fortsat dialog med Aarhus Kommune om sammenhængen mellem Banedanmarks bro-projekt og kommunens vejprojekt. Banedanmark ser to muligheder alt efter hvornår Aarhus Kommune er klar til gennemførelse af denne del af deres vejprojekt. Enten bygger Banedanmark broen ved Hovvejen, som angivet i VVM-materialet – dette skal ske tids nok til gennemførelse af elektrificeringen – eller også bidrager Banedanmark til kommunens vejprojekt med de midler, der ellers skulle være brugt til Banedanmarks broprojekt. Sidstnævnte er dog udelukkende aktuelt, hvis kommunen kan være klar med deres nye bro tidsnok til gennemførelse af elektrificeringen.

Der vil uundgåeligt være påvirkninger af trafik og miljø ved udførelse af projektet. Begge forhold er behandlet i VVM-redegørelsen, hvori Banedanmark beskriver de fornødne handlinger til håndtering heraf.

Stationer

119M, DSB, forudsætter, at det planlagte nye krydsningsspor mellem Børkop og Brejning bliver tilstrækkelig langt til at kunne håndtere alle togstørrelser. Vedr. ombygningen af stationen i Børkop bemærker 119M desuden, at den nye (højere) gangbro bør flyttes mod syd, og at perronhøjden samtidig bør forhøjes fra de nuværende 26 til 55 cm. 102F, Børkop Lokalråd, udtrykker samtidig stor tilfredshed med, at der bliver etableret en ny gangbro med elevatorer ved Børkop Station og anbefaler kraftigt, at etableringen af gangbroen med elevatorer igangsættes så hurtigt som muligt. Eftersom perronerne på stationen forlænges mod syd, vil det fremover blive muligt at få en ny indgang til stationen, og derfor anbefaler 102F, at der etableres ny tilslutningsvej fra Møllegade. 7BVE spørger, om man har undersøgt en løsning med en sti-/gangtunnel som alternativ til en gangbro med to elevatortårne ved Børkop Station.

Banedanmarks kommentarer:

Den i hastighedsopgraderingsprojektet planlagte krydsningsmulighed placeret mellem Børkop og Brejning forventes at bestå af to nye transversaler mellem de eksisterende to spor. Der forventes en længde mellem transversalerne på 580 m. Den endelige placering og længde vil blive nærmere undersøgt i næste fase af projektet. Placeringen afhænger desuden af tilslutningen af en eventuel kommende bro over Vejle Fjord.

Det er planen at etablere en ny højere gangbro i forbindelse med elektrificering af strækningen. Broen udstyres med elevatorer og placeres sydligere end den eksisterende bro, som det fremgår af det i VVM-redegørelsen fremlagte kortmateriale. Gennemføres hastighedsopgraderingen på strækningen vil de eksisterende perroner blive ombygget og i den forbindelse etableret efter gældende krav til perronhøjde. Ligeledes vil en ny gangbro blive etableret så den er tilpasset perronerne.

En ny adgang til stationen fra Møllegade vil kunne overvejes i næste fase af projektet. Adgangen vil formentlig kræve kommunal medfinansiering.

Det er Banedanmarks vurdering at en tunnel som den foreslåede, vil være dyrere end etablering af en gangbro og samtidig optage unødigt areal omkring stationen.

43BHE mener, at en støjskærm/sikkerhedsskærm ved Hedensted Station vil give et bedre miljø og et bedre bymiljø med cafeer. 43BHE spørger, om Banedanmark kan opsætte en sådan skærm i fællesskab med Hedensted Kommune, og hvad en sådan støjskærm/sikkerhedsskærm vil koste.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark sætter støjskærme op til støjbeskyttelse baseret på nogle objektive kriterier. Beregningerne viser, at støjen ikke kommer over

grænseværdierne i Hedensted. Derfor opsættes der ikke nye støjskærme op i Hedensted. En støjskærm ville derfor skulle finansieres af kommunen.

119M, DSB, forudsætter, at anlægsarbejderne ved banegården i Fredericia tilrettelægges, så stationen i videst muligt omfang fortsat kan benyttes til trafikafvikling under anlægsarbejdet, og at det er muligt for DSB at køre til og fra værkstederne på Egumvej og Kobbelvænget.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark forsøger altid at tilrettelægge arbejdet på stationer så det generer mindst muligt i kortest muligt tid. Det kan dog ikke forventes at der kan bygges på en station eller på sporene rundt om uden at passagerere eller operatører kan mærke det.

Banedanmark vil i dialog med DSB arbejde på det smidigst mulige udførelsesforløb.

Vejtrafik

128K, Aarhus Kommune, finder det vigtigt, at der kun forekommer korte lukninger af få dages varighed af især de vigtige vejforbindelser Skanderborgvej og Hovvejen, og at disse varsles i god tid.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark søger at tilrettelægge anlægsarbejdet så det generer mindst muligt. Især de store veje prioriteres så de kan opretholde trafikken eller kun har mindre lukninger. Det er ikke muligt at gennemføre alle de arbejder som skal laves på få dage og lukninger kan derfor forekomme.

118K, Hedensted Kommune, pointerer, at afledte arbejder på vejnettet skal tage udgangspunkt i gældende vejregler samt have fokus på samfundsøkonomi og fremtidssikring.

164K, Vejle Kommune, ønsker en forsat tæt dialog med Banedanmark om broer der skal nedlægges, samt om omvejskørsel, skoleveje og forsat trafik på vigtige veje.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har projekteret de skitserede vejforløb med udgangspunkt i Vejreglerne. Dog gøres nogle steder undtagelser, hvis realisering af reglerne eksempelvis bevirker uforholdsmæssig omfattende arealinddragelse. Disse bliver samtidig godkendt hos kommunen som er vejmyndighed.

Banedanmark er også interesseret i en forsat tæt dialog med kommunerne.

114K, Horsens Kommune, pointerer, at det er af stor betydning for trafiksikkerheden og fremkommeligheden, at planlægningen og realiseringen af anlægsprojekterne sker i tæt samarbejde med Horsens Kommune som vejmyndighed samt Sydøstjyllands Politi, der skal godkende/samtykke eventuelle vejændringer. Ved broanlæg forudsætter 114K, at den fremtidige kørebane udlægges med de minimumsbreder, som fremgår af de gældende vejregler mht. tværprofiler. 114K oplyser desuden, at det under arbejdet med sporsænkning under Bjarkesgade i Horsens skal sikres, at eventuel hel- eller delvis lukning af Bjarkesgade ikke gennemføres samtidigt med bro- og vejarbejder på Bygholm Parkvej, som kan genere trafikken.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har projekteret de skitserede vejforløb med udgangspunkt i Vejreglerne. Dog gøres nogle steder undtagelser, hvis realisering af reglerne eksempelvis bevirker uforholdsmæssig omfattende arealinddragelse. Disse bliver samtidig godkendt hos kommunen som er vejmyndighed.

Banedanmark tilstæber at gennemføre projektet med så få gener for trafikken som muligt. I den sammenhæng vil midlertidige lukninger af veje i nærheden af hinanden blive søgt undgået. Lukning af veje vil foregå i tæt dialog med den pågældende kommune.

115K, Skanderborg Kommune, forventer, at der under anlægsperioden sikres bedst mulige hensyn til den eksisterende trafik, eksempelvis skolebuskørsel og ønsker fortsat dialog med Banedanmark om at udnytte den mulighed, elektrificeringsprojektets behov for at forandre jernbanebroer giver.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er også interesseret i den bedst mulige afvikling af trafikken i anlægsperioden. Banedanmark ser forsat frem til en dialog om løsningerne.

3VE spørger, om der kan skabes tilgang til motortrafikvejen før Vognsvadvej i Toftum og påpeger, at dette kunne mindske trafikken igennem Toftum. 4BVE og 95B påpeger, at Toftumbroen er den eneste bro i området ved Børkop, Gauerlund, Gårslev og Brejning, hvor det er muligt at flytte store landbrugsmaskiner under banen uden at skulle via Fredericia, og at det derfor er meget vigtigt under anlægsfasen, at der stadig er en forbindelse under broen, samt at en evt. tunnelloøsning er fremtidssikret med en højde, som tillader de største mejetærskere at komme under banen. 95B ser gerne en løsning, hvor biler og landbrugsmaskiner vil kunne passere samtidigt i modsætning til i dag og påpeger samtidig, at Toftumvej er skolevej, og at dette også bør indgå i overvejelserne.

Banedanmarks kommentarer:

Adgange til motortrafikvejen samt forebyggende indsatser for mængden af gennemkørende trafik eller andre trafiksaneringstiltag i området, er ikke en opgave for Banedanmark.

Banedanmark udskifter som udgangspunkt den eksisterende bro med en ny, og kan i den forbindelse desværre ikke love at vejforbindelsen er åben i byggeperioden. Den nye bro planlægges bredere end eksisterende, men vil grundet de meget snævre pladsforhold omkring broen ikke kunne tillade at alle køretøjstyper passerer samtidig.

Den tunnelloøsning, som er undersøgt for Vejle Kommune projekteres efter gældende vejregler og standard frihøjder. Banedanmark har ikke hørt ønsker om øget frihøjde i tunnelen fra Vejle Kommune.

6BVE spørger, om der er en plan for, hvordan man vil afvikle trafikken ved Toldbodvej i Vejle i anlægsfasen.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er helt opmærksomme på, at Toldbodvej har en del trafik ind til centrum af Vejle og til havnen. Der arbejdes på at kunne opretholde trafikken

i så store dele af anlægsperioden som muligt. Banedanmark samarbejder med kommunen om hvordan trafikken skal dirigeres. Eksempelvis kan man lade den tunge trafik mod havnen køre ad Østerbrogade, mens persontrafikken føres ind ad andre underføringer under banen, f.eks. Havnegade. Det bliver endeligt fastlagt når det er bestemt, hvilken spæringsperiode der er nødvendig på vejen. Der er en trafik udfordring i Vejle og af samme grund laves der ikke om på Østerbrogade og Toldbodgade samtidig.

75BAR spørger, om Banedanmark har gjort sig tanker om trafikbelastningen på Katstrupvej/Hovvejen ved Hasselager i anlægsperioden, hvor bilerne ledes ad den gamle vej, mens broen ombygges. 92B mener, at det vil give store trafikale problemer at lede trafikken igennem Enslev og Katstrup, da Enslevvej/Katstrupvej ifølge 92B ikke er af en beskaffenhed, der tillader at en så stor trafikmængde passere. 76FAR foreslår dertil, at trafikken i anlægsperioden ledes syd om, mod Hørning, via Blegindvej.

Banedanmarks kommentarer:

Planlægningen af omvejskørslen sker sammen med Aarhus Kommune, og kommunen er ganske klar over, at der er meget trafik på Hovvejen. De angivne forslag til omvejskørselsveje vil blive vurderet når der skal planlægges omvejskørsler i projektets kommende faser.

120F, Dansk Industri, ønsker et betydeligt fokus på at sikre, at de trafikale gener i forbindelse med anlægsarbejdet minimeres – både for persontransport og godstransport. 120F pointerer dertil, at pendlere og virksomheder i de berørte områder bør informeres i god tid om de forventede gener i anlægsperioden.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har også fokus på de trafikale gener for både bane- og vejtrafik. Det er desværre ikke muligt at bygge et anlægsprojekt af denne størrelse uden at det giver problemer for trafikken, men Banedanmark bestræber sig gennem rettidig planlægning og dialog med kommunerne på at lave en tilfredsstillende tilrettelæggelse af trafikken i anlægsperioden.

Banedanmark informerer lokalt om omvejskørsler – bl.a. via skiltning.

Togtrafik

128K, Aarhus Kommune, lægger vægt på, at der gøres så meget som muligt for at reducere gener for togtrafikken.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark lægger vægt på det samme og vil i kommende faser af projektet udarbejde en mere detaljeret plan for de midlertidige lukninger af sporene. Planlægningen sker med inddragelse af operatørerne.

36BHE spørger, om togbroen over Vejle Fjord er en forudsætning for hastighedsopgraderingen.

Banedanmarks kommentarer:

Det vigtigste for en hastighedsopgradering er, at der er så lange og lige strækninger som muligt. Vejle Fjord-togbroen er ikke en forudsætning for hastighedsopgraderingen, men gevinsten vil være størst hvis den også gennemføres. Det samme gælder i øvrigt mht. den eventuelt nye bane mellem Hovedgård og Hasselager.

41BHE spørger, hvor hurtigt godstogene vil køre på strækningen fremover.

Banedanmarks kommentarer:

Godstogenes maksimalhastighed er i dag ikke begrænset af banen. Projektet vil således ikke ændre ved godstogenes maksimale hastighed, som i dag er op til 100 km/t.

21BHE spørger, om det er nødvendigt, at togene kører med en hastighed på 250 km/t inden for byens grænser, samt hvor stor en tidsbesparelse det giver, og om tidsbesparelsen står mål med den forringelse af boliger, projektet ifølge 21BHE medfører.

Banedanmarks kommentarer:

Projektet tager udgangspunkt i Togfonden og ønsket om timemodellen, altså en times rejsetid mellem de store byer. Det kræver hastigheder på op til 250 km/t. Det er en politisk beslutning, om tidsbesparelsen står mål med de udgifter og gener en højere hastighed medfører. Højere hastighed medfører naturligvis større sikkerhedskrav.

30BHE spørger, hvilken hastighed togene kører gennem Løsning og Hedensted, og hvor mange tog der forventes per døgn. Endvidere spørger 30BHE, om toget kan føres uden om Løsning og Hedensted.

Banedanmarks kommentarer:

Gennemføres hastighedsopgraderingsprojektet som fremlagt, vil togene kunne køre med op til 250 km/t gennem byen.

Antallet af tog afhænger af indgået kontrakt om trafikering på strækningen og har i udgangspunktet ikke noget med dette projekt at gøre.

Jernbanen vil teknisk set godt kunne placeres udenom byen, men det er meget dyrt i forhold til det man får ud af det.

35BHE spørger, om de almindelige tog også vil få gavn af hastighedsopgraderingen, eller om det kun gælder højhastighedstogene.

Banedanmarks kommentarer:

Det afhænger af det materiel, som DSB anskaffer i fremtiden og indsætter på denne rute.

120F, Dansk Industri, ønsker et betydeligt fokus på at sikre, at de trafikale gener i forbindelse med anlægsarbejdet minimeres – både for persontransport og godstransport. 120F pointerer dertil, at pendlere og virksomheder i de berørte områder bør informeres i god tid om de forventede gener i anlægsperioden.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er også interesseret i at tog og vejtrafik ikke generes mere end højst nødvendigt. Banedanmark orienterer i det omfang det er muligt. Typisk forud for tunge anlægsarbejder.

121F, Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk, bakker grundlæggende op om elektrificering og hastighedsopgraderinger af de danske hovedstrækninger på jernbanen og indfasningen af elektriske tog. 121F vil endvidere foretrække, at eldrevne tog kører på vedvarende energi og finder det positivt, at udfasningen af dieseldrevne tog og indfasningen af el-tog forventes at forbedre driftssikkerheden samt bidrage til kortere rejsetider for passagererne. I forbindelse med sporarbejdet under anlægsfasen, opfordrer 121F Banedanmark til at anvende Passagerpulsens "10 gode råd i forbindelse med sporarbejder" for at mindske genen for togpassagererne og gøre det nemt at navigere i bl.a. togbusser og ændrede rejsetider, mens arbejdet står på.

Banedanmarks kommentarer:

De eldrevne tog får el fra det danske el-net. Det danske el-net forsynes til dels af vedvarende energi produceret ved vindkraft. I takt med at Danmark vil gå mere over til vedvarende energi, vil den strøm som banen kører på også være baseret på vedvarende energi.

Banedanmark videregiver Passagerpulsens til de afdelinger som skal gennemføre anlægget og stå for kommunikationen i den forbindelse.

Miljøforhold

114K, Horsens Kommune, mener, at der i fagnotatet om natur og overfladevand mangler en kronologisk gennemgang i form af en samletabel (efter den geografiske placering) og et tilhørende kort med markering af de berørte naturarealer og vandløb, hvor man ikke bryder rækkefølgen op efter, om der er tale om elektrificering eller hastighedsopgradering, ændring af broer, udvidelse af dæmninger etc. Tabellen bør ifølge 114K liste alle områder og vandløb op i en geografisk rækkefølge over linjeføringen med henvisning til kortet, og bør indeholde en kort benævnelse af påvirkninger og afværgeforanstaltninger for hvert konkret sted, som man kan relatere til de konkrete beskrivelser senere i rapporten. 114K savner også en tabel, der viser situationer ved de enkelte naturområder og vandløb før implementering af afværgeforanstaltningerne.

Endvidere spørger 114K, om indsamlede data bliver tilgængelige via miljøportalens Naturdata og i WinBio for vandløbenes vedkommende.

114K gør ydermere opmærksom på, at der tidligere har været oversvømmelse ved varmeværket vest for jernbanen (red.: Frydsvej 18, Hovedgård), og at man bør overveje at forbedre skybrudsveje/indsnævne underføring og derved afhjælpe risiko for oversvømmelse af værket, hvis der på et tidspunkt skal laves terrænregulering på denne strækning.

Tilsvarende oplyser 114K, at der tidligere været oversvømmelse ved banens krydsning af Gammel Århusvej og Hovedgård, og at man bør overveje at forbedre afstrømningsforholdene/skybrudsvejene i området, så man kan reducere risikoen for oversvømmelse ved Gammel Århusvej, alt efter hvor omfattende broarbejde der skal udføres.

