



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 21. december 2017
J. nr. 2017-6598

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 30. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålene er stillet af ikke-medlem af udvalget Malte Larsen (S).

Spørgsmål nr. 181:

Ministeren bedes redegøre for broprojekt "Væthvej" i Randers kommune, i forbindelse med elektrificeringen af jernbanestrækningen Århus H-Lindholm. Specielt ønskes redegjort for konkret tidsplan, alternative projektforslag, økonomi og geneafhjælpning for øvrige trafikanter.

Svar:

Jeg har bedt Banedanmark redegøre for undersøgelsesprocessen i forbindelse med elektrificeringen af strækningen Fredericia-Aalborg, herunder hvilket detaljeringsniveau de foreliggende undersøgelser er foretaget på. Banedanmarks oplysninger, som angives nedenfor, gælder for alle broprojekterne på strækningen:

"Når Banedanmark skal gennemføre større projekter som for eksempel elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg (Lindholm), identificeres indledningsvist de anlægselementer, der skal ændres som følge af elektrificeringen. I dette tilfælde udgøres dette primært af forøgelse af fritrum i forbindelse med ca. 100 broer. Som det altid gælder i forbindelse med gennemførelse af VVM-analyser – uanset hvilken type projekt, der er tale om – vil det sige, at der på nuværende tidspunkt er gennemført en indledende projektering, en prissætning efter Ny Anlægsbudgettering fase 2, samt at konsekvenserne af at gennemføre projektet er undersøgt, for så vidt angår natur, miljø, arealbehov, borgere, mv.

På hver lokalitet undersøges flere alternative løsninger, hhv. muligheden for ombygning/hævning af eksisterende brokonstruktion, sænkning af sporerne under broen eller udskiftning af broen med en ny.

På baggrund af disse indledende undersøgelser har Banedanmark fastlagt en grundløsning, der er defineret som den økonomisk mest fordelagtige måde at opnå den nødvendige frihøjde. I vurderingerne er indgået forhold som anlægsøkonomi, alder og tilstand af de berørte bygværker, omfanget af arealindgreb



som følge af projektet, trafikale vurderinger mv. Det bærende princip i udarbejdelsen af grundløsninger på de enkelte lokaliteter er at finde netop det nødvendige og tilstrækkelige indgreb for at kunne gennemføre elektrificeringen af strækningen.

Som en del forberedelsen drøftes løsningerne med de enkelte kommuner. I den forbindelse præsenteres kommunerne for de kommende vejes linjeføringer og den nødvendige arealinddragelse. Kommunerne har i den forbindelse mulighed for at komme med alternative løsninger eller tilvalg, der i så fald forudsætter kommunal medfinansiering. De kommunale alternativer bliver undersøgt og prissat af Banedanmarks tekniske rådgiver som en del af projektet.

Når det samlede projekt har taget form, udarbejder Banedanmark en miljørapport (VVM) om de påtænkte løsninger. I miljørapporten beskrives konsekvenserne af at gennemføre projektet for så vidt angår natur, miljø, visuelle forhold, arealbehov, borgere, mv. VVM-analysen gennemføres på grundlag af den indledende tekniske projektering. Formålet med analysen på dette niveau er at kunne vurdere forskellige anlægselementers påvirkning af omgivelserne, deres anlægsøkonomi og i sidste ende vælge/fravælge løsninger. På VVM-niveauet er det derfor ikke de detaljerede, tekniske løsninger, der bliver vurderet. Det er i højere grad løsningernes påvirkninger af omgivelserne, der fokuseres på. Hvis alle tænkelige løsninger for hvert enkelt anlægselement skulle gennemgå en egentlig detailprojektering, ville VVM-analyserne både blive markant dyrere og tage væsentlig længere tid.

Miljørapporten sendes i offentlig høring, og der afholdes møder med borgere og kommuner, som har mulighed for at påvirke Banedanmarks forslag til løsninger. Efter høringen inddrager Banedanmark efter en faglig vurdering de fremkomne synspunkter i et samlet politisk beslutningsgrundlag, som angiver de valgte løsningsmuligheder samt en prissætning efter Ny Anlægsbudgettering fase 2.

Efter politisk beslutning om at gennemføre projektet påbegyndes detailprojekteringen af de enkelte løsninger. De løsninger, der har været genstand for den offentlige høring, er rammesættende for denne fase, idet det overordnede valg af løsning ligger fast (f.eks. at bygge en bro frem for at sænke sporene), mens der fortsat er mulighed for at tilpasse den tekniske løsning til de konkrete forhold på stedet (f.eks. valg af den præcise bredde på broen). Principielt er der også i denne fase mulighed for at undersøge nye løsninger, som ikke var forudsat i forbindelse med VVM-undersøgelsen, men hvis løsningen indebærer påvirkninger, som ikke er dækket af VVM-redegørelsen, skal der tages stilling til, om et ændret valg af løsning skal udløse en ny VVM-procedure. Desuden vil der skulle tages politisk stilling til en eventuel udvidelse af budgettet.”



Med venlig hilsen

Side 3/3


Ole Birk Olesen