



Høringsnotat

Idéfasehøring | Ny bane Aarhus-Silkeborg
og Opgradering af overkørsel 56



BANEDANMARK

Dette høringsnotat omhandler en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg, og opgradering af overkørsel 56 i Silkeborg.

Høringen markerer en meget tidlig fase i projekterne, hvor der er blevet indhentet kommentarer om forhold, der bør tages hensyn til i de videre undersøgelser.

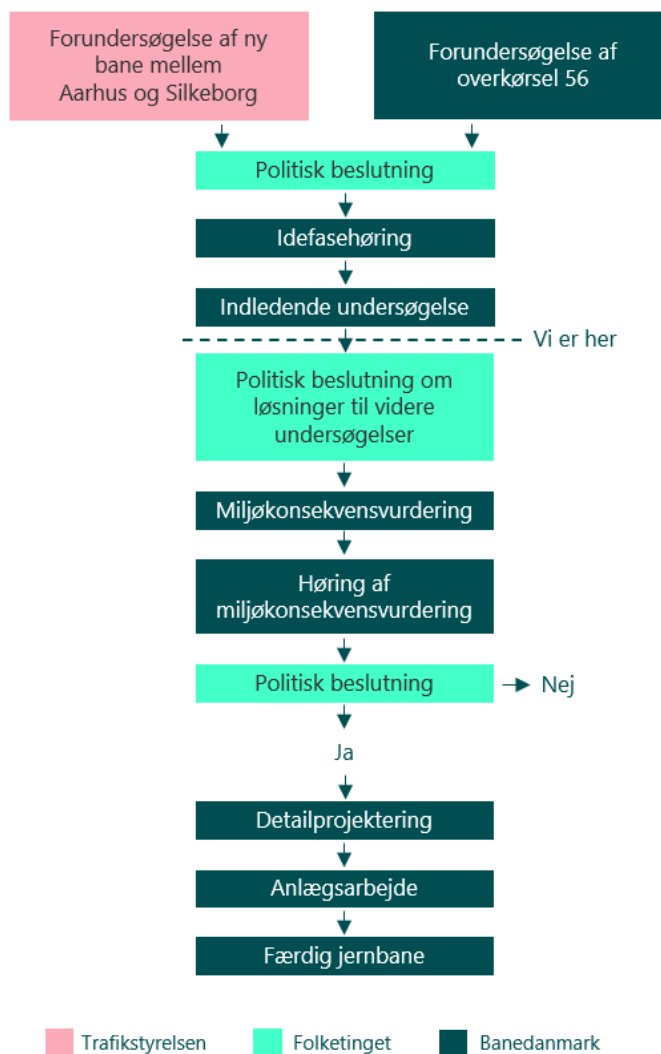
Høringen blev afholdt fra den 15. september 2022 til den 16. oktober 2022. I høringsperioden blev der afholdt tre borgermøder, hvor projektet blev forklaret, og der kunne stilles spørgsmål til projektet.

Der afholdes flere høringer senere i processen, når der er truffet politisk beslutning om, hvilke løsninger der skal undersøges i næste fase.

Dette høringsnotat opsummerer de indkomne høringsvar og Banedanmarks bemærkninger til dem.

Der er modtaget i alt 144 høringsvar i den offentlige høring. De fleste høringsvar er fra privatpersoner, men der er også modtaget høringsvar fra kommuner, foreninger og organisationer.

Enkelte høringsvar er afgivet på vegne af flere personer.



Indhold i høringsvarene

De i alt 144 høringsvar omhandler følgende overordnede emner:

- Enkeltspor og dobbeltspor
- Banen generelt
- Linjeføringer generelt
- Linjeføring C1

- Linjeføring C3 og C4
- Overkørsel 56
- Sejs-Svejbæk
- Låsby
- Galten
- Harlev-Framlev
- Årslev
- Brabrand
- Åbyhøj
- Arealforhold
- Kollektiv trafik
- Rejsetid
- Trafikering
- Natur
- Drikkevand
- Rekreative interesser
- Støjgener
- Samfundsøkonomi
- Politisk proces
- Økonomi

Flere høringsvar hilser en styrkelse af den lokale kollektive trafik velkommen, mens andre er mere skeptiske over nødvendigheden af en ny bane. De fleste høringsvar præsenterer en række holdninger til de tre løsninger, der blev behandlet i Trafikstyrelsens forundersøgelse i 2016: C1, C3 og C4. Hertil kommer en række kommentarer, der knytter sig til eventuelle stop undervejs på den nye bane.