114K finder det samtidig positivt, at Banedanmark er opmærksomme på et eventuelt behov for rensning for okker, før udledningsvand ledes til recipient.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har udarbejdet en VVM-redegørelse med en række tilhørende fagnotater og har heri anvendt en struktur som Banedanmark finder mest hensigtsmæssig i forhold til formidlingen af et meget omfattende strækningsanlægsprojekt, som nærværende projekt udgør. I VVM-redegørelsen er der fokuseret på områder med væsentlige miljøpåvirkninger, mens der i de enkelte fagnotater er sket en geografisk gennemgang fra syd til nord med fokus på de lokaliteter, hvor der sker ændringer som følge af projektet. Banedanmark gør opmærksom på, at der i VVM-lovgivningen ikke er fastlagt bestemmelser vedrørende detail-strukturen, og fastholder således den nuværende struktur i hhv. VVM-redegørelse og fagnotater.

Banedanmark inddaterer ikke per rutine indsamlet naturdata ifm. VVM-undersøgelser i Danmarks Miljøportal eller i andre offentlige databaser, men

udleverer gerne naturdata til kommuner. Kommunene kan herefter, såfremt de ønsker dette, foretage inddatering af dataene i offentlige databaser.

Projektet indebærer ingen ændringer af banen ved hhv. varmeværket beliggende Frydsvej 18 i Hovedgård, og ved banens krydsning af Gammel Århusvej og Hovedgård også i Hovedgård, hvorfor projektet ikke vurderes at have en forværet påvirkning ift. oversvømmelser som følge af klimaændringerne. Banedanmark har derfor ikke på nuværende tidspunkt planer om at gennemføre foranstaltninger for at afhjælpe risiko for oversvømmelse af varmeværket eller områderne omkring de to vejkrydsninger i nærværende projekt.

5BVE spørger, om der bliver lavet en separat VVM ved Skibsholtvej mellem Bredballe og Daugård med henvisning til, at der nedenunder den foreslåede linjeføring ligger et af Syddanmarks største vandreservoarer.

Banedanmarks kommentarer:

Projektets påvirkninger på grundvandsressourcen og drikkevandet er indeholdt i den gennemførte VVM-undersøgelse. Det gælder også området ved Skibsholtvej, hvorfor der ikke er planer om at gennemføre en separat VVM for dette område.

38VHE påpeger, at Løsning Vandværk er tæt nabo til banen og har borerer meget tæt på banen. 38VHE spørger derfor, om det vil give miljømæssige problemer med de nye eltog.

Banedanmarks kommentarer:

På hele strækningen mellem Fredericia og Aarhus er der 10 indvindingsboringer, der kan blive berørt af elektrificeringen. I Hedensted Kommune er der tre berørte borerer, som det ser ud lige nu. Banedanmark tager kontakt til Løsning Vandværk i detailfasen, hvor det bl.a. skal undersøges, om der er behov for at flytte borerer.

65BSK spørger, om Banedanmark tager hensyn til truede dyrearter, f.eks. havørne og flagermus.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark tager generelt hensyn til truede dyrearter ifm. realisering af baneprojekter, og indarbejder afværgeforanstaltninger med henblik på at afbøde eventuelle påvirkninger. Banedanmark har således været i dialog med Skanderborg Kommune om bl.a. havørnen, der yngler i området. På køreledningerne sættes der mærkning op, så fuglene ikke flyver ind i dem, og så sørger man for at være opmærksomme, når man fælder bevoksning og har anlægsarbejder i nærheden af reder. Ift. specielt flagermus fælder man kun træer, som bl.a. anvendes til fouragering, ledelinjer mm. inden for nogle bestemte tidsrum. Banedanmark har også besigtiget § 3-vandhuller, og der er

foreslået en række afværgeforanstaltninger, hvor der er behov. For en fuld gennemgang henvises til fagnotatet, der hedder "Natur og overfladevand".

92B er bekymret for, at to beboere vil blive direkte berørt af udskiftningen af broen på Kattrupvej ved Hasselager, da vejen vil blive hævet og dette kan resultere i, at der ledes mere vand ned mod grundene ved regn. 92B henstiller til, at der tages højde for dette ved anlægning af vejen.

Banedanmarks kommentarer:

De konkrete afvandingsforhold på stedet vil først blive endeligt fastlagt i de kommende faser af projektet, hvorfor det på nuværende tidspunkt ikke lægger fast hvilke afvanding der vil være af vejen i fremtiden. Banedanmark vil dog afvande vejarealer og tilhørende dæmninger, således at omgivelserne generes mindst muligt.

113B oplyser, at Banedanmarks nordligste forslag til ombygning/udskiftning af Toftumbroen vil berøre beskyttede naturtyper og opfordrer derfor til, at den sydligste løsning eller en fornyelse af den eksisterende bro vælges.

Banedanmarks kommentarer:

Alle fremlagte vejføringer er behandlet i VVM-redegørelsen, der ligeledes redegør for nødvendige afværge tiltag som følge af projektet. Der er således fokus på naturområder og hvorledes disse bør behandles under udførelse af de forskellige løsninger..

Efter høringsperioden har Vejle kommune besluttet at gennemføre den nordlige løsning og medfinansiere denne.

117B gør indsigelse mod den potentielle tunnelloøsning til afløsning af Toftumbroen med henvisning til at arealet, som foreslås inddraget til vej, på begge side af banestykket går igennem områder, der har status af værdifuldt landskab, potentielt naturbeskyttelsesområde eller kulturmiljø. 117B spørger i denne forbindelse, om Banedanmark har undersøgt, hvordan området er stillet i forhold til naturbeskyttelseslovens § 3.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har i VVM-undersøgelsen undersøgt forholdet til § 3-beskyttet natur og vurderet påvirkninger herpå ved de forskellige løsninger ved Toftumvej og ved elektrificering af jernbanen. Resultatet af miljøvurderingen er kort beskrevet nedenfor. Nærmere beskrivelse findes i VVM-redegørelsen og det tilhørende fagnotat om natur og overfladevand.

I henhold til miljøvurderingen vil ingen af de foreslåede løsninger for broen Toftumvej påvirke §3-beskyttet natur.

Fældning af træer og buske inden for 10 meter fra banen som følge af eldriftsservitutten berører en del af det § 3 beskyttede naturareal beliggende

nord for Toftum vest for banen. Lokalteten består af mose, der er bevokset med pilekrat og mindre opvækst af andre vedplanter.

Det vurderes, at rydning af vedplanterne kun har en lille påvirkning af naturværdierne i § 3-området. Fældningen af træer på det § 3-beskyttede areal kræver en dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3. Ansøgning om dispensation sendes inden anlægsarbejderne til Vejle Kommune, der er myndighed.

143B foreslår, at der som erstatning for et bælte af træer langs jernbanen i Hatting der skal fældes, at der anlægges erstatningsskov på arealet mellem jernbanen og vejen Sønderfyn. 143B foreslår, at dette koordineres mellem Banedanmark, Horsens Kommune, Lantmännen (Hatting Bageri) og borgere i Hatting. 143B mener, at dette forslag vil passe fint med reglerne i skovloven om lokalt at plante erstatningsskov og desuden vil understøtte Banedanmarks initiativ "Infranatur".

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har allerede aftalt med Horsens Kommune, at kommunen inddrages ifm. placering af erstatningsnatur og -skov. I forbindelse hermed vil den foreslåede placering fint kunne blive inddraget som mulig placering af erstatningsskov. Den endelige placering afgøres dog først senere i processen, når projektet er vedtaget politisk.

91B mener ifm. hævnningen af broen på Toldbodvej i Vejle at en række mindre mirabeltræer overfor nummer 24 og 26 på Ved Vandværket bør bevares af æstetiske årsager.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmarks første prioritet er at bygge jernbane, og gøre den så sikker som det er påkrævet. I den forbindelse skal der ofte fældes træer i forbindelse med anlægsarbejdet. Disse træer kan genetableres efter anlægsarbejdet, hvis de ikke står for tæt på banen. Nogle træer fældes i stedet for at give luft rundt om køreledningsanlægget og dermed sørge for at der bliver holdt en høj sikkerhed. Disse træer vil ikke blive genetableret, da de udgør en risiko for banen. Fældninger af disse risikotræer vægtes højere end æstetiske hensyn.

Støj & vibrationer

112K, Fredericia Kommune, oplyser, at man anvender Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser i forbindelse med anlægsarbejder, hvor støjgrænsen for boliger er 35 dB for natarbejde. 112K oplyser desuden, at det mellem Banedanmark og 112K er aftalt, at Banedanmark skal vurdere, om den mindre dB har betydning i forhold til støjvurderingerne, idet Banedanmarks støjregninger er vurderet i forhold til en grænseværdi på 40 dB for natarbejde. 112K beder Banedanmark oplyse, hvordan denne vurdering indgår i VVM-redegørelsen. 112K beder desuden om at få tilsendt kopier af evt. pressemeddelelser, breve o.l., som Banedanmark udarbejder og udsender, alternativt at 112K orienteres, når Banedanmark orienteres om anlægsarbejdets påbegyndelse på Banedanmarks hjemmeside.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark forsøger at tilrettelægge anlægsarbejdet, så det giver færrest mulige gener for jernbanens naboer. Når Banedanmark vurderer eventuelle støjpåvirkninger i anlægsfasen, er det i forhold til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser på 70 dB i dagtimerne og for anlægsarbejder, som må udføres om aftenen og om natten i forhold til en støjgrænseværdi på 40 dB. Det kan ikke udelukkes at de lavere støjgrænser i Fredericia Kommune vil betyde noget. Jf. Bekendtgørelse nr. 467 om miljøregulering af visse aktiviteter, skal støv- og støjfrembringende bygge- og anlægsaktiviteter anmeldes til kommunen senest 14 dage før aktiviteten påbegyndes, og der vil være en dialog med Fredericia Kommune når anlægsaktiviteterne anmeldes.

Banedanmark vil sørge for, at kommunen bliver orienteret, når der kommunikeres om projektet.

118K, Hedensted Kommune, finder det bydende nødvendigt med afværgeforanstaltninger bl.a. i forhold til støj, og vindturbulens – særligt i byområderne Hedensted og Løsning – og mener, at (støj-)hegn både vil øge trygheden langs banen og modvirke vindturbulens. 23BHE spørger hertil, om der vil komme mere støj fremover, og om der opsættes støjskærme – f.eks. i stationsområdet i Hedensted. 34BHE spørger tilsvarende, om der opsættes en støjmur fra Hedensted Station og ud mod Overholmsvej.

Samtidig mener 34BHE, at dette også ville kunne løse sikkerhedsspørgsmålet med unge mennesker, der krydser banen på samme strækning. 35BHE bemærker hertil, at der på nuværende tidspunkt er meget støj, og at det er den eneste strækning ind til byen uden støjmur. 35BHE støtter derfor 34BHE's forslag om opsætning af støjværn.

92B oplyser om matriklerne 3q-3l-3m-9 i Hasselager, at man i dag nyder godt af den bevoksning, herunder tre store træer, der gror på en ca. 50 meter strækning ud for matriklerne, og som afskærmer udblikket til banen. 92B foreslår, at Banedanmark opsætter støjværn, hvor beplantningen fjernes –

også aht. spredning af vindpres, som bevoksningen i dag gør. 92B mener ikke, at dette vil medføre en meromkostning for Banedanmark.

Banedanmarks kommentarer:

Nye eltog støjer mindre, så selv om hastigheden hæves, vil støjen generelt blive mindre. På strækningen Fredericia-Aarhus er der et antal boliger, 30-40 stykker, som ifølge beregningerne vil få mere støj, og som overstiger grænseværdierne og nogle fastsatte væsentlighedskriterier. Her kan man tilbyde tilskud til facadeisolering. I dette projekt er der ikke nok boliger som bliver påvirket af støj til, at der bliver sat støjskærme op. Men de eksisterende støjskærme bliver stående, omend nogle måske skal flyttes midlertidigt for at gøre plads til arbejderne. Banedanmark sætter ikke støjskærme op for at sikre banen mod overløbere, og vinden som følge af den øgede hastighed er ikke et generelt problem ved tog.

Ifm. VVM-undersøgelsen er forøget vindtryk som følge af forøget hastighed vurderet i fagnotat om befolkning, socioøkonomi og menneskers sundhed. Generelt gælder det, at vindtrykket fra tog øges en lille smule, når togenes hastighed øges. På stationsområder vil det betyde, at sikkerhedszonen vil blive udvidet således, at passagerer skal stå længere væk fra perronkanten, når gennemkørende tog passerer stationen. Med hastigheder op til 160 km/t er sikkerhedszonen 0,85 meter. Ved hastigheder op til 200 km/t er sikkerhedszonen 1,35 meter. Sikkerhedszonen markeres med afstribning på perronbelægningen. Påvirkningen på mennesker som følge heraf vurderes derfor at være ubetydelig.

128K, Aarhus Kommune, oplyser, at kommunens praksis vedr. støj fremgår af www.aarhus.dk/stovogstøj, og bemærker, at der som udgangspunkt ikke tillades natarbejde, men at der kan søges om tilladelse til natarbejde ved Aarhus Kommune, og at der skal være tungtvejende faglige grunde til natarbejdet. 128K anbefaler derfor, at der tidligt indledes en dialog med miljømyndigheden om mulighederne for natarbejde. 128K finder det endvidere væsentligt, at berørte naboer, på strækninger hvor natarbejde er nødvendigt, er velinformerede om arbejdets varighed, og hvad de kan forvente af gener.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark indhenter de nødvendige tilladelser inden arbejdets start. Naboerne informeres forud for støjende arbejder og natarbejder.

26BHE spørger, om grænsen for støj og vibrationer ændres fra de nuværende 64 decibel og 50 meter fra banen til nærmeste huse.

Banedanmarks kommentarer:

Der sker ikke en forøgelse af vibrationsniveauet ifm. dette projekt, når de nye tog er i drift. Der kan være vibrationer ifm. anlægsfasen, og det kan blive nødvendigt i den forbindelse, at enkelt bygninger overvåges. Banedanmark

følger de gældende grænseværdier, når det gælder støj og vibrationer. De 75 decibel, i forhold til vibrationer, er det, som målingerne i dette projekt tager udgangspunkt i.

101B, 136B, 137B, 139B og 150B anmoder om sikring af alle de bevaringsværdige ejendomme i Haraldsgade i Viby og oplyser, at de ikke er opført på betonfundament og derfor ikke tåler rystelser. Desuden anmoder 101B, 136B og 137B om opsætning af vibrationsmålere. 144B er bekymret for, hvordan en forhøjelse af togenes hastighed vil påvirke 144B's hus og dets fundament. 144B spørger i den forbindelse, om der opsættes permanente målere på huse langs strækningen, samt om Banedanmark vil sørge for, at der laves den fornødne fotoregistrering af bygninger langs banen inden projektet og løbende.

Banedanmarks kommentarer:

Inden anlægsstart vil ejendommene blive inspiceret og der vil evt blive sat vibrationsmålere op på de bygninger, der vurderes særligt udsatte.

101B, 136B, 137B, 139B og 150B pointerer, at Banedanmark må imødesee et krav om støjskærm ved ejendommene samt om måling af den strukturbårne og luftbårne støj, udført af et uvildigt konsulentfirma, godkendt af beboerne og med udgifterne afholdt af Banedanmark. 139B og 150B pointerer, at beboerne rejser krav om et effektivt støjværn, der ikke er støjtransmitterende. Ifølge 101B, 136B og 137B skal DSB sørge for, at støjen ikke breder sig til nærområdet. Ydermere oplyser 139B og 150B, at beboerne er udsat for gener fra luftledningerne, der støjer i vinden og slår sammen, med høje kliklyde til følge. 139B anmoder derfor om en undersøgelse af, om det er en lovlig installation. Denne undersøgelse skal ifølge 139B dokumenteres af et uvildigt konsulentfirma. 150B ønsker ikke yderligere gener fra nye køreledninger og vil gerne have vished for, at dette ikke sker. 150B ønsker endvidere oplyst, hvordan de eksisterende støjkort er fremkommet og mener ikke, at disse er opdateret til 2017. Samtidig udtrykker 150B bekymring for, at togene ikke sætter farten ned på strækningen, hvis de aht. målene om nedsættelse af køretiden skal indhente et par minutter.

123B anmoder om, at der opsættes støjhegn ud for Bygholm Parkvej 39 og Lærkevej 5-7, Horsens, hvis hævnning af broen ved Bygholm Parkvej medfører, at det eksisterende hegn ud mod Bygholm Parkvej fjernes. Tilsvarende ønsker 123B, at der opsættes støjhegn ved fortovet i krydset Bygholm Parkvej/Fuglevangsvej, hvis den eksisterende beplantning fjernes – af hensyn til indkigs- og støjgener.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmarks beregninger af støj foretages efter miljøstyrelsens retningslinier og er foretaget af konsulentfirmaer for Banedanmark. Beregningerne foretages på baggrund af geografien, bygningsmassen, trafikeringen, togmateriel osv. Det foretages beregninger før projektet

gennemføres, så beboere, som vil få en øget støj kan blive tilbudt tilskud til facadeisolering inden projektet er færdigt og den nye trafik kører på banen. Støjskærme opsættes efter nogle objektive kriterier baseret på hvor mange, som er støjbelastede i et område udtrykt som et støjbelastningstal. I det tilfælde at SBT-tallet er højt nok vil der blive opsat en støjskærm, i stedet for at der bliver ydet tilskud til facadeisolering.

Banedanmark har således allerede gennemført beregningerne. Støjkortene er opdaterede og viser fremtidige støjforhold på banen.

Der er endnu ingen luftledninger i forbindelse med banen på strækningen og Banedanmark kan derfor ikke besvare spørgsmål om hvordan andre anlæg er sat op. Der er ingen indikationer på at en elektrificeret jernbane larmer fra køreledningsanlægget.

