

## Notat

04.02.2022

### Høringsnotat

Banedanmark  
Carsten Niebuhrs Gade 49  
1577 København V  
8234 0000

#### Notat om de indkomne hørings svar vedrørende forslag til lov om ombygning af Aarhus H

banedanmark.dk  
CVR: 1863 2276

Transportministeriet hørte den 29. november 2021 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag, over udkast til forslag til lov om ombygning af Aarhus H. Høringsfristen udløb den 5. januar 2022.

Følgende myndigheder og organisationer på høringslisten har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Aarhus Kommune, Dansk Energi, Dansk Ledningsejerforum, DSB, Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen), Erhvervsstyrelsen og 3F (Fagligt Fælles Forbund).

Øvrige myndigheder og organisationer på høringslisten har enten ikke haft bemærkninger eller har ikke afgivet hørings svar til lovforslaget.

Transportministeriet har herudover modtaget hørings svar fra en borgergruppe, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste. Dette hørings svar behandles særskilt i nærværende notat under pkt. 13.

Transportministeriet har anmodet Banedanmark om at udarbejde høringsnotat til de modtagne hørings svar. I det følgende gengives hovedindholdet af hørings svarene til det fremsatte lovforslag samt Banedanmarks bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

For en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvises til hørings svarene, som er vedlagt i bilag.

#### 1. Fastsættelse af regler om forurening og gener samt kompensation

Aarhus Kommune finder det retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at transportministeren gives hjemmel til at regulere egne arbejder, og at der dermed ikke er en funktionel adskillelse mellem bygherre og myndighed.

##### Banedanmarks bemærkninger

Når der skal gennemføres store anlægsprojekter, kan det ikke undgås, at der samtidig støj ses, og det gælder også projektet med Aarhus H – et projekt, der ligger centralt i en stor by, som derfor vil påvirke mange mennesker.

Banedanmark har imidlertid lagt en stor indsats i at begrænse støjgenerne fra de kommende anlægsarbejder i forbindelse med ombygningen af Aarhus H, som skal gøre stationen klar til at modtage DSB's nye elektriske tog i fuld længde. Herunder er

særligt støjende arbejder som prøvesugninger og -gravninger, ramning af mastefundamenter, spor- og konstruktionsarbejder, perronarbejder og jordarbejder alle planlagt til gennemførelse i dagsperioden.

I videst muligt omfang er støjende arbejder således planlagt til gennemførelse i dagtimerne, og hensynet til anlægsprojektets naboer er dermed inddraget med stor vægt i tilrettelæggelsen af projektets stadiplan. Dette er bl.a. på bekostning af hensynet til pendlere/rejsende og jernbanevirksomheder samt udførselstidspunkt for de konkrete anlægsarbejder og fagentrepriser, herunder i forhold til årstider m.v.

Et ønske om at minimere aften- og natarbejde yderligere vil betyde, at togpassagererne vil blive udsat for større gener og i værste fald opleve en periode med en helt lukket station. Der er således tale om en afvejning mellem at udførelse af anlægsarbejder i dagtimerne og at sikre mulighederne for at køre nogle tog til og fra Aarhus H.

Såfremt ombygningen af Aarhus H alene skal reguleres efter de almindelige regler i miljølovgivningen, vil kompetencen til at regulere forhold vedr. bl.a. forurening og gener, herunder støj, fra anlægsarbejderne ligge hos Aarhus Kommune. Det betyder, at Aarhus Kommune vil kunne fastsætte vilkår for de konkrete anlægsarbejder, f.eks. i forhold til støj, natarbejde m.v. Det bemærkes, at det almindelige miljøretlige regelsæt ikke indeholder hjemmel til at kompensere naboer for støjende anlægsarbejder.

Da det ikke vurderes at være muligt at undgå støj fra aften- og natarbejde fuldstændig, foreslås det som noget særligt for projektet med ombygning af Aarhus H, at transportministeren i medfør af lovforslagets § 6 kan fravige den almindelige kommunale regulering af støj og forurening m.v. fra projektet ved at fastsætte regler for de konkrete arbejder – herunder fastsætte grænser for det maksimalt tilladte støjniveau. I så fald skal der samtidig, jf. lovforslagets § 7 fastsættes regler om, at særligt støjpåvirkede naboer til projektet skal tilbydes compensation.