Flertallet af høringsvarene foretrækker C1 linjeføringen og pointerer, at de foretrækker en linjeføring langs motorvejen.

Flere høringsvar fremhæver vigtigheden af, at den nuværende bane over Ry ikke bliver forringet med færre afgange.

En del høringsvar pointerer det store byudviklingspotentiale langs banen, såfremt der kommer flere stop ved nye stationer. Beliggenheden af disse nye stationer, er der kommet mange forslag til.

Høringsvarene indkredser også en række bekymringer, bl.a. angående projektets påvirkning af naturen og banens barriereeffekt.

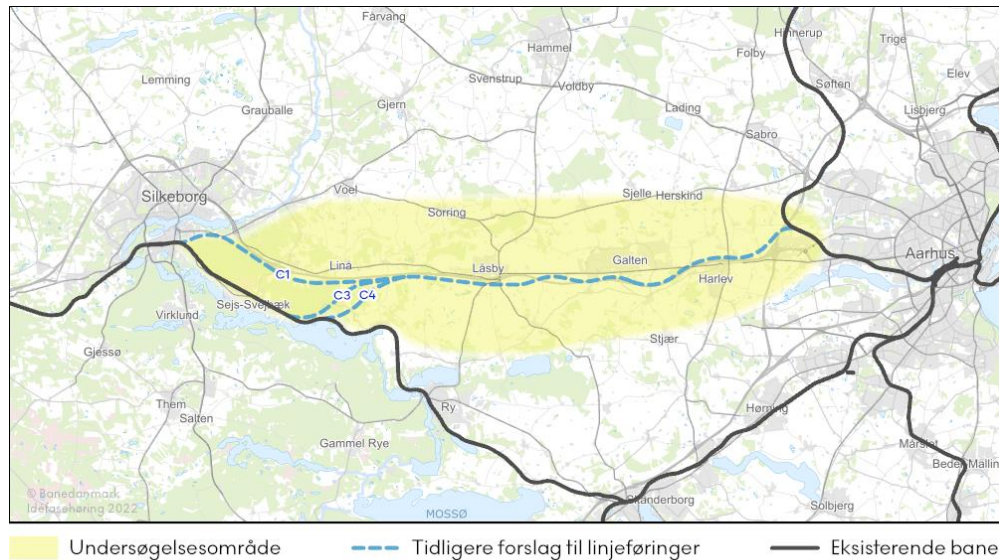
Banedanmarks bemærkninger

Banedanmark vil gerne takke for de mange indsendte høringsvar.

Kommissoriet for undersøgelsen har fastlagt, at Banedanmark skal starte med en indledende undersøgelsesfase, hvor der på et overordnet niveau sker en vurdering af

mulige linjeføringer herunder linjeføringerne C1, C3 og C4 fra Trafikstyrelsens forundersøgelse i 2016.

Side 3/30



Banedanmark er desuden blevet bedt om at undersøge effekten af flere stationer i forhold til mulige køreplaner og køretidsgevinster samt afdække, om linjeføringernes tracéer er egnet til en senere opgradering til dobbeltspor.

De fremlagte muligheder er derfor principper for linjeføringer, men de mange høringsvar er med til at kvalificere de mulige løsninger og har indgået som en del af den undersøgelse, Banedanmark har foretaget. Undersøgelsen munder ud i et beslutningsgrundlag, som er det materiale politikerne får forelagt, når de skal beslutte, hvilke linjeføringer Banedanmark skal arbejde videre med.

Banedanmark har ikke mandat til at inddrage alle pointer fra alle høringsvarene, da en del omhandler løsninger, som er udenfor undersøgelsesområdet eller omhandler transportmidler som Banedanmark ikke laver undersøgelser for, fx letbaner og busser.

Banedanmark er desuden blevet bedt om at undersøge løsninger af de trafikale udfordringer i forbindelse med overkørsel 56 i Silkeborg midtby.

Mange borgere har tilkendegivet deres mening og bekymring om enkelte løsninger og dem takker Banedanmark for og ser frem til den fortsatte proces i belysningen af løsninger mellem Aarhus og Silkeborg.



Enkeltspor og dobbeltspor

21B, 25B og 102K (Aarhus Kommune) glæder sig over, at der udbygges jernbaner generelt og især mellem Aarhus og Silkeborg.

48B finder det ubegribeligt, at der skal bygges en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg.