Kørsel på banen sker efter et hastighedsprofil som angiver hvor hurtigt de enkelte delstrækninger tillader. I kurver, på stationer og andre steder vil hastigheden ofte være mindre for ikke at belaste materiellet, strækningen eller gå ud over sikkerheden. Togene vil ikke køre hurtigere end hastighedsprofilet tillader.

31BHE spørger, om togene vil støje, hver gang de kører forbi standere. Tilsvarende spørger 71BSK/BAR, om støjen forhøjes eller får en anden karakter i fremtiden, og om der kan blive tale om erstatning for evt. støjgener, herunder gnister fra køreledningsanlægget.

Banedanmarks kommentarer:

Den dominerende kilde til støj fra ca. 50 km/t og op til ca. 250 km/t er kontakten mellem hjul og skinne. Derover er det aerodynamisk støj, der dominerer. Et yderligere bidrag fra dieselmateriel er motorstøj. Når der kommer el-lokomotiver, er det derfor et andet støjbillede, da elmotorer har et andet støjbillede end dieselmotorer, men den væsentligste støjkilde er stadig kontakten mellem hjul og skinne. Overordnet gælder det, at nyere eltog vil have et generelt lavere støjniveau end de nuværende dieseltog.

72BSK mener, at det er en forbedring af banelegemet, at man elektrificerer det, og at det må anses som en markant ændring af sporstrækningen, at den elektrificeres. 72BSK spørger hertil, hvad der gøres ift. støjgener fra jernbanen, som på nuværende tidspunkt ikke overholder grænsen på 64 dB ved 72BSK's ejendom. 72BSK/88B undrer sig derudover over, at Banedanmark ikke skal overholde Arbejdstilsynets vejledninger om støj og arbejdstider og er bekymret for støj fra f.eks. opsætning af køremaster. 88B mener i den forbindelse, at Banedanmark må undersøge optimeringer i form af komprimering af arbejdet med meget støjende arbejde, så dette bliver til gene i en kortest mulig periode, hvorunder berørte vil kunne genhuses, tage på ferie o.l. 72BSK opfordrer endvidere Banedanmark til at lave en ny lydmåling eller lydberegning. 88B foreslår, at Banedanmark etablerer et støjhegn med mulighed for begrønning på den ene side, imod banen, i de beboelsesområder, som er værst ramt af støj.

8BVE spørger, hvad det vil sige, at der i fagnotatet 'Støj og vibrationer' anføres, at der er "væsentlige påvirkninger" i form af støj og vibrationer i weekenden og om aftenen og natten, specifikt ifm. arbejdet ved Toldbodvej. 91B mener, at det er ganske uacceptabelt, at projektet vil medføre væsentlig støjbelastning, og at borgerne i umiddelbar nærhed bør have en betydelig kompensation og blive oplyst om deres rettigheder.

Banedanmarks kommentarer:

På den pågældende strækning har der tidligere været gennemført støjberegninger og i det omfang den vejledende grænseværdi på 64 dB er overskredet er der tilbudt tilskud til facadeisolering. Da tilbuddet har været frivilligt og er tidsbegrænset, er det nogle gange tilfældet at tidligere beboere ikke har gjort brug af tilbuddet. Et EU-direktiv beskriver, at der skal laves kortlægninger hvert femte år i forhold til trafikstøj og der i den forbindelse skal udarbejdes en handlingsplan.

Der bliver rammet master på begge sider af banen, og nogle steder skal der rammes flere master end andre, f.eks. pga. barduner. Det tager nogle timer at ramme en mast og samlet vil påvirkningen ikke være meget mere end 1½ døgn ud for den enkelte bolig.

31BHE, 47BHO, 98B og 161B mener, at støjbilledet vil ændre sig, når man fjerner træer og buske på hver side af banen. 72BSK og 81BAR mener, at man godt kan måle støjgenedæmpning fra træer og blade, og at fjernelse af begrønning ud til banen også har betydning for de visuelle forhold og for den økonomiske vurdering af en ejendom. 145B spørger, om Banedanmark har vurderet, hvilken indflydelse bevoksning har på støj. 145B mener i den forbindelse, at bevoksning navnlig i sommerhalvåret har en kraftig dæmpende virkning på støjen. 47BHO pointerer desuden, at støj fra tog ikke udelukkende kommer fra togenes dieselmotorer, men også fra materiel, skinner o.a.

130B mener, at en planlagt servitutpålæggelse og følgelig fjernelse af bevoksning på adressen Ulvedalen 21, 7120 Vejle Ø, vil medføre øget støj.

151B er utilfreds med at blive pålagt en servitut, som formentlig vil betyde, at et langt levende hegn af selje-røn mellem banen og ejendommen Banevej 13 i Hansted, 8700 Horsens, skal fældes. 151B påpeger, at træerne dæmper støjen fra togene, skærmer for udsigt til banen og er bosted for et rigt fugleliv.

Banedanmarks kommentarer:

Vegetation er en meget variabel parameter i beregninger. Det kan være spredt, tæt, højt osv. Tynde træer i lige rækker eller spredt og af forskellig højde. Derfor kan effekten ikke regnes med ind som en korrektion i beregningerne. Hvis man skal have en målbar effekt, skal det være nåletræer i en dybde på 20 meter. Så kan man opnå en dæmpning 2-3 dB, altså en meget begrænset effekt. Det har primært en psykologisk betydning, fordi man ikke kan se, hvad der foregår bag bevoksningen.

103B mener, at en evt. udvidelse samt hævnning af den nuværende bro i Toftum vil medføre et højere støjniveau, da støjen fra bilerne kommer i niveau med 103B's ejendom, og dermed tættere på ejendommens vinduer. Dette vil ifølge 103B kræve udskiftning af ejendommens vinduer til lyddæpende vinduer. 117B er bekymret for, om funderingen under 117B's ejendom kan klare div. rystelser i undergrunden som følge af anlægsarbejdet og den efterfølgende øgning i trafikmængden i tilfælde af en tunnelløsning ved Toftumbroen.

Banedanmarks kommentarer:

Denne løsning for udskiftning af Toftumvej er siden høringsperioden fravalgt, idet Vejle Kommune har valgt at medfinansiere projektet således at det nordlige alternativ kan gennemføres. Det meste vejtrafik ledes derfor længere væk fra den omtalte ejendom.

Det er Banedanmarks vurdering at de projekterede arbejder kan gennemføres uden skader på den omtalte ejendom. Ejendommene vil dog blive inspiceret inden anlægsstart og der vil evt. bliver sat vibrationsmålere op hvis de vurderes at udgøre en risiko. Skulle der ske skader på ejendommen som følge af byggeriet erstattes disse.

77BAR spørger, om der ifm. opførelse af spunsur tages højde for ekstra vibrationsmålinger.

Banedanmarks kommentarer:

Uanset om det er spunsning af væg eller master, så vil entreprenøren sætte målere op og i nogle tilfælde fotoregistrere bygninger. Det er derfor entreprenøren, der skal dokumentere det bagefter, hvis der er problemer med revner eller lignende ting.

8BVE spørger, hvem der betaler for eventuelle skader på huse forårsaget af vibrationer, samt hvem man klager til i tilfælde af skader, og hvem der er tilsynsmyndighed. Endvidere spørger 8BVE, hvad man vil gøre for at undgå en situation tilsvarende den, som opstod i København ifm. Metrobyggeriet. Tilsvarende spørger 9BVE, hvordan man afgør, hvad der er årsag til eventuelle skader forårsaget af vibrationer, samt hvordan man dokumenterer dem.

130B mener, at pilotering i forbindelse med anlægsarbejdet samt togenes hastighedsforøgelse vil medføre øgede rystelser, som kan påvirke husets stabilitet.

Banedanmarks kommentarer:

Hvis der skal spunses eller rammes master ned, sætter entreprenøren målere på husene, så man kan se, hvor meget det vibrerer. Man kan også se, om det er nye revner eller gamle. Det er naturligvis Banedanmarks ansvar, hvis der er revnedannelse som følge af vores arbejde, at udbedre det.

Anlægsarbejderne kan af mange årsager ikke sammenlignes for de to projekter, for det er to vidt forskellige anlægsarbejder. Men det er kommunen, der skal give tilladelse, og dermed også kommunen der er tilsynsmyndighed.

5BVE spørger, om der vil være permanente støjpåvirkninger fra autotransformerstationer, f.eks. en brummen? Tilsvarende spørger 46BHO, hvad det betyder for støjen, at hastigheden øges, samt om der er støj på elledningerne hele tiden ligesom på højspændingskabler, og om de brummer i frostvejr.

127B spørger, om man har gjort sig overvejelser om, hvordan man vil fjerne/dæmpe den støj, der kommer fra el-kablerne, når disse "klapper" sammen i blæsten. 83BAR beskriver dertil en oplevelse med støj fra køreledninger ved Vestbroen i Viby og spørger, om det er noget, Banedanmark har gjort noget ved. 153B mener, at der vil opstå støj fra køreledningerne, når der er frostvejr i vintermånederne, som vil genere de husejere, som bor tæt på disse.

33BHE spørger, hvor meget mere et forbikørende tog vil støje, og om der vil være støj fra masterne, også når der ikke kører tog.

Banedanmarks kommentarer:

Køreledningsanlægget støjer ikke ligesom f.eks. et et 400 kilovolts højspændingsanlæg. Men når det er fugtigt i vejret lyder der nogle gange et knald, når det springer en gnist mellem køreledningsanlægget og strømaftageren. Der kan være lidt vindstøj fra masterne, når det blæser meget eller ved jævn vestenvind.

21BHE spørger, om højere hastighed er lig med mere vedligehold af skinner og dermed mere støj.

Banedanmarks kommentarer:

Projektet vil være en forbedring på strækningen generelt, da der på denne strækning er meget gamle skinner og sporskifter. Inden for en kort årrække vil der ske en total udskiftning af alle skinner og sveller på store dele af strækningen. Det vil naturligvis give noget nattetøj på kort sigt, men langt mindre på længere sigt. Nye skinner støjer mindre end gamle. I praksis betyder en højere hastighed på banen dog også at der vil komme mere slitage på skinnerne.

37BHE spørger, hvor meget toget larmer under acceleration. Desuden spørger 37BHE, om eltogene kan genere signalet i tv/radio osv.

Banedanmarks kommentarer:

Nye eltog larmer mindre end dieseltog. I dette projekt er der tale om gennemsnitlige beregninger af støjen, som indregner max-påvirkninger og overgangen fra dieseltog til nye eltog.

Der kan godt ske påvirkninger en gang imellem, f.eks. ved særlige vejforhold. Men som grundregel vil dit fjernsyn og din radio ikke blive generet.

71BSK/BAR spørger, hvordan man skal forholde sig til, at revner i huse forårsaget af vibrationer fra anlægsarbejderne måske først registreres langt senere. 69BSK og 80BAR beskriver en lignende problematik, og alle tre spørgere er glade for, at der sættes målere op til måling af vibrationer. 79BAR spørger desuden, om det er et krav, at entreprenøren sætter målere på husene, og 10BVE spørger, hvor langt fra banen man sætter måleapparater til at måle støj og vibrationer.

Banedanmarks kommentarer:

Det er typisk på huse i første række til banen som får påsat målere, men det er en vurdering i hvert enkelt tilfælde. Det kommer an på nærheden til banen, og bl.a. om huset ligger højt eller lavt. Det betyder også noget, om der f.eks. er kampestensfundament.

Entreprenøren sætter målere på husene i forreste række, men også indimellem efter henvendelse fra huse i tredje, fjerde eller femte række, som vi måske ellers ikke har haft mistanke om kunne lide overlast ved en spunsning.

71BSK/BAR er glad for, at der med projektet indføres eltog og spørger, om støjmurene ved Viby som led i projektet bliver forhøjet til at modvirke evt. støj og lysglimt fra køreledningsanlægget, eller om Banedanmark kunne gøre noget ved murværket langs strækningen.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har gennemført støjberegninger langs banen og det har ikke givet anledning til at skulle forhøje støjværnene.

142B forventer, at Banedanmark overholder de gældende regler der er til støjregulering i forbindelse med nyetablering eller ændring af eksisterende forhold, herunder at støjgenerne fra driften ikke må overstige 62 dB. 142B forventer i den forbindelse, at der snarest vil komme et udspil fra Banedanmarks side vedrørende støjbekæmpelse, som berørte naboer vil få fremlagt og få lejlighed til at kommentere. 142B forventer også at blive inddraget i overvejelserne om støjbekæmpelse i anlægsfasen, samt at berørte beboere vil blive varslet rettidigt og blive kompenseret for støjgener, som ligger udover normal arbejdstid.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark overholder de gældende regler for støj i anlægsfasen. Disse regler sætter en støjgrænse op 64 dB – dog lavere i forbindelse med natarbejde. Såfremt grænseværdierne ikke kan overholdes vil det skulle godkendes af kommunen, der er myndighed på området.

Naboer til banen vil blive varslet om særligt støjende arbejde eller arbejde uden for normal arbejdstid. I særlige tilfælde kan berørte naboer tilbydes midlertidigt ophold uden for egen adresse. Det er ikke normal praksis at give økonomisk kompensation for støjgener i forbindelse med baneprojekter.

145B er bekymret for udsigten til øget trykpåvirkning og spørger, om det er en gene, som Banedanmark er opmærksom på at minimere.

145B er ligeledes bekymret for, at Banedanmark kun forholder sig til støjgener målt i dB og ikke medtager f.eks. frekvens. I den forbindelse er 145B bekymret for, at de eldrevne togs konstante kontakt med køreledninger kan give en højfrekvent støj, og at den pga. af landskabelige forhold i særlig grad vil være hørbar for omkringboende, hvor der er terrænforskelle. 145B håber endvidere, at Banedanmark vurderer på støjtype, frekvens mv., inden man vurderer, om der skal etableres støjskærme eller andre initiativer. Specifikt i Hansted anmoder 145B om, at der sættes midler af til støjskærme.

Banedanmarks kommentarer:

Ifm. VVM-undersøgelsen er forøget vindtryk som følge af forøget hastighed vurderet i fagnotat om befolkning og menneskers sundhed. Generelt gælder det, at vindtrykket fra tog øges en lille smule, når togenes hastighed øges. På stationsområder vil det betyde, at sikkerhedszonen vil blive udvidet således, at passagerer skal stå længere væk fra perronkanten, når gennemkørende tog passerer stationen. Med hastigheder op til 160 km/t er sikkerhedszonen 0,85 meter. Ved hastigheder op til 200 km/t er sikkerhedszonen 1,35 meter. Sikkerhedszonen markeres med afstribning på perronbelægningen. Påvirkningen på mennesker som følge heraf vurderes at være ubetydelig.

Lyd måles i enheden decibel, forkortet dB. Der tages ved måling og beregning af støj hensyn til, hvordan det menneskelige øre opfatter lyd - kaldet A-vægtning - og resultatet angives normalt med enheden dB(A). Betegnelsen dB anvendes dog ofte, selvom der er tale om det A-vægtede støjniveau.

Togets (pantografens) kontakt med køreledningerne giver meget lidt støj i forhold til den øvrige støj fra toget, som hovedsageligt stammer fra kontakt mellem hjul og skinne. Ved støjberegninger anvendes en kildestyrke (støjudsendelse) i 1/3-oktav frekvensspektrum for hver togtype og fordelt på relevante kildehøjder. Kildestyrken er baseret på en lang række målinger af den samlede støj fra hver enkelt togtype foretaget under hensyn til bestemte målebetingelser. Dvs. for elektriske togsæt indgår både støj fra kontakt mellem hjul og skinne og støj fra pantografens kontakt med køreledningerne.

Støjberegninger foretages i 1/3-oktav frekvensspektrum dvs. støj med såvel høje og lave frekvenser indgår i beregningsresultatet. Alle beregninger af

lydens udbredelse fra toget og dæmpning i forhold til afstand, terræn og støjskærme mv. udføres separat for hvert af de 27 frekvensbånd fra 25 – 10.000 Hz og oplyses til slut som et total A-vægtet støjniveau.

Den højfrequente del af støjen dæmpes mere af f.eks. terræn og støjskærme end de mere lavfrequent dele, hvilket der netop tages højde for ved støjberegning i 1/3-oktav frekvensspektrum. Derfor indgår dette også ved vurdering af behov for støjafskærmning eller andre afhjælpende foranstaltninger.

Elektromagnetisme

149M, Energinet, bemærker, at det er forkert at betegne 0,4 μT som et forsigtighedsprincip, da der ifølge 149M er tale om en udredningsværdi.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark beskriver 0,4 μT som værdien for forsigtighedsprincippet, fordi det er den værdi som afgør om der foretages yderligere eller ej. Det er korrekt, at det også kunne beskrives som en udredningsværdi.

62BSK spørger, hvor langt de elektromagnetiske felter går ud fra banen, og 12BVE spørger, hvordan magnetisme vil påvirke et hus, der ligger 5-6 meter fra banen. Tilsvarende spørger 72BSK, hvad der påvirker, når man kommer inden for de 0,4 mikrotesla. 88B udtrykker desuden bekymring for ophold i haver inden for magnetfeltzonen og er bekymret for, om det bliver nødvendigt at flytte, fordi 88B's ejendom ligger på grænsen af den angivne magnetfeltzone. 108B spørger, om Banedanmark kender værdierne på den elektromagnetiske stråling, der kommer ifm. elektrificering af banen. 108B spørger desuden, om der vil blive lavet afskærmning e.l., hvis værdierne kommer til at overskride det tilladte niveau. Tilsvarende udtrykker 110B bekymring vedr. opsætning af master og kabler og spørger, hvor kraftigt magnetfeltet bliver ved 110B's ejendom, der ligger 6,7 m fra nærmeste skinne.