Muligheden for at tilbyde støjpåvirkede naboer compensation, herunder genhusning, skal således bidrage til at begrænse påvirkningerne af de berørte naboer.

Det bemærkes, at der er indført lignende regulering i forbindelse med f.eks. anlægsprojekterne for Metrocityringen og Femern Bælt-forbindelsen, og det er forventningen, at reguleringen og kompensationsordningen for projektet med ombygning af Aarhus H vil tage udgangspunkt i de regler, der kendes fra reguleringen for byggeriet af Metrocityringen, herunder den såkaldte nabopakkebekendtgørelse.

Det er for tidligt at komme det samlede omfang af en eventuel compensation og antallet af berørte borgere i Aarhus nærmere, men det vurderes at være i en mindre skala end ved Metrocityringen. Dette vil blive afdækket i forbindelse med detailprojekteringen af projektet samt i forbindelse med et kommende udbud for de samlede entrepriser.



Det bemærkes tillige, at Aarhus Kommune i et hørings svar af 10. august 2021 til den supplerende miljøkonsekvensrapport for ombygningen af Aarhus H bl.a. opfordrede til, at der også for projektet med ombygning af Aarhus H skulle vedtages en nabopakkebekendtgørelse som ved anlæggelsen af Cityringen i København.

For så vidt angår det af Aarhus Kommune anførte vedr. funktionel adskillelse mellem bygherre og myndighed, skal det bemærkes, at lovforslagets § 6 tillige giver hjemmel til at fastsætte regler om tilsynet med den regulering, der udstedes i medfør af bestemmelsen. Tilsynet for så vidt angår disse regler kan således delegeres til en anden myndighed. Det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget afsnit 3.6.2, at dette tilsyn forventes delegeret til Aarhus Kommune.

Afslutningsvis kan det oplyses, at der i jernbaneloven og elektrificeringsloven er hjemmel til, at transportministeren kan tilsidesætte kommunernes afgørelser i henhold til det miljøretnlige regelsæt, samt yde kompensation for støjende anlægsarbejder fra jernbaneprojekter, såfremt visse betingelser er opfyldt. Henset til varigheden samt omfanget af støjpåvirkede naboer har projektet med ombygning af Aarhus H imidlertid en sådan karakter, at det vurderes nødvendigt at indføre særlige regler for at håndtere projektets støjproblematikker. Dette er på linje med håndteringen i tidligere anlægslovsprojekter.

## **2. Vedr. afskæring af administrativ klageadgang**

Aarhus Kommune bemærker, at det er betænkeligt, at lovforslaget afskærer administrative klageadgange.

### Banedanmarks bemærkninger

Det foreslås med lovforslaget, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter nærmere bestemte love med tilhørende bekendtgørelser, i udgangspunktet ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Det vil dog fortsat være muligt for anlægsmyndigheden at indbringe kommunalbestyrelsens afgørelser efter den pågældende lovgivning for transportministeren. Det skal dog bemærkes, at det ikke forventes at blive aktuelt, at gøre brug af denne mulighed.

En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn. I den forbindelse kan det f.eks. bemærkes, at visse klager inden for plan-, natur og miljølovgivningen i nogle tilfælde kan tillægges opsættende virkning af Miljø- og Fødevarerklagenævnet. Klagesager kan derfor indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse.

Det bemærkes, at afskæring af klageadgange er almindeligt ved anlægslovsprojekter, og lignende regulering er f.eks. indført i forbindelse med anlægsloven for en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark samt i anlægsloven for anlæg af en ny Storstrømsbro.



Såfremt ombygningen af Aarhus H bliver forsinket, vil det for det første indebære en risiko for, at der opstår væsentlige fordyrelser i det konkrete projekt. For det andet vil en forsinkelse af projektet, særligt i forhold til elektrificeringen, indebære, at det ikke bliver muligt at ibrugtage DSB's nye elektriske tog på hele strækningen fra Fredericia til Aalborg ultimo 2026 som forudsat i gældende trafikale planer. Dette vil påvirke afviklingen af landsdelstrafikken og have betydelige negative samfundsøkonomiske og trafikale konsekvenser.

Det vil fortsat være muligt at indbringe afgørelserne til Folketingets Ombudsmand, og afgørelserne kan desuden fortsat indbringes for domstolene, dog med de frister, der fremgår af lovforslagets § 12, stk. 1.

Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af anlægsloven, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Særligt i forhold til kompensationsordningen for støjgener, som lovforslaget giver hjemmel til at indføre, jf. §§ 6 og 7, skal det for god ordens skyld bemærkes, at lovforslagets regler om afskæring af administrative klageadgange ikke har nogen sammenhæng med kompensationsordningen. Det følger således af lovforslagets § 7, stk. 3, at såfremt en beboer ikke kan acceptere et fremsendt tilbud om kompensation, eller hvis der opstår uenigheder om en kompensationsaftale, kan en sådan sag behandles af Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer i Jylland.

### **3. Forholdet til VVM-direktivet**

Aarhus Kommune bemærker, at: "de foreslåede indskrænkninger ikke er miljøvurderet, hvilket umiddelbart vurderes at være i strid med EU-retten (direktivet om Miljøvurdering af planer og programmer)".

#### Banedanmarks bemærkninger

Banedanmark skal bemærke, at påvirkningerne fra anlægsprojektet er blevet miljøvurderet, senest ved en supplerende miljøkonsekvensrapport for Aarhus H – Helhedsløsningen af juni 2021.

Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne projektets miljøvurderingsmateriale, hvilket fremgår tydeligt af lovforslaget.

Det er Banedanmarks vurdering, at lovforslaget ikke er i strid med VVM-direktivet.

### **4. Sundhedsmæssige konsekvenser for støjpåvirkning**

Aarhus Kommune bemærker følgende: "Forskning har vist, at støj er både en gene og potentielt en sundhedsfare, herunder med øget risiko for hjertekarsygdomme og demens."

#### Banedanmarks bemærkninger

Det bemærkes, at Aarhus Kommune ikke fremsætter en direkte henvisning til den forskning m.v., som kommunen vurderer kunne være relevant i forhold til de støjpåvirkninger, som er miljøvurderet, og forventes i det kommende anlægsprojekt.

Banedanmark er bekendt med, at der eksisterer undersøgelser, der viser negative sundhedsmæssige konsekvenser forbundet med langvarige situationer med støjpåvirkning – herunder om natten – såsom trafikstøj. Bl.a. har WHO udgivet rapporter herom. Banedanmark har anvendt disse ved udarbejdelsen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for ombygning af Aarhus H.

Det skal imidlertid bemærkes, at der er en væsentlig forskel på varige støjpåvirkninger fra f.eks. trafikstøj og på de midlertidige støjpåvirkninger, som det konkrete anlægsprojekt vil indebære. Enkeltstående perioder med støjpåvirkning kan således ikke sammenlignes direkte med undersøgelser m.v., der belyser konsekvenserne af vedvarende støjpåvirkning.

For så vidt angår Banedanmarks indsats for at minimere støjgener fra kommende anlægsarbejder henvises til punkt 1 ovenfor i notatet.

#### **5. Vedr. ledningsomlægninger og økonomiske konsekvenser for forsyningsselskaber**

Dansk Energi og Dansk Ledningsejerforum har hver især fremsendt fælles høringssvar til lovforslaget om ombygning af Aarhus H samt til to høringer over Vejdirektoratets lovforslag om anlæg af den 3. limfjordsforbindelse samt forslag til lov om udvikling af statsvejnettet m.v.

Dansk Energi og Dansk Ledningsejerforum mener bl.a., at anlægsmyndigheden ved planlægning af etablering af anlægsbyggerier som det første skal søge ledningsoplysninger for det sted, hvor anlægsprojektet påtænkes gennemført – og såfremt der er ledningsejere på det pågældende sted – gå i forudgående dialog med disse ledningsejere for i fællesskab at forsøge at finde en løsning, så nødvendige og bekostelige ledningsflytninger undgås.

Endvidere bemærker Dansk Energi og Dansk Ledningsejerforum bl.a., at lovforslagene bør indeholde en beregning af de forventede økonomiske konsekvenser for berørte forsyningsselskaber, så de samfundsøkonomiske omkostninger ved de mange ledningsarbejder indgår i det endelige beslutningsgrundlag.