20B, 21B, 45B, 56B, 102K (Aarhus Kommune) mener, at dobbeltspor vil være at foretrække, da det giver mulighed for hyppigere togdrift mellem Aarhus og Silkeborg, men forhåbentlig også med Herning.

27B ønsker, at man udbygger den eksisterende jernbane til dobbeltspor til det sted, hvor den enkeltsporede bane ville skulle grene fra (C3 og C4).

21B påpeger, at enkeltsporede løsninger er mere skrøbelige, og pointerer at flere kan blive betjent på en dobbeltsporsløsning samtidig med, at der køres hurtigtog. 21B mener, at en enkeltsporet bane vil være dyrere at opgradere senere frem for at bygge den dobbeltsporede fra starten. 21B har erfaring fra letbanen, og påpeger at man nu snakker om at opgradere til dobbeltspor, men at det havde været billigere og bedre at anlægge dobbeltspor med det samme.

50B mener, at der kun bør anlægges en enkeltsporet bane, som skal befærdes med el-tog, og at banen *ikke* må forberedes til, at der senere kan bygges to spor og køres godstog.

51F er en borgergruppe, der har 1553 underskrivere. De anbefaler, at der anlægges en dobbeltsporet jernbane med flere stop undervejs, så et langt større opland kan få gavn af jernbanestrækningen, ligesom det vil gøre det muligt både at køre den hurtigere linje og den langsommere linje, som betjener alle byer undervejs. Hvis der anlægges en enkeltsporet jernbane, ønsker borgergruppen at den anlægges, så den senere kan udbygges til dobbeltspor. Borgergruppen har lavet en undersøgelse blandt underskriverne, som viser at de ville benytte en station fortrinsvis til fritidsaktiviteter, forbindelse til større stationer og arbejde. Undersøgelsen viser samtidig, at størstedelen af underskriverne vil rejse mod Aarhus.

93B mener, at en tosporet bane bør anlægges og mener, at man burde have anlagt den, da man anlagde motorvejen.

Silkeborg, Skanderborg og Aarhus kommuner samt Region Midtjylland har sendt et samlet høringssvar (108K). I høringssvaret giver de udtryk for stor glæde over, at en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg er med i Infrastrukturplan 2035. De roser projektet for at have stor betydning for at binde regionen sammen fra Herning i vest til Aarhus i øst.



108K noterer sig, at løsningen fra Trafikstyrelsen er forslået som en enkeltsporsløsning med stop i Silkeborg, Galten og Aarhus. Med afsæt i kommunernes forventning til vækst i området, opfordrer de til, at der ligeledes undersøges en dobbeltsporsløsning med flere stationer og bredere betjening på banen. De påpeger, at en dobbeltsporsløsning giver mere regularitet, fleksibilitet og kapacitet i togdriften. De ønsker ligeledes, at der undersøges stop i Åbyhøj, Brabrand, Harlev-Framlev, Låsby og Hårup. De mener blandt andet, at dette vil indfri banens potentiale til at understøtte bæredygtig byudvikling og grøn mobilitetsadfærd. Ligeledes ønsker både 35B, 57F og 108K, at der i de kommende driftsoplæg for den eksisterende bane over Ry opretholdes halvtimesdrift. De anfører, at der forventes en befolkningsvækst i Ry på 20% frem til 2030.

140B understreger vigtigheden af en fremtidssikret jernbane med dobbeltspor, da man ellers risikerer at afskære sig fra at øge antal afgangene i fremtiden.

Banedanmarks kommentarer

Af forligskredsen bag aftalen om Infrastrukturplan 2035 har Banedanmark fået til opgave at undersøge en enkeltsporet bane mellem Aarhus og Silkeborg. Banen er planlagt betjent med batteritog. Banedanmark er desuden blevet bedt om at afdække om linjeføringernes tracéer er egnet til en senere opgradering til dobbeltspor.

Det er korrekt, at med en dobbeltsporet bane vil det, jævnfør Trafikstyrelsens forundersøgelse, være muligt at betjene strækningen med både to gennemkørende tog i timen og to tog, der betjener de bysamfund, der ligger langs den nye bane. En enkeltsporet bane med en anden trafikering vil dog også være i stand til at betjene andre stationer undervejs.

De afsatte midler til at undersøge banen tager udgangspunkt i en enkeltsporet bane, og en undersøgelse af en dobbeltsporet bane vil skulle besluttes af forligskredsen bag undersøgelsen.