118K, Hedensted Kommune, finder det bydende nødvendigt med afværgeforanstaltninger i forhold til magnetisk stråling.

Banedanmarks kommentarer:

Grunden til, at magnetfelt nævnes i denne sammenhæng, er, at man for ca. 30 år siden mente, at der statistisk kunne være en sammenhæng mellem højspændingsanlæg og helbredsmæssige problemer især hos børn. Det er hverken blevet be- eller afkræftet siden trods mange undersøgelser. Derfor er det af ren forsigtighed, at man har forsigtighedsprincippet på 0,4 mikrotesla. Hvis man bor i en ejendom, hvor 0,4-mikroteslagrænsen går gennem boligen, vil man blive tilbudt ekspropriation.

I princippet er der et magnetfelt langs hele banen. Når toget kører, trækker det strøm, og det genererer et magnetfelt – der er ikke tale om stråling.

Banedanmark har muligheder i forhold til afværgeforanstaltninger i forbindelse med elektromagnetisme. Såfremt det ved beregning kan konstateres, at der vil være over 0,4 μT i opholdsrum i en bolig vil der skulle foretages afværgeforanstaltninger. Dette kan enten være ved at ændre på køreledningsanlægget eller andre tekniske ændringer. Det kan også være ved at Banedanmark tilbyder at ekspropriere huset.

50BHO spørger, om man måler elektromagnetisme, eller om man blot laver en gennemsnitsberegning.

Banedanmarks kommentarer:

Det er en beregning, som tager højde for alle de faktorer, der er årsag til magnetfeltet; hvilke tog kører, hvor tit kører de, hvor trækker de strøm fra, hvor accelererer de osv. Det betyder, at der i virkeligheden er et mål ud for hver enkelt ejendom i den beregning, der bliver lavet.

37BHE spørger, om der er dokumentation for ufarlighed i magnetfeltet, og om der er en grænseværdi for elektromagnetisme. 153B mener ikke, der er ført bevis for, at der ikke er skadelige påvirkninger af personer, som bor tæt på elektriske køreledninger og ønsker derfor en skriftlig garanti fra Banedanmark om, at såfremt der opstår skadelige påvirkninger efter opsættelse af køreledningerne, vil der blive udbetalt en erstatning på minimum kr. 500.000, som skal dække de omkostninger, der måtte være ifm. flytning og salg af 153B's ejendom med et tab. 142B beder Banedanmark fremlægge dokumentation, der klart og tydeligt viser, at de elektromagnetiske felter på 142B's matrikler hverken nu eller i fremtiden vil påvirke børns og voksnes helbred. 142B oplyser samtidig, at hvis ny dokumentation på et senere tidspunkt viser, at der er en helbredsrisiko forbundet ved at bo eller opholde sig på de pågældende matrikler, vil beboerne kræve Banedanmark stillet til regnskab herfor. Desuden er 142B interesseret i at høre mere om placeringen af grænseværdiernes linje, og i hvilken grad det kan påvirke enkelte matrikler.

101B, 136B, 137B, 139B og 150B oplyser, at beboerne i Haraldsgade i Viby ønsker oplysninger om feltstrømmen fra køreledningerne samt dokumentation fra Banedanmark af, at den ikke er skadelig for beboerne eller for ejendommenes elinstallationer. Denne dokumentation ønsker 101B, 136B, 137B, 139B og 150B verificeres af et uvildigt konsulentfirma, som beboerne kan godkende, ligesom udgifterne til dokumentationen ifølge 101B, 136B og 137B bør afholdes af Banedanmark. Desuden ønsker 150B at få forklaret, hvad der menes med Sundhedsstyrelsens "Forsigtigsprincip" og de 7 meters afstand og spørger, om man f.eks. kan lade sit barn sove i barnevogn i haven uden helbredsmæssige konsekvenser eller dagligt arbejde i et værksted 10 m fra fjernbanesporet uden helbredsrisiko. Ydermere ønsker 150B at få dokumenteret udbredelsen af magnetfeltet, hvor forsigtighedsprincippet på de 0,4 µT overskrides og udtrykker usikkerhed om, hvorvidt de eksisterende målinger fra bane til skel er korrekte.

Banedanmarks kommentarer:

Som borger kan man i op til et år efter at jernbanen er fuldendt rette henvendelse til Kommissarius for at få sin sag prøvet, såfremt man finder, at man efter idriftssættelsen er påvirket mere af jernbanen end først antaget. Dette kan eksempelvis omhandle støj, vibrationer, indbliksgener o.lign. På samme måde kan borgeren, såfremt denne mener, at de er påvirket af elektromagnetisme, rette henvendelse til Kommissarius. Kommissaris vil i så

tilfælde vurdere om der grundlag for erstatning til borgeren eller om ejendommen skal eksproprieres.

Der er et magnetfelt omkring højspændingsledninger, som der er omkring alle elektriske installationer, og det magnetfelt har Sundhedsstyrelsen indsat et forsigtighedsprincip for på 0,4 mikroTesla. Det er beregnet på baggrund af et døgn gennemsnit for bl.a. hvor mange tog der kører, togtypen, hastighed osv. Der er omtrent 65 boliger i fokus i dette projekt mht. elektromagnetisme. Dem kigges der nærmere på for at finde ud af, om der er tale om boliger, garager eller noget tredje. Der er mulighed for at lave nogle afværgeforanstaltninger. Ellers kan der tilbydes totalekspropriation.

Yderligere information kan læses på Banedanmark hjemmeside:

<https://www.banedanmark.dk/Borger/Baneprojekter/Elektrificeringsprogrammet/Publikationer>

I fagnotatet om elektromagnetisme på dette projekt:

[https://www.bane.dk/-/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Kommende-projekter/Elektrificering-og-hastighedsopgradering-Fredericia- - Aarhus/VVM/Fagnotater/Elektromagnetisme-Fredericia Aarhus.pdf](https://www.bane.dk/-/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Kommende-projekter/Elektrificering-og-hastighedsopgradering-Fredericia--Aarhus/VVM/Fagnotater/Elektromagnetisme-Fredericia_Aarhus.pdf)

eller i magnetfeltudvalgets mange publikationer:

<https://www.energinet.dk/Anlaeg-og-projekter/Magnetfelter/Magnetfeltsudvalget>

Banedanmarks beregning kan rekvireres når ekspropriationsprocessen starter.

129B gør opmærksom på, at banens stigning langs Ved Banen i Vejle medfører acceleration og deceleration. Af den grund mener 129B, at magnetfeltet vil være forøget markant, og at det må få konsekvenser for nogle huse på Ved Banen eller på modsatte side af banen, hvor husene er placeret meget tæt på banen.

Banedanmarks kommentarer:

Det er korrekt at magnetfelterne er større, hvor der trækkes mere strøm (f.eks. op af bakke) og mindre andre steder. Denne forskellighed i magnetfeltstyrke er taget med i beregningen, som bliver foretaget i punkter ud for hver bolig langs banen.

55BSK spørger, og om der er støjgener eller stråling fra autotransformere/forsyningsstationer.

Banedanmarks kommentarer:

Ligesom for køreledningsanlægget er der et magnetfelt omkring transformerstationerne, men feltet er relativt lavt uden for området. Generelt er støjniveauet fra transformer/forsyningsstationer meget lille.

144B er bekymret for, om elektromagnetisme kan holdes under det tilladte niveau, specifikt i Viby, hvor mange tog dagligt kører forbi og spørger, hvad der bliver lavet af foranstaltninger, samt om der sættes permanente målere, så man som beboer i nærheden løbende kan følge med og føle sig tryk. Ydermere frygter 144B, at elektromagnetisme kan gøre 144B's bolig usælgelig ved et fremtidigt salg.

Banedanmarks kommentarer:

Den værdi der beregnes i forhold til elektromagnetisme er en årsmiddelværdiberegning. Hvis nogle boliger ligger over forsigtighedsprincippet vil der blive foretaget afværgeforanstaltninger, enten i form af ændring af køreledningsanlægget eller i form af ekspropriation.

130B mener, at projektet udsætter mennesker i 130B's ejendom for en ukendt mængde elektromagnetiske stråler, som ophobes i kroppens forskellige organer og potentielt kan være kræftfremkaldende.

Banedanmarks kommentarer:

Magnetfelter er ikke stråler og kan ikke sammenlignes med de helbredsmæssige problemer som stråling kan medføre i kroppen.

133B spørger, hvordan man som dagplejer skal forholde sig til, at der ikke må være institutioner i nærheden af en elektrificeret jernbanestrækning. 133B spørger, om 133B skal til at lede efter nyt hus, eller om 133B har misforstået Banedanmarks udmelding.

Banedanmarks kommentarer:

Såfremt boligen ligger indenfor forsigtighedsprincippet er der mulighed for at blive eksproprieret. Der er dog også mulighed for at flytte på køreledningsanlægget så magnetfeltets udbredelse ændres.

146B sætter spørgsmålstegn ved, om Banedanmark har helt styr på, hvor meget den elektromagnetiske stråling kommer til at betyde for 146B, som grundet terrænforskelle bor i hus på højde med ledningerne og dermed også med "kasserne" på masterne, der skal bære disse ledninger.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmarks magnetfeltberegninger bygger på en lang række faktorer. Der tages højde for køreledningsanlæg, togtype, strømtræk, topografi osv. Beregningen udføres ikke som en generel beregning, men i stedet som en beregning med udgangspunkt i det specifikke sted på banen som er ud for boligen.

147V opfordrer Banedanmark til at udarbejde beregninger, som kan sandsynliggøre niveauet af magnetfeltet i boligen beliggende Overholm 74, Horsens.

Banedanmarks kommentarer:

Beregningerne er allerede lavet og borgeren kan kontakte Banedanmark for at få oplysninger der relaterer sig til lige netop hans adresse. Med udgangspunkt i beregningerne vil Banedanmark besigtige de boliger som måske er magnetflepåvirket over de 0,4 mikroTesla.

Elektrificering

26BHE, 31BHE, 35BHE, 36BHE og 49BHO spørger, om alle tog bliver eltog fremover, herunder godstog, og om det efter dette projekts gennemførelse udelukkende vil være eltog, der kører på strækningen, eller om der stadig vil blive brugt dieseltog efter elektrificeringen.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmarks forventning er, at langt de fleste tog fremover vil være eldrevne. I nogle tilfælde kan der dog godt være ikke-eldrevne tog. På langt de fleste strækninger vil det være en økonomisk fordel også for godstogsoperatørerne at køre med eldrevne tog.

11BVE spørger, hvilken afstand der bliver mellem elmaster i bymæssig bebyggelse, særligt ved stationer og konkret ved Ved Banen lige syd for Vejle Station. 6BVE spørger desuden, om man som borger har noget at skulle have sagt mht. placeringen af elmaster.

Banedanmarks kommentarer:

Placeringen af den enkelte mast er ikke besluttet endnu. Masternes primære opgave er at holde køretråden lige henover midten af sporet. På lige strækning vil afstanden mellem masterne typisk være 60-90 meter. Hver gang sporet kurver, eller der er sporskifter e.l., skal masterne stå tættere, og så kan afstanden komme helt ned på 10-15 meter mellemrum mellem masterne på stationsområder. Masterne kan have forskellig udformning. Den konkrete placering af masterne er ikke besluttet endnu.

6BVE og 13BVE spørger, om der er mulighed for, at elektrificeringen bliver lagt ned i skinnerne, evt. på steder med tæt bebyggelse. 142B spørger tilsvarende, om man kan benytte sig af kabler placeret i jorden eller på skinnerne.

Banedanmarks kommentarer:

Elektrificeringen bliver ikke lagt i skinnerne, da man bl.a. er nødt til at have det samme system i hele landet, så de samme tog kan køre alle steder.

129B spørger, om master i byen kan udføres i en højde på 7 meter frem for 9,5 meter eller så lavt som overhovedet muligt.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark bygger ikke højere master end det er nødvendigt. Det er den nødvendige højde på køreledningssystemet det enkelte sted, som er med til at bestemme hvor høje masterne bliver. Masterne er ca. 8 meter høje

15BVE mener, at elmaster ikke pynter i landskabet, og spørger, om der i lighed med vindmølleprojekter er kommet indsigelser mod etablering af de mange og tætstående elmaster langs sporene.

Banedanmarks kommentarer:

Masternes placering er ikke fastlagt endnu. Hvis man føler sig generet af en mast, kan man i et år efter idriftsættelsen henvende sig til Kommissarius, som kommer ud og får en snak om, hvor generende det er. Dernæst fastsættes en eventuel erstatning.

55BSK og 73BSK spørger, hvor autotransformere og forsyningsstationer cirka placeres i Skanderborg Kommune.

Banedanmarks kommentarer:

Den ene transformer i Skanderborg Kommune er planlagt på et landbrugsareal syd for byen, og det kræver ikke, at der skal fjernes bygninger. Det er muligt at rykke på deres placering. De skal blot placeres cirka inden for en kilometer af, hvor det er lagt op til i VVM-en af hensyn til spændingen i ledningerne. Banedanmark vil forsøge at placere dem, så de generer mindst muligt.

Eldriftservitutter

14BVE efterspørger den nøjagtige ordlyd på elektrificeringsservituten samt hvor man kan finde den.

110B spørger, om 110B kan risikere at få problemer med at udvide sin ejendom grundet elektrificeringen.

127B spørger, hvem der er beslutningstager bag pålæggelse af eldriftservitut, samt hvor nidkært man har tænkt sig forfølge håndhævelsen af de pålagte regler. 127B påpeger endvidere, at servituten medfører en ikke uvæsentlig indgriben i den hidtidige råderet over 127B's grund og spørger, hvordan man kompenseres for de pålagte regler/den indskrænkede råderet.

Banedanmarks kommentarer:

Servituten kan læses her: [https://www.bane.dk/-](https://www.bane.dk/-/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Kommende-projekter/Elektrificering-og-hastighedsopgradering-Fredericia--Aarhus/eldriftsservitut/eldriftsservitut.pdf)

[/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Kommende-projekter/Elektrificering-og-hastighedsopgradering-Fredericia--Aarhus/eldriftsservitut/eldriftsservitut.pdf](https://www.bane.dk/-/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Kommende-projekter/Elektrificering-og-hastighedsopgradering-Fredericia--Aarhus/eldriftsservitut/eldriftsservitut.pdf)

I hovedtræk indeholder den tre linjer; en på 10 meter, en på 14 meter og en på 19 meter fra spormidte. Inden for 10 meter må der ikke nyopføres bygninger. Inden for 14 meter må der ikke være flagstænger, og der må ikke være brønde med stift pumperør. Inden for de 19 meter må der ikke være trådformede antenner.

Ud over dette så er der nogle restriktioner om beplantning; at buske og træer ikke må rage op indenfor en zone tre meter fra køreledningsanlægget, at der fældes ud til 10 meter fra banen eller til skel, at risikotræer på matrikler fældes. Det er Banedanmark som pålægger servituten og der gives naturligvis erstatning for arealet og for evt. beplantning, som er i strid med servituten. Det er ekspropriationskommissionen, der tager stilling til, størrelsen af erstatningen. I fremtiden er det herefter op til borgeren selv at vedligeholde beplantningen mod banen.

81BAR, 98B, 108B, 111B, 144B, 146B, 153B spørger alle om, hvad Banedanmark gør i tilfælde af værdiforringelse af ejendomme grundet pålæggelse af eldriftservitut og deraf følgende begrænsning af råderetten over en grund, f.eks. når det gælder erstatning, compensation eller værdisætning ved salg samt lånomlægning. Endvidere oplyser 146B, at køreledningerne vil komme til at hænge lige ud for 146B's ejendoms vinduer, da huset ligger på en skrænt, og at køreledninger og master vil forringe udsigten fra huset. 144B mener tilsvarende ikke, at eldriftservituten tager tilstrækkeligt hensyn til terrænforskelle og mener desuden, at servituten giver Banedanmark adgang til at besigtige 90 % af 144B's grund, hvilket ifølge 144B betyder, at grunden ikke kan anses som privat mere, og at det vil påvirke fremtidige købere. Endvidere mener 144B, at fældning af træer vil medføre en forringelse af 144B's udsigt og påvirke en evt. værdisætning ved salg samt lånomlægning. Ydermere mener 144B, at Banedanmark ikke kan

pålægge samme servitut på alle husstande på strækningen, men derimod burde vurdere hver enkelt grund individuelt via besigtigelse. 153B mener, at Banedanmark bør udbetale en væsentlig kompensation til 153B, som forventer, at 153B's huspris bliver påvirket væsentligt, hvis der bliver opsat køreledninger langs banen, pga. manglende fjordudsigt samt de støjgener, der opstår i vinterhalvåret ifm. frostvejr. 156B udtrykker bekymring for de pålagte servitutter og frygter at få erstattet havudsigt med elmaster med nedsættelse af ejendomsværdien til følge. 81BAR spørger, om der er tale om et fradrag i ejendomsskat eller et engangsbeløb, hvis man ifm. servitutter bliver tilkendt erstatning, samt hvad erstatningen består i. 111B beder om nedskrivning af grundskyld (nyvurdering).

151B mener, at det forekommer urimeligt, hvis pålæggelsen af en ny servitut og en eventuel fældning af grundejeres træer eller levende hegn på nogen måde påfører grundejerne udgifter.