Dansk Energi bemærker desuden, at bemærkningerne vedr. retspraksis for gæsteprincippet ikke synes at være helt fyldestgørende i forhold til den nyeste retspraksis, herunder fem verserende sager ved Højesteret på området for gæsteprincippet. Dansk Energi mener således, at bemærkningerne til lovforslaget dermed ikke tager højde for den seneste retspraksis på området og det kan få den konsekvens, at der skabes en lovgivning, der ikke følger med praksis på området.

Derudover har DSB i forhold til ledningsarbejder bemærket, at DSB gerne vil have indføjet, at aftalte bestemmelser i bodelingen mellem DSB og Banedanmark også vil være gældende i forbindelse med ombygningen af Aarhus H.

[Banedanmarks bemærkninger](#)

Det skal indledningsvis bemærkes, at der ikke i det konkrete projekt med ombygning af Aarhus H er konstateret større konflikter med forsyningsledninger.

Side 6/10

Anlægsprojektet består primært i at opgradere og fremtidssikre eksisterende jernbaneanlæg, og således er f.eks. gravearbejder i det konkrete projekt ikke så omfattende, som de eksempelvis ville være i forbindelse med anlæg af en ny jernbanestrækning eller et tilsvarende vejprojekt.

På den baggrund vurderes det ikke at være nødvendigt at redegøre for de samfundsøkonomiske konsekvenser forbundet med ledningsomlægninger i lovforslaget for det konkrete anlægsprojekt.

Lovforslagets §§ 8-10 indeholder regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af det samlede anlægsprojekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v. Formålet er at sikre, at anlægsprojektet i henseende til ledningsomlægninger ikke stilles ringere, end eksempelvis vejmyndigheden ville være stillet ved et vejprojekt.

Det skal bemærkes, at det bl.a. følger af lovforslagets § 9 med tilhørende bemærkninger, at anlægsmyndigheden i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet skal tage hensyn til ledningsarbejder og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Endvidere bemærkes, at Banedanmark generelt i planlægningen af jernbaneprojekter bestræber sig på så tidligt som muligt at tage højde for eksisterende ledninger og mulige konflikter med det konkrete projekt.

For så vidt angår Dansk Energis bemærkning om, at lovforslaget ikke tager højde for den seneste retspraksis på området, og at det kan få den konsekvens, at der skabes en lovgivning, der ikke følger med praksis på området, skal det for det første bemærkes, at lovforslaget ikke indeholder en udtømmende gennemgang af retspraksis på området for gæsteprincippet. I det omfang retspraksis vurderes at være særligt relevant for det konkrete projekt, er indholdet fra udvalgte domme dog gengivet i resumé. Banedanmark vurderer ikke, at der i lovforslaget skal redegøres for verserende sager ved Højesteret.

For det andet skal Banedanmark gøre opmærksom på, at Højesteret i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H – dommen om Cityringen) har fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning. Det følger af de specielle bemærkninger til lovforslagets § 8, at det



samme vil gøre sig gældende ved fortolkningen og anvendelsen af de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 8.

Side 7/10

Til DSB's ønske om i lovforslaget at indføre, at aftalte bestemmelser i bodelingen mellem DSB og Banedanmark også vil være gældende i forbindelse med ombygningen af Aarhus H, skal det bemærkes, at det allerede følger af lovforslagets § 8, stk. 2, at gæsteprincippet ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

På den baggrund vurderes det ikke at være nødvendigt at fremsætte bemærkninger om eksisterende aftaler mellem f.eks. DSB og Banedanmark i lovforslaget.

#### **6. Perronforlængelse – forholdet ml. perron- og toglængde**

I forhold til perronforlængelse har DSB bemærket følgende: "1 NT togsæt er 109,4 meter lang. Det vil sige ca. 330 meter, når der kobles 3 togsæt. Med en perronlængde på 320 meter vil alle passagerdøre være inden for perronen, men lokomotivfører døren vil være udenfor."

##### Banedanmarks bemærkninger

Banedanmark har fået i opdrag at undersøge og projektere perronforlængelse således at perronerne for spor 2-7 får en effektiv længde på op til 320 m. Denne perronlængde vil gøre det muligt at afvikle tog med en længde som DSB's nye elektriske tog.

Det skal understreges, at dette har været en del af forudgående beslutningsoplæg for projektet.

I lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 3.2.4 fremgår bl.a. følgende:

"Passagerperroner for spor 2-7 forlænges i den forbindelse mod vest og får en effektiv længde på op til 320 m, svarende til 3 togsæt af DSB's Fremtidens Tog." [*Banedanmarks fremhævning*]

Banedanmark har på baggrund af DSB's høringssvar justeret sidste led i ovennævnte sætning, således, at det i stedet fremgår, at perronforlængelsen vil muliggøre afvikling af tog med en længde af 3 togsæt af DSB's Fremtidens Tog.

#### **7. DSB's driftskritiske ejendomme og arealer**

DSB har gjort opmærksom på nødvendigheden af, at DSB's værksteder og klargøringsfaciliteter skal fungere fuldt ud, for at DSB kan opretholde driften. DSB ønsker derfor at blive involveret så tidligt som muligt i planlægningen af projektet.

Tilsvarende har DSB anmodet om, at der i projekteringen og planlægningen af projektet herunder i forhold til såvel midlertidig som permanent ekspropriation tages

hensyn til DSB's ejendomme, som er driftskritiske, således at disse påvirkes mindst muligt.

Side 8/10

#### Banedanmarks bemærkninger

Banedanmark er opmærksom på behovet i forhold til DSB's værksteder, klargøringsfaciliteter samt øvrige driftskritiske ejendomme og vil i den videre planlægning af projektet sikre, at DSB inddrages så tidligt som muligt.

### **8. Administrative konsekvenser for erhvervslivet**

Erhvervsstyrelsen har i forhold til administrative konsekvenser for erhvervslivet vurderet, at lovforslaget ikke i sig selv medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Erhvervsstyrelsen har dog bemærket, at lovforslaget giver hjemmel til udstedelse af bekendtgørelser, som kan indebære administrative konsekvenser for erhvervslivet, jf. lovforslagets § 6. De administrative konsekvenser ved lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser vil blive vurderet i forbindelse med udmøntningen af bestemmelserne ved bekendtgørelser.

#### Banedanmarks bemærkninger

Banedanmark har noteret Erhvervsstyrelsens vurdering og vil sikre, at bekendtgørelser, der udmøntes med hjemmel i lovforslagets § 6, overholder krav til erhvervsrettet regulering.

### **9. Arbejdstagerbeskyttelse**

3F (Fælles Fagligt Forbund) har bemærket, at fagforbundet savner, at det fremgår af materialet, at der skal være arbejdstagerbeskyttelse under anlægsarbejder. Dette kunne indskrives ved at kræve, at alt arbejdet, som udføres i forbindelse med projektet, skal foregå på danske vilkår ved sikring af overenskomst, der er forhandlet af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på området eller vilkår, der svarer til dette niveau.

#### Banedanmarks bemærkninger

Det kan oplyses, at Banedanmark som offentlig myndighed og bygherre stiller krav som arbejdstagerbeskyttelse i forbindelse med gennemførelse af udbud.

Der er i Danmark tradition for en aftalemodel – også kaldet den danske model – hvor arbejdsmarkedets parter sammen forhandler kollektive aftaler om løn- og arbejdsvilkår. Banedanmark vurderer ikke, at anlægsloven for det konkrete projekt med ombygning af Aarhus H skal regulere forhold vedr. overenskomst m.v.

### **10. Opdeling af spor 7, kortmateriale og ombygning fra sækbanegård til gennemkørsel**

Forbrugerrådet Tænk bemærker, at det havde været hensigtsmæssigt, hvis man f.eks. havde inkluderet kort, der viste opdelingen af perron 7 i en A og B sektion og i mere udførlig grad havde forklaret princippet bag et hollandsk kryds. Videre bemærker Forbrugerrådet Tænk, at de mangelfulde kort og forklaringer gør det vanskeligt at





forholde sig til, om der også på lang sigt er tale om den bedst mulige fremtidssikrede løsning i ombygningen af Aarhus Hovedbanegård.

Side 9/10

Endvidere finder Forbrugerrådet Tænk det tillige vigtigt, at ombygningen ikke fordyrer eller vanskeliggør en eventuel senere ombygning af Aarhus H fra sækbanegård til gennemkørsel, selvom det er fravalgt i denne omgang.

#### Banedanmarks bemærkninger

I forhold til Forbrugerrådet Tænks ønske om vedlæggelse af mere teknisk kortmateriale skal det bemærkes, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de miljøvurderinger, der er udført for projektet. I projektets miljøkonsekvensrapporter findes mere teknisk detaljeret materiale. I anlægsloven beskrives projektet på et mere overordnet teknisk niveau. Banedanmark kan dog oplyse, at det hollandske kryds ved perron 7 etableres således, at det er muligt, at der på perronsektion A hhv. B kan afvikles ca. 110 m lange tog.