Banen generelt

20B mener, at man bør forsætte Letbanen til Silkeborg og dermed udbygge letbanenettet, så det vil være første etape af en S-bane i Øst. 36B mener, at den nye bane kun vil give fordele for folk, der bor i Galten, og at man derfor i stedet bør forlænge den eksisterende letbane til Galten.

102K (Aarhus Kommune) påpeger, at byudviklingen i Harlev-Framlev, Aarslev, Brabrand og Åbyhøj er meget afhængigt af om der er banebetjening og samtidig vil det have en trængselsreducerende effekt på vejnettet i Aarhus.

35B mener, at en bane skal anlægges hvor der er byer og ellers vil det være spild af penge. Derfor mener 35B, at der skal stoppes i alle byer undervejs.

101B og 128B mener, at en linjeføring til den nuværende Silkeborg station ikke imødekommer fremtidens behov om en strategisk bedre placeret banegård mod nord, hvor hovedparten af arbejdspladserne i fremtiden vil være. 101B påpeger, at boliger og erhverv alle vil befinde sig mellem 5 og 10 km fra den nuværende banegård. Der vil derfor være et behov for en banegård i nord og 101B påpeger at tidgevinsten på 14 minutter hurtigt bliver brugt hvis pendlerne skal bruge op til en halv time på at komme fra stationen til arbejdspladsen.

131B spørger, om der vil etableres overkørsler af veje med bomme, eller vil løsningen udelukkende bestå af broer/tunneller, hvis banen bliver anlagt.

Banedanmarks kommentarer

Det er korrekt, at der kunne tænkes andre løsninger, hvor det i stedet for en jernbane, var en letbane, der betjente strækningen. Forligskredsen bag undersøgelsen har valgt at projektet skal undersøges, som en enkeltsporet jernbane, og det er således udgangspunktet for den undersøgelse, som gennemføres nu.

Det er ikke en del af undersøgelsen at se på en ny station nord for Silkeborg. Undersøgelsen er tilrettelagt som en undersøgelse af linjeføringer indenfor en meget bred korridor – men som dog har Silkeborg Station og Aarhus H som endemål.

Alle der rejser med tog mellem Silkeborg Station og Aarhus H vil kunne opnå den samme rejsetidsbesparelse, hvis den nye bane etableres, uagtet hvor langt fra banen de bor eller arbejder.

Når en ny bane anlægges gennem et landskab, vil den krydse en række veje. Disse veje vil enten blive krydset med en bro eller en tunnel, eller de vil blive omlagt eller nedlagt afhængigt af trafikmængde.

Linjeføringer, generelt

8B, 22B og 29B kommenterer på de indledende kort fra Trafikstyrelsen, hvor banen slår to sving væk fra motorvejen ved Galten og Låsby. Dette påpeger 8B vil ødelægge mange markers arrondering og være til ulempe for de lokale. I stedet foreslår 8B og 22B, at banen efter Klank krydser motorvejen før Danish Agro og kører på sydsiden af motorvejen helt til Låsby.

18B anbefaler, at en fremtidig jernbane bliver placeret nord om Framlev by for at reducere støjgener.

108K (Silkeborg, Skanderborg kommune) vil i de kommende undersøgelser have særlig fokus på, hvordan kommende stationer i Hårup, Låsby og Galten kan understøttes bedst fra kommunernes side bl.a. med byudvikling, p-pladser, stationsforpladser og sammenhæng til øvrig offentlig transport.



134B spørger til, hvor der påtænkes at gøre stop, og om der er en plan for at tog skal stoppe i nogle af byerne, som de passerer.

Side 7/30

Banedanmarks kommentarer

Banedanmarks opgave er at undersøge mulige linjeføringer mellem Silkeborg og Aarhus herunder de tre løsninger, C1, C3 og C4 fra Trafikstyrelsens forundersøgelse fra 2016. Når linjeføringerne overordnet er fastlagt, vil der foregå en nærmere analyse og optimering af linjeføringen. En linjeføring vurderes ud fra alle de parametre der er data på, og efterfølgende gennemføres undersøgelser for at kvalificere disse data. Linjeføringerne bestemmes ud fra et samlet billede af ulemper og fordele ved den enkelte løsning.

Det er værdifuldt allerede på et tidligt tidspunkt at have en dialog med kommunen om stationsområdet ved de mulige stationer. Banedanmark har undersøgt den enkeltsporede bane med en station i Galten, hvor togene kan krydse hinanden. Banedanmark har derudover undersøgt de køreplanstekniske muligheder for stationer i Hårup, Låsby og Harlev, men den endelige beslutning om stationer træffes af politikerne.