Banedanmarks kommentarer:

Det er korrekt at eldriftservituten er en begrænsning i den enkelte ejers råderet over sin grund. Reglerne er klare i forhold til hvad der forventes i forhold til afstand til flagstænger, træer, nybygninger osv. Eventuelle klager over formodet værdiforringelse af boligen kan fremføres for den uvildige instans Ekspropriationskommissionen, som kommer ud til hver enkel som bliver pålagt servitut eller får eksproprieret ejendom. Denne kommission gennemgår derefter anlægsmyndighedens oplæg og matriklens ejers bekymringer og udmåler på den baggrund en erstatning.

153B undrer sig endvidere over, at en meget høj mobilmast ca. 10 meter fra banen kan blive stående, mens 153B eksempelvis ikke må have en nedstøbt flagstang stående 8 meter fra banen.

Banedanmarks kommentarer:

Lovlige bygninger og antenner, som allerede i dag står på grunden, må gerne blive stående og skal selvfølgelig vedligeholdes. Grunden til at flagstænger ikke må stå i umiddelbar nærhed til banen er at snorene til flaget kan vikle sig frit og blæse ind i ledningerne.

16BVE, 71BSK/BAR, 98B, 144B, 146B, 153B spørger, hvilken kompensation/erstatning, der gives for visuelle ændringer, særligt forringelse af udsigt grundet pålæggelse af eldriftservitut. Hertil spørger 80BAR, om Banedanmark kender til fortilfælde, hvor der er givet erstatning for f.eks. forringet udsyn grundet placering af køremaster. Udsigten vil ifølge 16BVE blive skæmmet i f.eks. Bredballe, hvor en række huse ligger med udsigt til vandet. Ydermere spørger 71BSK/BAR, hvordan evt. kompensation ift. byggebegrænsninger beregnes. 39BHE spørger endvidere, om der findes et alternativ til køreledninger og stolper, og om man kan plante træer ved siden af køreanlægget for at hindre udsyn til køreledningerne. Endelig spørger 39BHE, om der ved rydning af beplantning vil komme et cirka 10 meter bredt goldt område på hver side af banen.

Banedanmarks kommentarer:

Der gives erstatning for det antal kvadrater, der bliver servitupålagt. Desuden gives der en engangserstatning for beplantning, der skal fældes. Hvis der kommer en mast, som skæmmer ens udsyn, kan det tages op med Kommissarius, som tager stilling til det 1 år efter ibrugtagning af kørestrømsanlægget. Det er Kommissarius, der tager stilling til, om det forringer værdien af huset, men grundlæggende har de ikke ment hidtil, at elektrificering af en eksisterende bane er værdiforringende for en ejendom, der er nabo til banen.

Det er Kommissarius, der beslutter, hvilken kompensation, der skal gives. Der er forskellige beløb, afhængigt af hvor restriktiv servituddelen er.

Det er Banedanmark, der fælder træer og buske og tager træet med. Hvis det skal gøres, får man også kompensation for den del. Der kan også være andre ting, f.eks. indbliksgener, man bliver kompenseret for.

Det vil være forkert at kalde det et goldt område, for der vil være bl.a. græs og opskud af forskellig art. Men det vil være et andet billede end det, vi ser i dag.

142B mener, at der må være tale om en fejl i det udsendte materiale, når det beskrives, at borgere på egen hånd og for egen udgift skal fjerne beplantning, som overskrider eldriftservituttens retningslinjer – med henvisning til, at det trods alt er Banedanmarks projekt. Tilsvarende mener 144B, at det er urimeligt at pålægge grundejere at fjerne beplantning.

Banedanmarks kommentarer:

I første omgang er det Banedanmark som fjerner den beplantning, som er blevet eksproprieret. I fremtiden er det borgerens eget ansvar at vedligeholde beplantningen, så den ikke bliver for høj i forhold til det påbudte i eldriftsservituttens.

25BHE spørger, hvordan det skal forstås, at der i den udsendte folder ang. bevoksning står, at der ryddes 10 meter fra nærmeste skinne eller til nærmeste skel. 28BHE spørger dertil, om de 10 meter rydning af træer/buske gælder fra nærmeste skinne eller fra grøften. 73BSK spørger endvidere, hvad der skærmes af med, hvis fældning af træer når helt op til matriklen, og om støjhegn er noget, man kan få sat op, eller om det kan ske for egen regning. Tilsvarende spørger 77BAR, om der etableres ny og bedre støjskærm, når bevoksning fjernes, og 156B spørger, hvem der skal fælde træerne, om der etableres støjværn, samt hvor meget de nye tog larmer. 78BAR spørger dertil, hvad Banedanmark gør ift. lysglimt fra køreledningsanlægget, når bevoksningen fjernes. 88B mener, at fjernelse af beplantning vil give et mere koldt udtryk og mener, at det må være muligt at finde på et alternativ i beboelsesområder.

Banedanmarks kommentarer:

Der fældes op til 10 meter fra nærmeste skinne eller til skel, hvis skel ligger inden for de 10 meter. Der er ikke indeholdt kompensation for støjhegn eller andre former for hegn i den sammenhæng.

De nuværende bevoksning har en psykologisk betydning, fordi man ikke kan se støjilden. I forhold til støjbeskyttelse vil almindelige løvfældende træer dog ikke have nogen effekt. Hvis man skal have en mærkbar effekt, skal man op i nåletræsbælter på 15-20 meters bredde. At fjerne bevoksningen vil derfor ikke ændre målbart i støjudbredelsen – men støjen kan måske føles højere.

Når Kommissarius vurderer det indgreb der foretages mod ens matrikel (ekspropriation eller servitut), er de lydhøre overfor alle de argumenter og forhold, som lodsejeren mener er generende fremover. Banedanmark opfordrer beboerne til at fremføre deres argumenter til kommissarius. Det er dernæst Kommissarius, der tager stilling til, om der skal tages hensyn til de fremførte ting. På det tidspunkt, hvor ekspropriationen bliver gennemført, tager man typisk ikke hensyn til ting, der først kommer på et senere tidspunkt. Mht. eldriftsservitut er masterne der typisk ikke endnu, når Kommissarius vurderer det. Det vil sige, at man kan acceptere den erstatning, man får og så senere komme tilbage og sige, at man føler sig generet af f.eks. en mast, der bliver placeret der. Det kan man typisk et år efter idriftsættelsen af anlægget.

93B ønsker at protestere over pålæggelsen af en servitut på 93B's matrikel, da 93B ikke ønsker og ej heller har planlagt at fælde træer i sin have.

Banedanmarks kommentarer:

Eldriftsservituttens pålægges for at beskytte køreledningsanlægget og højne sikkerheden. Eldriftsservituttens pålægges ved ekspropriation og er således ikke noget man kan ønske at blive fritaget for, det er til gengæld noget man kompenseres for.

64BSK spørger, om der må renoveres og ombygges inden for eldriftsservituttens zoner på 10 og 14 meter fra midten af baneskinneerne.

Banedanmarks kommentarer:

Der må genopføres på det fundament, der er i forvejen inden for de 10 meter. Efter de 10 meter er det tilladt at bygge nyt.

53FSK spørger, hvad de stiplede eldriftsservitut-linjer langs banen i det udleverede materiale betyder for beboerne.

Banedanmarks kommentarer:

Linjerne på Banedanmarks kort er en 10 meters linje, som er en rådighedsindskrænkning, der pålægges ved ekspropriationsforretning. Linjen betyder at der pålægges en servitut på en del af ejendommen. Den servitut

har tre linjer: en på 10 meter, en på 14 meter og en på 19 meter fra spormidte. Indenfor 10 meter må der ikke bygges nyt. Hvis der er bygninger i forvejen, det være sig beboelse, garage, udhuse, så må de gerne blive der. Inden for 14 meter må der ikke være flagstænger, uanset om de er høje eller lave, og det skyldes snoren, som kan sætte sig fast i køreledningen, når det blæser. Desuden må der ikke være brønde med stift pumperør. Inden for 19 meter må der ikke være trådformede antenner. Det må desuden ikke være elektriske hegn op i 2 meters højde. Det drejer sig om specielle dyrehegn, som man ser nogle steder.

75BAR spørger, om man ifm. med fældning af beplantning kunne lave en graduering. Desuden spørger 75BAR, hvor højt over jordniveau køreledningerne placeres.

Banedanmarks kommentarer:

Køreledningsmasterne er 8 meter høje. Køreledningsanlægget over sporet er 5,5 meter fra skinneoverkant. Når Banedanmark rydder bevoksning helt, så er det på vores eget areal. Banedanmark fjerner ikke rødder osv. Når Banedanmark er færdige med at rydde, vil det skyde op igen. Derfor ryddes der med jævne mellemrum. På lodsejer-arealer nøjes man typisk med at fælde de træer eller meget store buske, der er til fare for køreledningsanlægget. Derefter skal man selv vedligeholde sin træbestand, ligesom man skal overfor en hvilken som helst anden nabo, så det ikke generer. Der kan godt være høje træer, der får lov at stå, hvis de har et stabilt rodnet, men det beror på en forstfaglig vurdering.

96B ønsker at protestere over pålæggelse af servitut på 96B's matrikel, bl.a. med henvisning til, at der vil blive anlagt en ny kommunal sti mellem matriklen og baneterrænet. 96B mener, at denne "bufferzone" overflødiggør behovet for lysning af servituten.

97B ønsker som grundejere i fredskov at modsætte sig yderligere restriktioner og indskrænkninger mht. brugsret. 97B mener samtidig, at elektrificeringen og den medfølgende fjernelse af bevoksning er uacceptabel og vil gøre banen mere skæmmende – både visuelt og lydæssigt.

146B opfordrer Banedanmark til at besøge sin ejendom og vurdere den betydning, elektrificeringen vil have. 146B mener samtidig, at projektet vil medføre en værdiforringelse og indskrænkning af råderetten over grunden, som vil gøre et planlagt fremtidigt salg umuligt. På den baggrund beder 146B om totalekspropriation.

Banedanmarks kommentarer:

Servitutpålæggelsen foregår ved ekspropriation. Det er altså ikke noget man kan sige nej tak til, men til gengæld vil man få erstatning for servituten. Erstatningen udmåles af Ekspropriationskommisionen, som også skal vurdere om Banedanmarks oplæg til nødvendigt areal er acceptabelt. Hvis man har

synspunkter i forbindelse med ekspropriationen kan man fremføre dem til ekspropriationskommisionen, som vil tage dem med i vurderingen.

98B mener, at det vil være til stor gene at fjerne træer og buske på 98B's ejendom, som ifølge 98B er med til at skærme for både lyd og udsyn til banen. 98B gør derfor krav på kompensation for pålæggelse af servitut og for de gener og det tab i ejendomsværdi, dette ifølge 98B vil medføre. Subsidiært kræver 98B, at det pålægges Vejle Kommune at opføre og afholde udgifter til, at træer og buske på 98B's ejendom erstattes med anden tilsvarende lydafsikring, da 98B ikke mener, dette bør ske for 98B's regning, eftersom der er tale om statsligt arbejde udenfor 98B's grund. Endvidere mener 98B, at Vejle Kommune ikke kan stifte en servitut på 98B's ejendom uden 98B's samtykke, idet 98B er ejer af både ejendommen og grunden og dermed påtaleberettiget og eneste part, der kan stifte en servitut på ejendommen. 98B anmoder derfor om en redegørelse fra kommunen, som indeholder en henvisning til den hjemmel, kommunen mener at have til at pålægge ejendommen en servitut.

130B mener, at en planlagt servitudpålæggelse på adressen Ulvedalen 21, 7120 Vejle Ø, strider imod 130B's ejendomsret og reducerer 130B's grundlovssikrede frihed indenfor egen matrikel.

138V ønsker at gøre indsigelse mod en varslet pålæggelse af eldriftservitut på matriklen beliggende Ulvedalen 29, 7120 Vejle Øst, en naturgrund på 7.988 m². 138V mener, at pålæggelse af servituttens vil medføre et massivt tab af ejendommens unikke karakter og ikke mindst uforholdsmæssige omkostninger ved overholdelsen heraf. 138V mener derfor, at den varslede servitut vil krænke ejendomsretten samt retten til at råde over sin ejendom på en sådan måde, at servituttens ud fra en samlet vurdering af hensynene ikke bør pålægges ejendommen. Ift. piloteringsarbejde oplyser 138V desuden, at ejendommen er opført i år 1750, funderet på kampesten, samt udsat ved nogen af fagene.

161B mener ikke, Banedanmark kan begrænse 161B's brug af sin private grund så kraftigt som planlagt, uden nogen form for kompensation eller tilbud om totalekspropriation. Alternativt ønsker 161B at blive holdt skadesfri ifm. opsætning af elledninger og beskæring af beplantning. Endvidere mener 161B, at beskæring af beplantning vil medføre mere støj, som vil nedsætte værdien af 161B's ejendom.

Banedanmarks kommentarer:

De køreledninger der sættes op over sporene er højspændingsledninger og skal derfor beskyttes for at holde en høj sikkerhed på banen. For at sikkerheden skal opretholdes skal der fældes træer, som kan have risiko for at vælte ind i køreledningsanlægget. Derfor pålægges en eldriftservitut og derfor fældes træer i forbindelse med anlægsarbejdet. Det er Ekspropriationskommisionen som udmåler erstatningen og Banedanmark som pålægger servituttens.

Mht lydafsikring og bevoksning, så skal der et meget bredt bælte til for at det har en lydafsikrings effekt. Man regner med at en bred bræmme af

nåletræer på ca. 20 meter kan give en afskærmende effekt på 2-3 dB. Al anden bevoksning giver måske en psykologisk effekt, men ingen målbar støjafskærmende effekt.

Det er Banedanmark, som pålægger servitutten og ikke kommunen. Banedanmark pålægger servitutten efter elektrificeringslovens bestemmelser, og Ekspropriationskommissionen fastsætter erstatningen for pålæg af servitutten.

Den erstatning, som man får for pålæggelse af en eldriftsservitut, skal ses som en betaling for den gene pålæggelsen betyder for den enkelte. Vedligeholdelsen af servitutten efterfølgende er dermed allerede kompenseret i den indledende kompensation.

Banedanmark overvåger de ejendomme som vurderes udsatte for vibrationer i anlægsperioden.

106M, Trekantområdets Varmetransmissionsselskab I/S (TVIS), ejer matriklen 295 Fredericia Kobbeljorder og ønsker her en nærmere vurdering af, hvilke konsekvenser det kan have for 106M at blive pålagt en servitut.

Banedanmarks kommentarer:

106M kan kontakte Banedanmark for en nærmere vurdering af konsekvenserne for 106M.

147V opfordrer Banedanmark til at udarbejde en mere konkret beskrivelse/visualisering af eldriftsservitutens betydning for ejendommen Overholm 74, Horsens.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har ikke lavet denne visualisering og kan ikke lave visualiseringer for alle steder hvor der sker en ændring langs banen. Banedanmark har fået udarbejdet visualiseringer af en række steder som anses som repræsentative for det arbejde som skal udføres langs banen. Disse visualiseringer giver et godt indtryk af hvordan der bliver bygget, fældet og anlagt jernbane på strækningen. Se visualiseringerne her: https://www.bane.dk/-/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Kommende-projekter/Elektrificering-og-hastighedsopgradering-Fredericia- - Aarhus/VVM/Fagnotater/Visuelle-forhold-Fredericia_Aarhus.pdf

150B ønsker eldriftsservitutten i Haraldsgade, Viby, fjernet, da den ifølge 150B pålægger beboerne økonomiske tab og problemer med omlægning af lån. 150B oplyser samtidig, at man ifm. etablering af Letbanen ikke er blevet pålagt nogen servitut, og at der opstår forvirring omkring, hvorvidt Banedanmark har "tilsynsret" 10 m fra letbanesporet eller fra fjernbanesporet. 150B udbeder sig yderligere specificering af, hvilken betydning det vil have, når bygninger/cementmure ligger en meter fra skel, men 10 m fra fjenbanesporet.

157B opponerer imod pålæggelse af servitut, da 157B's matrikel, beliggende Ibæk Strandvej 42, Vejle, ifølge 157B umiddelbart ligger længere fra banen end de oplyste meter i forhold til bevoksning på grunden, der kan være til gene for den fremtidige togdrift.

Banedanmarks kommentarer:

Servitutten bliver pålagt pga. sikkerhedsafstande til banen og er altså ikke noget man kan frabede sig.

Banedanmark kan ikke udtale sig om letbanens servitutter, sikkerhedsafstande og strømførende dele. Banedanmarks el-ledninger indeholder teknisk set højspænding og skal derfor beskyttes mod nedfaldne grene osv.

Eldriftsservitutten medfører ikke at Banedanmark fjerner eksisterende bygninger og betyder heller ikke at der ryddes bevoksning ud over 10 meter fra spormidte. Hvis der kommer et skel inden de 10 meter stopper rydningen her. Banedanmark fjerner desuden træer med risiko for væltning ind over køreledningerne ud over de 10 meter.

159B kan ikke acceptere pålæggelse af servitut og opfordrer Banedanmark til at købe 159B's ejendom.

Banedanmarks kommentarer:

En Servitutpålæggelse anses som et så lille indgreb i ejendomsretten at man ikke kan anmode om ekspropriation af hele ejendommen. For at en totalekspropriation skal kunne komme på tale skal en stor del af grunden eller huset blive inddraget til projektet.

160B ønsker kompensation for fældning af en række træer på sin grund og mener, at Banedanmark bør totalekspropriere den del af grunden, hvor træerne skal fældes, da den ifølge 160B som servitutbelagt ikke længere vil have noget formål til benyttelse af nuværende eller kommende ejere. 160B oplyser desuden, at træerne var planlagt anvendt som brændsel til opvarmning af 160B's ejendom, og at en fældning af træerne af en omgang derfor vil medføre markant øgede omkostninger for 160B til opvarmning. 160B ønsker også kompensation for fældning af en række frugttræer samt et gammelt birketræ, der ifølge 160B er med til at regulere grundvandsspejlet ved huset, så det fremover kan blive nødvendigt at lægge dræn for at undgå problemer med fugt i huset, hvis dette træ fældes.