For så vidt angår mulighederne for fremtidig ombygning af Aarhus H fra sækbanegård til gennemkørselsbanegård skal det bemærkes, at dette ikke indgår i nærværende projekt, da det ikke er en del af Banedanmarks opdrag for undersøgelse af projektet.

Banedanmark vurderer, at anlægsprojektet har en positiv indflydelse på kapacitet og fremtidssikring af Aarhus H.

#### **11. Tilgængelighed på Aarhus H**

Forbrugerrådet Tænk har bemærket, at spørgsmålet om tilgængelighed ikke er adresseret i lovforslaget, men bemærker, at det forventes, at man i forbindelse med ombygningen af Aarhus Hovedbanegård vil lægge vægt på at leve op til de krav om tilgængelighed for personer med et handicap, som fremgår af handicapkonventionen.

#### Banedanmarks bemærkning

Banedanmark kan oplyse, at ombygningen af stationen skal leve op til de krav, der følger af TSI PRM – en forordning, der stiller krav til perroner, adgangsveje, rullende materiel mv. af hensyn til personer med reduceret mobilitet.

Der vil således blive taget højde herfor i projektet.

#### **12. Logistik og afvikling af togbusser**

Forbrugerrådet Tænk bemærker, at rådet gerne havde set, at der sammen med lovforslaget var fremlagt en plan for den kommende afvikling af togbusser, letbanetog og øget vejtrafik i forbindelse med ombygningen af Aarhus Hovedbanegård. Der opfordres til at inddrage passagererne i dialogen herom, også i forhold til etableringen af den midlertidige cykelparkering.

#### Banedanmarks bemærkninger

Det bemærkes, at Banedanmark indgår i dialogen vedr. afvikling af togbusser, men det er jernbanevirksomhederne (DSB, Arriva, m.fl.) der har ansvaret for dette, ligesom Aarhus Kommune har ansvaret for busholdepladser.

For så vidt angår anlægsprojektets konsekvenser for vejtrafikken/vejnettet, er dette vurderet i forbindelse med projektets miljøvurderinger. Det er vurderet, at trafikken kan afvikles på tilfredsstillende vis uden store gener for den øvrige trafik.

Aarhus Kommune har ansvaret for etablering af midlertidig cykelparkering.

### **13. Høringssvar fra borgergruppe**

En gruppe af borgere har bl.a. fremsat en række argumenter for et alternativ til det konkrete anlægsprojekt med ombygning af Aarhus. Alternativet består bl.a. dels i at etablere en banegård vest for Aarhus H (Vestbanegården), dels i at etablere en ca. 4,3 km lang shunt, som forbinder jernbanen fra Skanderborg med jernbanen til Randers, og som kan føre togtrafikken uden om Aarhus midtby.

Derudover fremsætter borgergruppen bl.a. bemærkninger om ulemper og gener i anlægsperioden.

#### Banedanmarks bemærkninger

Det skal indledningsvis bemærkes, at bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, ikke indgår i høringsnotatet, hvilket ligeledes fremgår af indledningen i nærværende notat.

Banedanmark skal dog bemærke, at der tidligere har været undersøgt alternative løsninger til det konkrete anlægsprojekt, der er blevet politisk besluttet, og som anlægsloven angår.

I den forbindelse har bl.a. muligheden for etablering af en shunt med en tilhørende banegård vest for Aarhus H været undersøgt, dog på et indledende niveau. I den pågældende undersøgelse forløb shunten noget tættere på Aarhus H, end det er tilfældet i forslaget fra borgergruppen. Den nye banegård var i undersøgelsen placeret omtrent hvor den nuværende Kongsvang station ligger. De indledende undersøgelserne omfattede indledende skitser, indledende bud på anlægsomkostninger og oplandsundersøgelser. Løsningen er imidlertid blevet fravalgt og har ikke været en del af Banedanmarks opdrag i forbindelse med seneste undersøgelser.

For så vidt angår Banedanmarks indsats for at minimere støjgener fra kommende anlægsarbejder henvises til punkt 1 ovenfor i notatet.