Linjeføring C1

1B, 2B, 10B, 11B, 12B, 13B, 15B, 16B, 17B, 23F, 31B, 37B, 39B, 41B, 42B, 43B, 44F, 45B, 55B, 59B, 60B, 61B, 63B, 68B, 71B, 73B, 82B, 83B, 84B, 89B, 93B, 95B, 99B, 103B, 104B, 105B, 106B, 110B, 111B, 112B, 113B, 114B, 119B, 120B, 121B, 122B, 126B, 127B, 143B mener, at C1 langs motorvejen og Nordskovvej er bedst.

54F mener, at C1 er den mindst ringe løsning af de fremlagte.

2B påpeger, at en senere udbygning uden om Silkeborg centrum vil være en fordel for gods fra Aarhus til Herning. 31B og 63B taler for C1, som det mest bæredygtige valg, der kan gennemføres uden ødelæggende indgreb på naturen.

12B, 44F og 45B mener, at der med fordel kan etableres et stoppested nærved pendler-parkeringspladsen ved motorvejen. 12B mener at C1, som linjeføring vil sørge for, at man kan undgå unødvendig fældning af Linå Vesterskov (som er fredskov) og samtidig sikre, at Sejs-Svejbæk kan fortsætte sin positive vækst, som Silkeborg Kommunes tredjestørste byområde.

Med håb om bevarelse af Linå Vesterskov, er det 91B's ønske at få C1 med i næste undersøgelsesfase (VVM).

44F har lavet en undersøgelse, som viser at 94% af 617 borgere i lokalområdet støtter C1-linjeføringen.



Banedanmark anerkender, at mange støtter op om C1 linjeføringen. I den indledende undersøgelse har Banedanmark i en bred korridor undersøgt linjeføringer, herunder C1, C3 og C4 fra Trafikstyrelsen forundersøgelse fra 2016. C1, C3 og C4 er sammen med andre linjeføringer, som Banedanmark har fundet relevante, fremlagt i et beslutningsgrundlag til politisk beslutning. Det vil således være en politisk beslutning, hvilke løsninger der skal undersøges på fase 2 niveau i henhold til Ny Anlægsbudgettering herunder miljøkonsekvensvurderes.

Natura 2000, og naturen som helhed, er et vigtigt parameter, når de forskellige løsninger vurderes. Det indgår i vurderingen af løsningerne, som en del af de miljømæssige hensyn.

Linjeføring C1

73B er bekymret for nedskæring i afgang på den eksisterende linje, negative indvirkninger på natur og miljø, samt trafikale udfordringer.

76B bemærker, at C1 kan afbøde konsekvenserne af eventuelle støjgener, da baneføringen alligevel vil blive overdøvet af den parallelt løbende motorvej.

78B modsætter sig linjeføringsforslagene C3 og C4. 78B synes i det hele taget, at det er hverken gennemtænkt eller hensigtsmæssigt, at tog af den kaliber, skal passere forbi daginstitutioner, da det vil medføre gener for børnene. I stedet håber 78B, at C1 bliver taget i betragtning, da denne linjeføring vil have mindre påvirkning.

80B noterer sig, at det lokalpolitiske ønske om at føre den nye bane (C1) uden om Sejs-Svejbæk, vil forlænge nyanlægget med godt syv kilometer (20-25%). Det vil sandsynligvis fordyre projektet og forringe mulighederne for at lave dobbeltspor på dele af strækningen inden for den økonomiske ramme. I stedet anbefales det, at sporet mellem Silkeborg og Svejbæk Station bliver genbrugt og at dele af strækningen øst for Sejs-Svejbæk udvides til dobbeltspor.

81B fremsætter, som det eneste krav til den nye bane, at forbindelsen føres under Frederiksberggade og videre til Hårup, langs Nordskovvej og derefter langs motorvejen til Aarhus. Ved at anlægge fremtidige togstrækninger parallelt med motorvejene - i lighed med togbanen fra København til Korsør - er det 81B's opfattelse, at store besparelser kan opnås, hvis der på dele af strækningen kræves støjværn. Endelig vil det ikke give mening, hverken økonomisk eller moralsk at bibeholde banestrækningen fra Silkeborg til Ry, for blot at samle få passagerer op i Laven.