Endvidere ønsker 160B kompensation for tab af ejendomsværdi som følge af servitutpålæggelsen. 160B beder ydermere om, at den hæk-lignende bevoksning, der er imellem banen og 160B's grund, bliver bevaret for at skærme 160B imod lys og støj fra togene. 160B udtrykker i samme forbindelse utilfredshed med, at der blive beskåret kraftigt fra banesiden ind mod 160B's grund, når der beskæres hegn langs banen.

160B forholder sig i øvrigt ret til at kræve hegn eller jordvold opført imellem 160B's grund og banen, hvis der bliver for åbnet ud imod banen ved arbejdet

før og efter elektrificeringen. Opsætning af jordvold fordrer dog ifølge 160B, at denne etableres op til 10 meter-grænsen, og at det areal, den etableres på, eksproprieres. Alternativt foreslår 160B, at Banedanmark udjævner den eksisterende jordvold og beplanter den med græs samt opfører en ny jordvold andetsteds, i hvilken forbindelse der mageskiftes arealer mellem 160B og Banedanmark.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark fælder ganske rigtigt træer som følge af eldriftsservitutten. Banedanmark fælder alle træer på Banedanmarks grund ud til 10 meter fra spormidte. Disse træer fældes uden yderligere kompensation, da de er Banedanmarks ejendom. Hvis der optræder et skel inden de 10 meter stopper fældningen ved skel. De træer Banedanmark fælde på andres matrikel er såkaldte risiko-træer, som efter en forst-faglig vurdering bedømmes til at være i risiko for at kunne vælte ind i køreledningsanlægget. Der pålægges desuden en eldriftsservitut på matrikler, som ligger op til banen. Dette betyder, at der er visse ting som ikke må være inden for nogle fastsatte afstande til banen. Det er med andre ord ikke sikkert, at der bliver fældet på matriklen som er nabo til banen, og selv hvis det sker kan dette forhold bringes frem for kommisarius, når erstatningen for eldriftsservitutten skal fastlægges. Man bliver dermed kompenseret for el-driftsservitutten og for eventuelle andre gener som kommisarius vurderer som relevante. Om der anlægges en jordvold eller anden støjafskærmning afhænger af, om der er nok beboere, som ligger over grænseværdien for støj og som vil have glæde af den. Støjafskærmning anlægges ofte i tæt bebyggelse.

Sikkerhed

91B er bekymret for trafiksikkerheden på Ved Vandværket ifm. hævnningen af broen ved Toldbodvej i Vejle og foreslår, at Mågevej i stedet benyttes som kørselsvej for diverse også tunge arbejdskøretøjer til broarbejdet.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark vil i planlægningen af udførelsen af byggeriet have særlig opmærksomhed på hvilke veje der er til- og frakørsel til byggepladserne. Herunder vurderes vejens type, størrelse og hvorvidt sikkerheden herved er i orden. Det er dog oftest nødvendigt at kunne køre til og fra byggeriet fra begge sider af banen i visse udførelsesperioder, hvorfor det på nuværende tidspunkt ikke kan loves, at den markerede tilgang til byggepladsen fra Ved Vandværket ikke vil blive benyttet.

3VE og 103B spørger, om fjernelse af lysregulering på Toftumvej vil medføre højere fart, samt om der bliver gjort noget for skolebørnenes trafiksikkerhed, hvis broen udvides, og bilernes fart dermed forventeligt øges.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmarks udvider broen en smule, så det kan undgås at der skal være lysreguleringen på broen. Derudover er Banedanmarks løsning stort set identisk med den nuværende og vejforløbet og hastighedsbegrænsningen vil derfor være som i dag. Yderligere sikkerhedstiltag er en kommunal opgave.

Opfølgende svar fra borgermødet: Peder Hummellose, formand for Teknisk Udvalg, Vejle kommune.

Vejle Kommune har været i god dialog om det her med Banedanmark i et års tid. De to alternative løsningsforslag skyldes bl.a., at de to skoler kører sammen som en, altså på Fælleshåbsskolen og Gauerlundskolen går de ældste børn, og på Andkær Skole går de mindste børn. Og det er komplet umuligt, som det er i dag, at få trafiksikkerhed. Derfor sagde vi bl.a. dengang, at kan vi få en trafiksikker løsning, så er det nu, vi skal gøre det. Vi er glade for, at Banedanmark har fremlagt to alternative løsninger. Vi har ikke valgt en løsning endnu.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har siden borgermødet modtaget Vejle Kommunes beslutning om at medfinansiere projektet tilstrækkeligt til gennemførelse af kommunens nordlige alternativ, der fører Toftumvej i en tunnel under banen, nord om Toftum. Den endelige udformning af vejen mht. cykelsti, vejbredde mv. har kommunen endnu ikke taget stilling til.

133B mener, at øget trafik på Korsvejen som følge af projektet vil give øget trafik usikkerhed for skolebørn, eftersom Korsvejen ifølge 133B er den primære skolevej for mange børn i nærområdet. 133B foreslår, at den

nuværende bro ændres til en stibro, så fodgængere og cykellister til området ikke skal færdes på Skanderborgvej. 142B mener også, at denne løsning vil være med til at løfte områdets trafiksikkerhed markant.

Banedanmarks kommentarer:

Som nævnt tidligere i nærværende notat har Skanderborg Kommune besluttet, at Korsvejen forbliver som vejforbindelse og ikke erstattes af en stiforbindelse. Hvis trafikmængden i området giver anledning til en trafiksanering eller på anden vis etablering af hastighedsnedsættende forhold, er dette en opgave for kommunen, der er vejmyndighed.

13BVE spørger, hvordan man sikrer, at antallet af påkørsler – bl.a. af dyr – ikke stiger, når togene støjer mindre og kører med højere hastighed. 64BSK ønsker sig et bedre hegn, som kan dæmme op for krydsning af banen, og 69BSK ønsker, at hegnet langs banen repareres, og at det evt. hæves til 2 meters højde aht. sikkerheden for dem, der ulovligt krydser sporene. 71BSK/BAR spørger generelt, hvad Banedanmark gør for at sikre banen, ligesom 71BSK/BAR synes, det er meget vigtigt, at man laver noget sikring i området ved Kongsvang-broen og ved Kongsvang Station. 23BHE spørger endvidere, hvilken sikkerhed der vil være omkring stationsstrækningen, eksempelvis i Hedensted, pga. togenes større hastighed fremover. Tilsvarende spørger 21BHE, om der kommer en indhegning af banestrækningen ved Hedensted Syd, hvor mange krydser banen og påpeger, at der gennem flere år har været et sikkerhedsproblem ud for Kirkegade 46 i Hedensted.

129B spørger, hvilket hegn der vil blive opført for at hindre adgang til banen.

118K, Hedensted Kommune, mener, at (støj-)hegn vil øge trygheden langs banen – særligt i byområderne Hedensted og Løsning.

144B er bekymret for, hvilke ulykker der kan ske i så tæt et befolket område som Viby, hvis hastigheden bliver sat op.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har ingen pligt til at opsætte hegn langs banen. Der hvor der ryddes tæt ved stationsområder, eller hvis der er en sti langs banen, der vil der naturligvis blive opsat hegn, så man ikke kan færdes på baneområdet. Men det er ikke generel politik, at der skærms af mod banen for folk og dyr. Hvis krydsning af banen er et tilbagevendende problem, vil det typisk blive håndteret vha. lokalt hegn, men det er kun sjældent, det vurderes som nødvendigt.

Ekspropriationer

40BHE og 66BSK spørger, hvornår evt. ekspropriation kan begynde, og hvornår der gives besked om, hvad der skal ske med div. matrikler. 142B opfordrer samtidig Banedanmark til at iværksætte en så hurtig sagsbehandling af dette emne som muligt og til snarest at påbegynde dialog med berørte grundejere.

Banedanmarks kommentarer:

Der er ikke taget politisk beslutning om projektet endnu, men beslutningen forventes i løbet af 2017. Det er en lang proces med besigtigelser o.a. Man bliver direkte kontaktet, hvis ens ejendom bliver berørt af projektet. Og ellers er man velkommen til at kontakte Banedanmark, f.eks. ifm. fremrykket ekspropriation, hvis man er i tvivl om, hvad projektet betyder for en selv. Banedanmark iværksætter ekspropriationsforretninger når det giver mening i forhold til planlægningen af det pågældende projekt.

2BVE spørger, hvem der betaler kompensation for værdiforringelser, hvis der bliver taget noget af ens grund til anlæg af vej eller bane.

Banedanmarks kommentarer:

Det er Kommissarius, der vurderer om værdiforringelser af grunden skal kompenseres. Det er Banedanmark som betaler det fastsatte erstatning.

28BHE spørger, hvad det betyder for bebyggelsesprocenten, hvis der fjernes 50 % af en grund.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark ser på det enkelte areal og brugen af det og drøfter situationen med ejeren. Det afhænger bl.a. af brugen af den konkrete grund.

57BSK spørger, om skorstenen ved det gamle mejeri i Stilling kan blive stående, eller om den skal rives ned.

Banedanmarks kommentarer:

Der er ikke noget i vejen for, at skorstenen kan blive stående, hvor den gør. Det pålægger ejeren at vedligeholde skorstenen, men der er ingen krav i elektrificeringen eller i servitutter, som tilsiger, at den ikke må være der.

63FSK er bekymret for ekspropriationer ved schæferhundeklubben beliggende Teglgården 5 i Skanderborg og spørger, om der eksproprieres noget af klubbens areal.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har ingen planer om permanent inddragelse af arealer fra schæferhundeklubben. I forbindelse med etablering af en ny bro ved Gl. Randersvej, vil området og de mindre veje langs klubben blive anvendt til kørsel til og fra denne byggeplads. Der er tale om en midlertidig situation under anlægsfasen.

82BAR undrer sig over, at der ifølge det udsendte materiale inddrages ca. 20 m² permanent midt på 82BARs grund. 82BAR foreslår i stedet, at hele grunden eksproprieres. 82BAR spørger desuden, om et evt. fjernet skur erstattes med et nyt. Endvidere spørger 82BAR, hvilke erstatninger man får, hvis ejendomsværdien falder, og om man får lejeindtægter fra områder, der bliver midlertidigt eksproprieret.

Banedanmarks kommentar:

Når Kommissarius kommer ud for at vurdere, hvad tingene er værd, bliver Banedanmark også vurderet; er det nødvendigt at ekspropriere det, der er foreslået? Hvis Banedanmark har brug for f.eks. 80 % af en grund, vil Banedanmark typisk blive bedt om at ekspropriere hele grunden. Restværdien vil være ubrugelig eller i hvert fald have en helt anden brugsværdi. Om det er for meget til, at vi kan efterlade resten, vil komme an på konkret vurdering. Til en ekspropriationsforretning vil både borgeren og Banedanmark være til stede sammen med Kommissarius. Til denne forretning vil Kommissarius komme med en erstatningspris baseret på det fremlagte. Man har også mulighed for at klage over den, hvis man er uenig. Der gives også kompensation for midlertidig ekspropriation.

111B påpeger, at Banedanmarks planer om at ekspropriere ca. 10 meter ind på 111B's grunde ødelægger 111B's plan om et nyt drivhus.

Banedanmarks kommentarer:

Hvis Banedanmark eksproprierer 10 meter af en grund svarer det til at Banedanmark køber en del af grunden. Det betyder selvfølgelig at det ikke er muligt at have råderet over den del af grunden mere. Derfor få man også erstatning for grunden. Hvis der i stedet hentydes til den eldriftsservitut, som bliver pålagt ejendommen og som går ca. 10 meter fra spormidte og dermed ind på en række grunde, kan det oplyses, at det heller ikke her er muligt at opføre et drivhus – selvom det stadig er samme ejer af grunden. Ejeren kompenseres også for servituten.

103B gør opmærksom på, at de matrikelgrænser, som er aftegnet på Banedanmarks kort, ikke er i overensstemmelse med det kort, der er tilknyttet 103B's skøde.

Banedanmarks kommentarer:

På de dynamiske kort på Banedanmarks hjemmeside er der alene indtegnet reelle jordstykker fra matrikelkortet. De arealer, der er klassificeret som

'optaget vej' (som typisk markeres som en stiplede linje på et matrikelkort) fra de enkelte jordstykker, er ikke optegnet på det dynamiske kort.

For 103B's vedkommende er selve de jordstykker (matrikel 3b og 3c), der udgør den samlede ejendom sammenfaldende for matrikelkortet fra 103B's skøde og Banedanmarks dynamiske kort. Den nordligste del af 103B's have er, ifølge matrikelkortet, faktisk en del af nabomatriklen, men altså som en del, der er klassificeret som 'optaget vej' i nabomatriklen (3a). Haven fremstår derfor større end den matrikulært er.

Det bør bemærkes, at matrikelskel fra matrikelkortet bør anses for at have en vis vejledende karakter. Ønskes en præcis angivelse af skellets placering, bør der udføres en egentlig opmåling af en landmåler.

85V ønsker at indgå i positiv dialog med Banedanmark for at koordinere vedr. Banedanmarks planer om ekspropriation ved parkeringspladsen foran Hotelvej 3, Stilling. 85V oplyser i den forbindelse, at ejendommen på hjørnet af Lynghøjvej og Hotelvej er nedrevet, at der opføres støttemur langs Lynghøjvej, og at opførelsen af en vaskehal på parkeringspladsen er forberedt.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har siden indgivelse af høringssvaret været i konstruktiv dialog med 85V, der nu fortsætter med gennemførelse af sine planer på grunden, idet det vurderes ikke at have betydning for Banedanmarks videre arbejde, hvis der tages højde for dette i den videre projektering.

92B betragter det som en fejl, at det i det udsendte materiale er indtegnet, at der på matrikel 3I, Kattrupvej i Hasselager anlægges dæmning over den eksisterende indkørsel.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark anerkender at der på det fremlagte kortmateriale ikke fremgår en indkørsel til ejendommen. Det er naturligvis fortsat meningen, at 92B skal have adgang til sin ejendom, hvorfor der vil blive projekteret en indkørsel til ejendommen i den kommende fase af projektet.

102F, Børkop Lokalråd, ønsker en beskrivelse af, hvordan Banedanmark påtænker at sideforflytte servicestien ved Sct. Jørgensparken/Borggårdsparken, fællesstien nord for Enggade og fællesstien syd for Solsortevej, samt hvordan dette vil påvirke de områder, som støder op til kreative grønne opholdsarealer, der i dag benyttes flittigt af byens befolkning. Desuden oplyser 102F, at stien nord for Enggade og fællesstien syd for Solsortevej støder op til et påtænkt projekt om en kreativ aktivitetspark.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark vil ved udførelse af hastighedsopgraderingen rigtigt nok få brug for arealer, der overlapper de omtalte stiforbindelser i forbindelse med anlægsfasen. Det er dog ikke Banedanmarks forventning at stiforbindelserne i den permanente situation vil være sideflyttet mere end få meter, hvorfor påvirkningerne af områderne ikke ventes at være betydelige. Under udførelse af projektet vil Banedanmark i dialog med Vejle Kommune sørge for at mindske generne for områdets brugere.

106M, Trekantområdets Varmetransmissionsselskab I/S (TVIS), ejer en pumpestation på matrikel 3d Andkær By, Gauerslund. 106M kan ikke acceptere, heller ikke midlertidigt, ikke at have adgang til bygningen. Endvidere oplyser 106M, at et foreslået eksproprieret areal rummer et af 106M's rørtracéer samt et underjordisk betonekspansionsbygværk, som vil være meget omkostningstungt at flytte eller midlertidig lukke. 106M anbefaler derfor, at Banedanmark ikke vælger løsningen, hvor den nye vej går syd om den eksisterende bro. 106M oplyser desuden, at der derudover er to matrikler i Vejle midtby, hvor 106M's fjernvarmerør krydser jernbanen; ved Toldbodvej og ved Østerbrogade. 106M opfordrer til hurtigst muligt at mødes med Banedanmark for i fællesskab at diskutere problemstillingen, og hvilke løsningsmuligheder der kunne være.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark tager oplysningerne om de underjordiske anlæg i området til efterretning. Det er et af Vejle Kommune foreslået vejtracé, der vil berøre den omtalte matrikel. Banedanmark har dog siden høringsperioden modtaget Vejle Kommunes beslutning om medfinansiering af projektet tilstrækkeligt til gennemførelse af kommunens nordlige alternativ, med en tunnel under banen nord om Toftum. Med denne beslutning frafaldet kommunens ønske om en vejføring, der berører den omtalte matrikel.

Banedanmark vil sørge for, at 106M har adgang til pumpestationen under hele byggeperioden.

Banedanmark vil i næste fase tage kontakt til alle berørte ledningsejere, herunder 106M, med henblik på at drøfte omlægninger af eksempelvis fjernvarmerør.

119M, DSB, påpeger, at DSB's bygninger langs banen skal eksproprieres i fuldt omfang, hvis elektrificeringen gør det ulovligt at anvende lejemål i disse bygninger til beboelse.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark eksproprierer i det omfang som er nødvendigt. Hvis DSB er uenige i de forslag til ekspropriation som Banedanmark lægger op til kan det fremføres for ekspropriationskommissionen eller der kan indgås en særlig aftale.

117B beder om totalekspropriation af ejendommen Toftumvej 17, 7080 Børkop, hvis tunnelloøsningen bliver valgt ved Toftumbroen.

122V anmoder Banedanmark om allerede nu at overveje en samlet permanent ekspropriation af ejendommen beliggende Bjertrupvej 4, 8660 Skanderborg, bl.a. til brug som oplagsplads under anlægsarbejdet. Dette skyldes ifølge 122V, at ejendommens anvendelse og værdi vil blive væsentligt påvirket af, at vejadgangen over den eksisterende bro til Stilling nedlægges, samt at et område langs banen, der i dag benyttes driftsmæssigt af ejendommen, inddrages. 122V forventer desuden, at et skarpt sving på sporføringen nord for ejendommen skal rettes ud i forbindelse med senere hastighedsforøgelser, hvorved yderligere dele af ejendommen må forventes inddraget af Banedanmark.

147V opfordrer Banedanmark til hurtigst muligt at oplyse, om der er planlagt ekspropriation af ejendommen Overholm 74, Horsens. 147V opfordrer endvidere Banedanmark til at undersøge muligheden for at gennemføre ekspropriation i henhold til elektrificeringslovens § 12.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er i kontakt med 117B, 122B og 147V som bliver besigtiget i forbindelse med fremrykket ekspropriation.

128K, Aarhus Kommune, oplyser, at man har planer om opførelse af ungdomsboliger nord for broen ved Skanderborgvej/Bjørnsholms Allé, hvor der ifm. projektet er planlagt arbejdsareal. 128K ønsker derfor at indgå i dialog med Banedanmark om mulige alternative placeringer af arbejdsarealet.

132B oplyser vedr. den mulige fremtidige ekspropriation ved Bjørnholms Allé, 8260 Viby, på matr. 14eø, 14fa, 14gl, 14gu alle Viby By, Viby, at de nuværende ejere af matriklerne har erhvervet arealerne med henblik på at bebygge arealet med boliger og derfor har igangsat en lokalplanlægning for området. 132B oplyser i den forbindelse, at der forventes vedtaget lokalplan ved årsskiftet 2017-2018, så der kan igangsættes nybyggeri umiddelbart herefter. Der vil derfor i 2020, når Banedanmark skal anvende arealet til byggeplads, være færdigopførte og ibrugtagede boliger på og nær området. 132B mener derfor ikke, byggepladsarealet er hensigtsmæssigt placeret i forhold til denne kommende boligbebyggelse og opfordrer til, at arealet med de kommende boliger ikke indgår i byggepladsen. Endvidere finder 132B det uhensigtsmæssigt, at byggepladsen kommer så nær de kommende boliger, at der kan opstå støjgener for kommende beboere. 132B foreslår derfor en anden udformning af eller en anden placering til Banedanmarks byggepladser.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har efter vi er blevet gjort bekendt med byggeplanerne været i kontakt med byggeprojektets arkitekt, og ud fra tegninger af det kommende byggeri vurderet hvorvidt arealerne rundt om de kommende bygninger fortsat vil kunne anvendes til byggeplads/oplagsplads i forbindelse med

brobyggerierne i området. Det er Banedanmarks umiddelbare vurdering at arealerne fortsat vil kunne anvendes, omend pladsforholdene bliver mindre. Banedanmark vil som del af næste fase, undersøge mulighederne for byggeplads – såvel andre steder i nærheden samt ved dialog med 132B kigge på mulighederne for fremtidig byggeplads langs de nye boliger.

140B ønsker at gøre indsigelse mod vejføring og evt. ekspropriation af nogle 100 m² af ejendommen 5F Assendrup by, 7120 Vejle Ø, til anlæggelse af en transformatorstation, da dette ifølge 140B vil betyde, at 140B ikke vil kunne parkere og forlade huset med en bil parkeret på det pågældende areal. ligeledes vil gæster til ejendommen fremover vil skulle parkere på anden vis, så der kan være fri adgang for servicefolk/-biler til transformatorstationen. Ydermere vil projektet ifølge 140B forhindre brug af en havepavillon for enden af p-arealet. 140 oplyser desuden, at grusvejens beskaffenhed gør, at den ikke kan bære tunge biler. 140B foreslår i stedet, at vejen placeres på nabogrunden og helt parallelt med 140B's vej og grund, men terrænmæssigt i niveau med det omliggende område.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark vurderer den foreslåede vejføring for mulig kostneutral ift. det projekterede, hvorfor vi vil kigge på mulighederne herfor i den kommende fase af projektet.

148B opfordrer DSB til at ekspropriere den nederste del af 148B's grund med henvisning til, at området vil blive ubrugeligt det meste af året grundet oversvømmelser, når træerne der aht. projektet fældes.

Banedanmarks kommentarer:

Det er Banedanmark som eksproprierer grund til dette projekt. Det bliver kun eksproprieret det areal, som er nødvendigt for projektet. Det bliver ikke inddraget areal fra de naboliggende grunde, som ikke er nødvendige for projektet.

Ejendomsværdi

37BHE spørger, hvor stor en værdiforringelse af ejendomme der kan forventes, og hvilken kompensation der gives herfor.

88B og 151B er bekymret for, at deres ejendomme falder i værdi, hvis al beplantning langs banen fjernes, og jernbanen dermed bliver blottet. 88B ønsker at vide, hvordan man forholder sig til risikoen for, at en ejendom falder markant i værdi grundet projektet. Tilsvarende mener 130B, at fjernelse af bevoksning grundet pålagt eldriftservitut vil forringe værdien af 130B's grund og ejendom i væsentligt omfang. 142B foreslår, at Banedanmark snarest tager initiativ til en drøftelse med berørte beboere om, hvordan den fornødne beplantning fjernes til mindst gene for beboerne, og uden at matriklernes ejere pålægges en økonomisk byrde.

94B spørger, hvordan Banedanmark vil godtgøre økonomisk tab i ejendomsværdi som følge af væsentligt forringet havudsigt samt evt. mere støj på en grund, hvor 94B har byggeplaner.

129B forventer kompensation for værdiforringelse af sin ejendom i Vejle, bl.a. grundet opførelse af master, kontravægte og køreledninger og heraf følgende tab af udsyn over fjorden og byen, samt at 129B pålægges en eldriftservitut med begrænsninger til følge på matriklen. Herudover forventer 129B kompensation i tilfælde af revnedannelser i opførelsesperioden, grundet magnetfeltspåvirkning, træfældning af skærmende bevoksning og store gamle træer samt eventuelt øgede toghastigheder og mulig usalgbarhed af ejendommen.

99B oplyser om et tidligere tab i ejendomsværdi ifm. opførelse af en bro ved jernbanen og udtrykker bekymring for, om det nogensinde vil lykkes 99B at få solgt sit hus. 99B ønsker en klækkelig erstatning, evt. et løfte om, at Banedanmark køber ejendommen, hvis 99B på et senere tidspunkt ikke kan få solgt den.

103B mener, at en evt. udvidelse samt hævnning af den nuværende bro i Toftum vil forringe værdien af 103B's hus og samlet set vil kunne gøre huset til et mindre attraktivt sted at bo for købere.

133B er bekymret for, at en begrænsning af 133B's ejendoms udearealer grundet opførelse af en ny bro ved Banetoften, Skanderborg, samt fjernelse af beplantning også vil få betragtelig negativ betydning for ejendommens grundværdi og spørger, hvordan det vil se ud for 133B, hvis det på et tidspunkt bliver aktuelt at sælge ejendommen. 133B pointerer samtidig, at en indskrænkning af udearealer vil gøre det svært at drive erhverv fra ejendommen samt at tilbyde udearealer til kommunale plejebørn.

135B mener, at værdien af matrikel 38af, Ulvedalen 3, 7120 Vejle Øst, vil blive meget nedsat som følge af pålæggelse af eldriftservitut og udsigt til høje elmastere.

Banedanmarks kommentarer:

I Danmark er det ikke praksis, at give erstatning for værditab, heller ikke ifm. nye jernbaner. Selve erstatningen fastsættes ved en ekspropriationsforretning hvor Kommissarius på baggrund af borgeren og Banedanmarks fremlæggelse fastsætter erstatningens størrelse. Den afgørelse kan man senere klage over, hvis man ikke er enig.

Der gives erstatning for eldriftservituten på grunden, men ikke for fældet beplantning i umiddelbar nærhed til grunden.

Hvis der ikke skal eksproprieres noget af grunden eller pålægges nogle servitutter vil der ikke blive givet nogen erstatning.

19BVE spørger, hvem der skal afgøre, om en bolig kan sælges pba. sygdom, eller hvis husejere skal skilles.

Banedanmarks kommentarer:

Man kan blive eksproprieret før den normale ekspropriation hvis man er "væsentligt berørt". Væsentligt berørt betyder, at man er i en særlig situation hvor det er nødvendigt at flytte før, f.eks. sygdom, nyt job, skilsmisse e.lign. Der kan søges om fremrykket ekspropriation ved at kontakte Banedanmark.

70BSK spørger, hvor man henvender sig for at få sit hus vurderet før og efter brobyggeri på en ejendom og er bekymret for skader grundet vibrationer, f.eks. hvis der skal spuses ved Blindgaden i Skanderborg.

101B, 136B, 137B og 139B pålægger Banedanmark at foretage en besigtigelse af ejendommene i Haraldsgade i Viby via et uvildigt ejendomsmæglerfirma, som beregner evt. tab af ejendomsværdi grundet pålæggelse af servitutter på ejendommene. 101B, 136B og 137B mener endvidere, at evt. tab af ejendomsværdi skal erstattes af Banedanmark, som endvidere bør ansøge skattekommissionen om en miljønedsættelse for de berørte ejendomme med en efterfølgende nedsættelse af ejendomsværdiskatten. 139B oplyser endvidere, at beboerne i Haraldsgade mener, at pålæggelse af eldriftservitutter på ejendommene uværgerligt vil påvirke salgsværdien, samt at servitutten allerede har medført, at beboere oplever problemer ved omlægning af lån.

Banedanmarks kommentarer:

Hvis der sker skader på ens hus, og Banedanmark har været årsag til det, bliver det erstattet. Det gælder også, hvis der laves spunsarbejde eller andre ting, som eksempelvis giver revner. Banedanmark tager ikke ud i forvejen og prisvurderer huse. På de huse, der er tættest på, bliver der typisk sat en måler på, der måler vibrationer. Hvis der så kommer revner eller andet, kan

man registrere det. Man kan også bedømme, om der er tale om nye revner eller gamle.

Der er ikke kutyme for erstatning i forbindelse med tab af ejendomsværdi, ud over erstatning for eksproprierede bygninger og arealer. Det er dog muligt at fremføre sine argumenter herfor for kommissarius ved ekspropriationsforretningen, hvorefter kommissarius kan tage disse forhold med i overvejelserne i forbindelse med udmåling af en evt. erstatning.

Hvad angår skattemæssige forhold, er dette en sag mellem ejer af ejendommen (eller dennes advokat) og skattemyndighederne.

Linjeføring

17BVE spørger, om man ikke kunne lave en mere lige linjeføring fra Vejle til Horsens.

Banedanmarks kommentarer:

I 2012 og 2013 undersøgte man grundlaget for timemodellen, altså at nedbringe rejsetiden mellem de store byer til en time. Dette resulterede blandt andet i beslutning om VVM undersøgelser af en ny forbindelse over Vejle Fjord, en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager og hastighedsopgraderinger på den eksisterende bane. Rejsetiden vil kunne nedbringes yderligere ved større kurveudretninger mellem Vejle og Horsens, således at hastigheden kunne hæves yderligere, men det er ikke en del af aktuelle undersøgelser og vil også kræve togmateriel, der kan udnytte denne hastighed.

73BSK spørger vedr. udretninger af banen Hovedgård-Hasselager om linjeføringen er fastlagt, samt hvad tidshorizonten er.

Banedanmarks kommentarer:

Undersøgelserne af Hovedgård-Hasselager-projektet følger en lignende proces som dette projekt. Banedanmark forventer, at den offentlige høring vil finde sted omkring årsskiftet 2017/2018, hvorefter materialet afleveres til politisk beslutning i 2018. På nuværende tidspunkt er der ikke truffet beslutning om linjeføringen.

125F mener, at elektrificering samt udretning af de skarpeste kurver på den eksisterende linjeføring mellem Fredericia og Aarhus er en god idé.

125F/76FAR mener endvidere, at fremtidige udbygninger af baneinfrastrukturen mest visionært og effektivt løses ved at lægge linjeføringen langs E45 og ved at oprette en banegård ved Firkløveret. 81BAR foreslår tilsvarende, at jernbanen rettes ud langs E45, og at der etableres en bane fra Hørning til Lyngby.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er bekendt med forslaget, og har også besvaret det i forbindelse med den idefasehøring for projektet som blev gennemført i 2015, samt ifm. en tilsvarende høring i Hovedgård-Hasselager-projektet. Det er ikke en løsning, der er valgt at gå videre med, men selve behandlingen af forslaget kan læses i høringsnotatet for idefasen for henholdsvis Fredericia-Aarhus, samt for Hovedgård-Hasselager projektet.

Tidsplan, økonomi og den politiske beslutningsproces

145B, 147V og 18BVE spørger til tidsforløbet i hele projektet og særligt om tidsrammen for ekspropriationer. Tilsvarende spørger 17BVE, hvornår anlægsarbejderne begynder, hvornår Banedanmark forventer at være færdige ved Vejle, samt om projektet vil være afsluttet om 10 år. 36BHE spørger endvidere, hvornår den endelige politiske beslutning om Togfonden, togbroen over Vejle Fjord og den manglende finansiering forventes at falde.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark afleverer grundlag for en politisk beslutning hvorefter det er forventningen, at man kan tage en politisk beslutning i løbet af 2017, og i så fald kan man gå i gang med broarbejderne for elektrificeringen af strækningen i 2020.

De fremrykkede ekspropriationer er Banedanmark allerede gået i gang med, men afventer forsat den politiske beslutning for at kunne gå videre planlægningen og øvrige ekspropriationer. Hvis der træffes politisk beslutning i 2017, kan man gå i gang med detailprojekteringen, og så kan man begynde at kigge på de almindelige ekspropriationer i 2018/2019.

Hvis der kommer en politisk beslutning i 2017, forventer Banedanmark at kunne gå i jorden inden udgangen af 2020. De fleste broer bliver bygget i løbet af et par år. De skal bygges i en vis rækkefølge, så der ikke lukkes flere broer i samme by på en gang. Der går nogle år, før selve køreledningsanlægget rulles ud. Det er en løbende proces langs banen, som de enkelte steder tager få dage, men som over tid kommer hele vejen til Aarhus og Aalborg. Hvornår der kommer eltog på strækningen afhænger dels af, hvornår anlægget er færdigt, og dels af hvornår staten og DSB har indkøbt tog, der kan køre på strækningen. Det er ikke muligt for Banedanmark at sige noget om hvornår der bliver truffet beslutning i de nævnte projekter.

80BAR spørger, om projektet er planlagt til at begynde fra Fredericia og arbejde sig nordpå.

Banedanmarks kommentarer:

Nogle broer kan ikke bygges samtidig aht. trafikken, men det vil være en komprimeret proces, hvor der skal bygges en del broer. Broerne bygges så effektivt som muligt og starter altså ikke fra en ende af. Der arbejdes mange steder samtidig på banen, så lukninger af banen kan udnyttes fuldt ud. Der er desuden en del sporarbejder og et kørestrømsanlæg, der skal rulles ud. Det vil ske i årene derefter. Udrulningen af kørestrømsanlægget vil typisk ske i en lang køre, formentlig fra Fredericia og nordpå.

2BVE spørger, hvornår Vejle byråd tager stilling til, hvad der skal ske i Toftum.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har siden høringsperiodens afslutning modtaget Vejle Kommunes beslutning om medfinansiering af projektet tilstrækkeligt til gennemførelse af kommunens nordlige alternativ, med en tunnel under banen, nord om Toftum. Den endelige udformning af vejen mht. cykelsti, vejbredder mv., har kommunen dog endnu ikke taget stilling til.

45BHO efterspørger tidsplanen for strækningen Sverigesvej-Vestergade, Horsens.

Banedanmarks kommentarer:

Når der er truffet politisk beslutning om projektet, går der nogle år med bl.a. detailprojektering og ekspropriation. Dernæst forventer Banedanmark at gå i jorden med elektrificeringen i 2020 (forudsat beslutning i 2017). Dernæst skal der lægges nye signaler ud, og så skal selve køreledningsanlægget anlægges. En eventuel hastighedsopgradering ventes at blive udført efter endt elektrificering af strækningen.

20BVE og 46BHO spørger, hvor meget rejsetiden reduceres med fra Fredericia til Aarhus som følge af projektet.

Banedanmarks kommentarer:

Det hele er en del af den politiske vision om timemodellen. I kombination med de nye baner, der også er undersøgt – en ny bane henover Vestfyn, en ny bro over Vejle Fjord, en ny bane på strækningen Hovedgård-Hasselager – kan sammen med ændringerne på de eksisterende baner være med til at få rejsetiden ned på en time mellem Odense og Aarhus. I denne sammenhæng er det aktuelle projekt med til at give de sidste 2 minutter. Derudover giver det, mulighed for rejsetidsbesparelser for andre tog.

37BHE spørger om antallet af personer, der vil få gavn af projektet og den indeholdte forventede tidsbesparelse.

Banedanmarks kommentarer:

Der kører cirka 7 mio. årlige passagerer på strækningen Fredericia-Aarhus. Som får gavn af projektet.

42BHE spørger, hvad projektet koster, hvor lang en strækning man regner med at kunne køre 250 km/t, og hvor mange minutter der spares på det. Endvidere spørger 42BHE, om det er samfundsmæssigt forsvarligt, og om det er en god forretning for samfundet.

Banedanmarks kommentarer:

Elektrificeringen fra Fredericia til Aarhus vurderes at koste 2,7 mia. kr.
Hastighedsopgraderingen vurderes at koste 1,5 mia. kr.

Det planlægges at togene kan køre op til 250 km/t fra lidt nord for Børkop, hen over en ny bro over Vejle Fjord og videre til Løsning. På resten af strækningen bliver det muligt at køre op til 200 km/t eller langsommere.

Hastighedsopgraderingen er et led i det politiske ønske om en timemodel, hvor det bliver muligt at køre fra Odense til Aarhus på 55 min. I den sammenhæng bidrager hastighedsopgradering af den eksisterende bane med ca. to minutters rejsetidsreduktion.

Trafikstyrelsen har i forbindelse med de indledende analyser af Togfonden og Timemodellen gennemført samfundsøkonomiske analyser af det samlede projektomfang i 2013:

<https://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Trafikale-analyser/Togfonden-DK-hojhastighed-og-elektrificering-p%C3%A5-den-danske-jernbane.aspx>

Denne analyse viser at elektrificeringen mellem Fredericia og Aarhus er samfundsøkonomisk rentabel. Hastighedsopgraderingen indgår som et element i den samlede togfond og timemodel, som er samfundsmæssigt økonomisk rentabel.

48BHO mener, at togenes hastighed i fremtiden vil blive øget yderligere end til 250 km/t nogle steder, og at det formentlig vil resultere i, at ombygningen af nogle broer vil blive overflødig, fordi man bliver nødt til at køre udenom fremover, f.eks. ved Horsens Banegård. 48BHO spørger i den forbindelse, om politikerne er opmærksomme på, hvad det vil koste, den dag hastigheden skal øges igen i form af spildt arbejde med ombygning af broer de steder, hvor banen evt. skal rettes ud, f.eks. buen ind til Horsens Station.

Banedanmarks kommentarer:

Timemodellen er et politisk ønske om at nedsætte rejsetiden til en time imellem de største byer. I slutningen af 1990'erne undersøgte man et højhastighedsnet med endnu højere hastigheder, men det gik man væk fra igen. Det skyldes bl.a. at der i Danmark er relativ kort afstand mellem stationerne, hvorved det er begrænset, hvor stor glæde man vil have af hastigheder højere end 250 km/t., hvis man også vil sikre sig et tilstrækkeligt passagergrundlag.

119M, DSB, gør opmærksom på, at anlægsarbejderne skal tilrettelægges, så de samlet set medfører de kortest mulige sporspærringer, da disse er til stor gene for 119M's kunder. 119M forudsætter derfor, at elektrificeringen og hastighedsopgraderingen udføres samtidigt på de enkelte delstrækninger og ikke som planlagt i tre etaper. Dermed håber 119M, at der højst kan blive tale

om otte ugers totalspærring på strækningen Fredericia-Hovedgård. 119M forudsætter desuden, at de planlagte broarbejder og fem stationsombygninger udføres i totalspærringerne for de respektive strækninger.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmarks har ikke interesse i at spærre banen i længere tid end højest nødvendigt. Derfor planlægges alle arbejder nøje så både sporspærringer og vejspærringer minimeres mest muligt. Den indledende analyse har vist, at tre etaper er den mest effektive og nænsomme måde at anlægge banen på. Dette kan dog ændre sig, når projektet i næste fase detailprojekteres.

Kommunikation

71BSK/BAR, 78BAR, 82BAR, 83BAR, 99B, 124B, 127B, 138V, 142B, 144B, 146B, 158B og 163B mener, at Banedanmarks information om projektet har været mangelfuld/kritisabel, f.eks. når det gælder direkte henvendelse til berørte borgere via post eller e-boks. 71BSK/BAR mener endvidere, at alle naboer til banen er berørte, og at Banedanmark burde have rettet direkte henvendelse til alle, der påvirkes af f.eks. fældning af træer langs banen. 71BSK/BAR og 69BSK lægger hertil, at der har været fejl i nogle af de breve, Banedanmark har sendt ud, og 82BAR spørger, hvorfor alle ikke har fået den samme information. 81BAR og 99B fortæller, at de ikke har modtaget et informationsbrev fra Banedanmark. 142B glæder sig over, at elektrificeringen af jernbanen skubber den kollektive trafik i en mere grøn retning og opfordrer Banedanmark til snarest at invitere til dialogmøde med berørte borgere. Tilsvarende forventer 158B og 163B at blive inviteret til et nyt høringsmøde, f.eks. ultimo august, med langt varsel, og ønsker desuden at få tilsendt relevant materiale og information om, hvad der berører 158B's og 163B's matrikler.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark sender en del informationsbreve ud, også til dem, som ikke er direkte berørte, dvs. også til dem der ikke skal have inddraget arealer. Årsagen til at der sendes breve bredt ud er netop, at Banedanmark gerne vil have så mange input som muligt. Banedanmark sender derfor netop også breve til folk, som er uden arealmæssig berøring, men som kan være påvirket af andre årsager.

Efter borgermødet har Banedanmark yderligere sendt besked til alle langs hele strækningen som får pålagt en el-driftsservitut. Banedanmark valgte desuden at forlænge høringsfristen med 14 dage.

Der vil bliver inviteret til informationsmøder igen senere i planlægningen.

164K, Vejle Kommune, forudsætter at lodsejere, der berøres af projektet, inddrages så tidligt som muligt.

Banedanmarks kommentar

Banedanmark inddrager borgere så tidligt det kan lade sig gøre i forhold til planlægningen af projektet.

Andet

128K, Aarhus Kommune, mener, at en modernisering af jernbanen er af stor betydning for at sikre en god mobilitet og bæredygtig transport. Derudover oplyser 128K, at anlægsarbejderne skal overholde den øvrige lovgivning, herunder miljøbeskyttelsesloven og vandløbsloven.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark indhenter ifm. anlægsarbejderne de fornødne tilladelser efter gældende lovgivning.

112K, Fredericia Kommune, anmoder Banedanmark om hurtigst muligt at fremsende en oversigt over placering af midlertidige arbejds- og oplagspladser med en angivelse af aktiviteter på den enkelte lokalitet, så 112K kan vurdere, hvilke øvrige tilladelser der evt. er påkrævet.

112K anmoder endvidere om en beskrivelse af, hvordan Banedanmark vil sikre, at entreprenører og deres eventuelle underentreprenører overholder de vilkår, som 112K stiller, samt i hvilket omfang der vil blive ført tilsyn med arbejdets udførelse. 112K anmoder også om en kopi af Banedanmarks miljøhandlingsplan omfattende administrative procedurer og arbejdsprocedurer for de miljømæssige forhold i forbindelse med entreprenen.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er løbende i kontakt med alle kommuner langs strækningen og afklarer krav og aftaler vedrørende anlægsarbejder på disse møder.

Banedanmark stiller ifm. udbud af entreprenørydelser krav til overholdelse af de relevante miljøkrav, herunder krav fra kommunen, således at det er indarbejdet i kontraktgrundlaget og dermed sikres at de opfyldes. Inden udbud af entreprenørydelser gennemføres, udarbejder Banedanmark en miljøhandlingsplan, som bl.a. indeholder procedurer som arbejdets udførelse, tilsyn mm, som fremsendes til relevante myndigheder.

114K, Horsens Kommune, noterer sig, at det i fagnotatet om kulturhistoriske og rekreative interesser ikke er nævnt, hvorvidt der findes ikke-registrerede beskyttede diger – og om nogen af disse bliver berørt af ændringer. 114K efterlyser desuden holdbare argumenter for at kunne meddele dispensationer efter museumslovens §29a til permanent nedlæggelse af digestrækninger. 114K mener desuden, at to tabeller med oversigt over påvirkninger er utilstrækkelige, idet de kun viser situationen, efter at projektet er gennemført med afværgeforanstaltninger. 114K mener, at der mangler en supplerende tabel med samme indhold for de planlagte ændringer før implementering af afværgeforanstaltninger, og at tabellerne er misvisende.

Endvidere oplyser 114K, at hvis der til projektet skal anvendes noget af matr. 1m Hansted Hgd., Hansted, og hvis der er i mellemtiden er anlagt natursti, skal Banedanmark i nødvendigt omfang opsætte skilte, afspærre den del af stien, der må benyttes, og straks efter anlægget reetablere stien.

Ydermere skal Banedanmark ifølge 114K betale alle de udgifter, Horsens Kommune som ejer af arealet bliver pålagt i forbindelse med etablering af erstatningsskov i henhold til skovloven, eftersom der er tale om fredskov.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har ifm. VVM-undersøgelsen alene kortlagt og vurderet påvirkningen af beskyttede diger. Mht påvirkning af beskyttede diger, gælder det generelt, at diger der alene berøres i anlægsfasen, vil blive reableret efter endt anlægsarbejde. De steder, hvor beskyttede diger berøres permanent, dvs. steder hvor ændringer, herunder arealindragelser som fx ved flytning af jernbanespor, ændring af banedæmninger, ændring af eksisterende broanlæg af nye broer, og hvor der ikke er mulighed for at undgå en påvirkning, vil det beskyttede dige blive nedlagt. Der vurderes ikke mulighed for at foretage afhjælpende foranstaltninger og det er ikke normal procedure at anlægge erstatningsdiger på andre lokaliteter, da det netop er digernes oprindelige placering og fortælleverdi i landskabet som udgør deres kulturhistoriske værdi. Banedanmark gør dog opmærksom på, at projektet i videst muligt omfang forsøger at undgå påvirkning af beskyttede diger, men da der er tale om ændringer af en eksisterende jernbanestrækning, er det ikke muligt at undgå alle steder på strækningen.

Banedanmark vil foretage skiltning i anlægsfasen, hvor det er nødvendigt at omdirigere trafikken. Det gælder også ved Hansted Hovedgaard, såfremt naturstien er anlagt inden anlægsarbejderne igangsættes.

Banedanmark afholder alle udgifter forbundet med etablering af erstatningsskov, som følge af projektets realisering.

118K, Hedensted Kommune, er som udgangspunkt tilhænger af elektrificeringen mellem Fredericia og Aarhus og ser frem til den fortsatte dialog med Banedanmark om projektet. 118K finder det desuden vigtigt, at projektet ikke medfører forringelse af livsvilkårene for naboer til banen.

Banedanmarks kommentarer:

Et baneprojekt vil medføre ændrede forhold for naboer langs banen. Banedanmark har ifm VVM-undersøgelsen vurderet projektets påvirkninger på befolkningen og konkluderer, at projektet ikke medfører væsentlige forringelser af livsvilkårene for naboer til jernbanen. Nærmere vurdering fremgår af fagnotat om befolkning og menneskers sundhed. Eventuelle inddragelser af areal samt påvirkning med servitut bliver kompenseret.

17BVE spørger, om der også skal indkøbes nye tog.

Banedanmarks kommentarer:

Togene til IC- og regionaltrafik i dag er i al væsentlighed diesellokomotiver. Banedanmark kan bekræfte, at der skal købes nye tog som er el-drevne og kan køre på den opgraderede bane.

41BHE spørger, hvor langt væk metal skal jordes ifm. elektrificeringen – f.eks. et hegn eller et skur af metalplader.

Banedanmarks kommentarer:

Hvis metal er tættere end 5 meter fra køreledningsanlægget, skal det jordes. Ellers ikke.

42BHE spørger, hvor hurtigt man kan køre over Lillebæltsbroen, og om det ikke kunne være en ide at fokusere på, hvad man gør ved denne bro.

Banedanmarks kommentarer:

Hastigheden på Lillebæltbroen ligger uden for dette projekt. Hastigheden er i dag på 120km/t, men kan øges hvis man fra politisk hold bestemmer at det skal undersøges.

41BHE spørger, hvor mange danske arbejdspladser der er i projektet.

Banedanmarks kommentarer:

Erfaringerne fra Esbjerg-Lunderskov er som følger: Der er et dansk-fransk partnerskab som arbejder med detailprojekteringen, for at bringe opdateret viden om moderne elektrificering til Danmark. Mht. entreprenører er det et samarbejde mellem danske Aarslev og verdensomspændende Siemens, og så er der alle broopgaverne, som udbydes i pakker. Langt størstedelen er med dansk arbejdskraft fra de projekter, Banedanmark har haft indtil nu.

69BSK mener, at der ift. entreprenørers friheder bør indtænkes kædeansvar, brug af udenlandsk arbejdskraft, lærlingeproblematikker som uddannelses- og praktikpladser og et aktivt samarbejde med kommunen om vejsikkerhed. Når man alligevel skal forbedre og forhøje broer, mener 69BSK endvidere, at det er mere fremsynet at fremtidssikre infrastruktur.

Banedanmarks kommentarer:

Reglerne vedr. entreprenører er indeholdt i det udbudsmateriale, som Banedanmark anvender. Vi skal leve op til moderne danske standarder. Alle de ting, der her beskrives er indeholdt i materialet, både når det gælder små broprojekter og elektrificeringskontrakten.

84M, Dansk Gas Distribution, beder Banedanmark præcisere, hvorvidt og i hvilket omfang matrikel 29I, Hatting By, Hatting, påvirkes af projektet. 84M oplyser samtidig, at man har flere ledninger, som enten krydser eller har et forløb tæt på jernbanestrækningen flere steder, og beder Banedanmark tage hensyn til en række forhold ifm. arbejder i nærheden af disse ledninger – herunder at planlægning og udførelse udføres i tæt samarbejde med 84M.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark planlægger en forsyningsledning mellem den nærliggende transformerstation og jernbanen ført i nærheden af den omtalte matrikel. Banedanmark vil i den kommende fase detaljere dennes linjeføring og på denne baggrund informere 84M om hvorvidt Banedanmark har behov for adgang til matrikel i forbindelse med etablering af ledningen.

100V, Horsens Museum, henviser til tidligere fremsendt arkivalisk kontrol.

Banedanmarks kommentarer:

Den arkivalske kontrol fra Horsens Museum er inddraget ifm. VVM-undersøgelserne. Vurderingerne af akæologi og kulturarv fremgår af fagnotat om Kulturhistoriske og rekreative interesser.

120F, Dansk Industri, mener, at elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Fredericia-Aarhus vil bidrage til hurtigere, mere effektiv og klimavenlig togdrift. 120F lægger samtidig stor vægt på, at man forsøger at undgå, at konkrete virksomheder påvirkes negativt af infrastrukturprojekter. Endvidere mener 120F, at en samfundsøkonomisk vurdering er en central del af et godt beslutningsgrundlag, og at samfundsøkonomisk afkast suppleret med vurderinger af de erhvervsmæssige effekter bør være udgangspunktet ved prioritering af trafikale investeringer – også når det gælder delprojekter.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark takker for input i debatten fra Dansk Industri.

129B spørger, hvad der sker med gadebelysning, der er udført i stålmaster tæt på banen – specifikt ved Ved Banen, Vejle.

Banedanmarks kommentarer:

Hvis gadebelysningen står tættere på end 5 meter vil de blive jordet.

144B undrer sig over, at man har kunnet igangsætte letbaneprojektet i Aarhus, uden at der er udsendt samme skriftlige materiale om servitutter eller fældning af træer langs banen som i det aktuelle projekt.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark vil ikke forholde sig til hvordan andre myndigheder vælger at formidle deres VVM'er på.

149M, Energinet, mener, at projektets krydsninger med Energinets luftledninger skal vurderes nærmere mhp. evt. ombygning, hvis der ikke er frihøjde nok under Energinets luftledninger eller aht. flytning af det eksisterende banetracé. 149M mener, at disse eventuelle ombygninger bør fremgå af VVM-redegørelsen, da de vil være del af påvirkningen i form af bl.a. støj og ressourceforbrug under anlægsfasen. 149M beder samtidig Banedanmark belyse, om det nye/ombyggede banetracé eller ombyggede veje/erstatningsveje eller andet konflikter med Energinets anlæg. 149M påpeger desuden, at Banedanmark skal forestå areal- og rettighedserhvervelse, bl.a. til forsyning af Banedanmarks 150/20 kV-transformere, herunder evt. udvidelse af Energinets stationsareal samt f.eks. rettighedserhvervelse til opsætning af nye master. Ifølge 149M skal Banedanmark også forestå etablering af 150 kV-kabel fra Energinets st. Hatting til 150/20 kV-transformeren ved/på banearealet. 149M oplyser endvidere, at Energinet ikke har hjemmel til at ekspropriere af hensyn til tredjepartsprojekter og foreslår, at anlægskrydsninger kunne vises på Banedanmarks dynamiske kort. 149M spørger ydermere, om retten til Banedanmarks 150 kV-kabel ind til Energinets stationer eksproprieres permanent. 149M ønsker dialog med Banedanmark om projektet snarest muligt. Herudover oplyser 149M, at dialog med bl.a. museer og kommuner om plan- og VVM-arbejde skal forestås af Banedanmark.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har en god dialog med Energinet.dk vedrørende den fortsatte elektrificering af det danske jernbanenet, herunder tilslutning af kørestrømstransformere til el-transmissionsnettet. Banedanmark ser det som en naturlig del af den fortsatte dialog at inddrage 124M i vurderinger med henblik på etablering af tilstrækkelige frihøjder under luftledninger samt krydsninger mellem jernbane og ledninger til el og gas.

Banedanmark forestår areal- og rettighedserhvervelse til alle jernbanerelaterede arealer, herunder transformerstationer.

Banedanmarks mulighed for at forestå areal- og rettighedserhvervelse er begrænset af lovgrundlaget for henholdsvis elektrificering og hastighedsopgradering.

Banedanmark ser det som en naturlig del af den fortsatte dialog at inddrage 124M i forbindelse med nærføring ved placering af kørestrømsmaster samt ved krydsninger mellem jernbane og ledninger til el og gas.