86B foreslår, at den kommende linjeføring løber langs motorvejen, hvor den kan kobles på i Brabrand og videre til Årslev med efterfølgende stop i Harlev syd for motorvejen. Dette er fordi, at indbyggerne i Harlev og omegn har nem adgang til den placering. Hvis ikke Harlev tildeles en station, så ønskes heller ikke en linjeføring nær Harlev, da togkørsel blot vil være til stor gene og belastning i boligområdet. Alternativt kunne en anden linjeføring etableres omkring Herskind – Sjelle, påpeger 86B.



44F, 55B og 92B er ikke tilhængere af baneprojektet, som grundlaget fremlægges. Men, hvis det skal gennemføres, så vil C1 være at foretrække. De angiver som begrundelse, at C1 giver bedre muligheder for betjening af nye boligområder nord for Silkeborg.

96B påpeger, at til en lokal afstemning havde et overvejende flertal af indbyggerne i Sejs-Svejbæk stemt for C1 linjeføringen.

44F, 45B og 99B mener, at C1 skåner indbyggere i Sejs-Svejbæk for støjgener og krænker ikke Natura 2000 området i samme omfang som de øvrige to linjeføringer. Samtidig påpeger 99B, at C1 ikke forværrer jernbanens barrievirkninger yderligere. C1 passerer et mindre område parallelt med motorvejen, mens C3 og C4 passerer et ca. 4 gange så langt Natura 2000 areal nær ved, og sideløbende med Remstrup Å (Gudenå). 99B bemærker, at passagerer fra Silkeborg Nord, lettere vil kunne betjenes, hvis en station blev etableret i Hårup på C1 linjeføringen. I fremtiden vil C1 lettere kunne udbygges sammenlignet med linjeføringerne gennem Sejs-Svejbæk, hvor et eventuelt dobbeltspor vil kræve massiv ekspropriering og medføre støjgener.

104B spørger, om C1 kunne lægges helt om fra Bording, over Bolshøj Huse, syd om Skægekær og etablere en ny station ved krydsning af Rute 52 og motorvej 15 mellem Skægekær og Balle i Silkeborg. Spørgeren har vedlagt en skitsetegning af et nyt tracé fra Bording til Aarhus over Galten med placering af en ny station i Silkeborg Nord. 104B mener, at en omlægning af tracéet fra Bording vil løse et trafikalt problem med at krydse motorvejen inden tilslutningen på eksisterende banetrace ved Brabrand.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark takker for de mange argumenter for C1 linjeføringen, samt variationer som betjener andre bysamfund.

C1 er en af i alt 6 løsninger, der nu er forelagt forligskredsene til politisk beslutning.

Forslag om at starte den nye bane vest for Silkeborg ligger udenfor projektets undersøgelsesområde og er derfor ikke undersøgt.

Linjeføring C3 og C4

2B og 54F påpeger, at disse linjeføringer vil udnytte kapaciteten på strækningen Svejbæk-Silkeborg og at linjeføringerne dermed vil betyde en begrænsning for den eksisterende bane. 15B mener, at disse linjeføringer vil ødelægge Sejs-Svejbæk charmen.

23F, 43B og 54F påpeger, at man med disse løsninger risikerer at reducere borgerne i Sejs-Svejbæks adgang til Linå Vesterskov. 23F påpeger, at man ikke bør overveje en linjeføring, som går igennem et område som kommunen har defineret som bevaringsværdigt landskab, med særlige drikkevandsinteresser og beskyttet natur.



Både det kommunale og nationale fokus med at beskytte og bevare vores eksisterende natur og skovarealer vil ikke blive mødt med linjeføringerne C3 og C4.

42B og 71B stiller sig i særdeleshed kritisk an mod linjeføringsforslagene C3 og C4, hvis anlæggelse gennem Linå Vesterskov ville være en natur- og miljømæssig uoprettelig gerning.

77B bakker op om C3 og C4, dog under forudsætning af, at den nye bane passerer Svejlbæk Station.

Efter 80B's mening, ser det umiddelbart ud til, at C4 er den mest naturskånsomme løsning af de tre forslåede linjeføringer. Såfremt der vælges en linjeføring igennem Sejs-Svejlbæk, er det for 80B afgørende, at stop etableres på Svejlbæk Station og at jernbanen ikke udvides til dobbeltspor på grund af ekspropriationer. 80B ønsker samtidig, at overgange i byen forbliver åbne og at støjværn ikke sættes op.

45B, 55B og 92B fraråder gennemførelsen af C3 og C4, som to linjeføringer med størst ødelæggende konsekvenser for områdernes naturværdier, men også for de mange borgere, som vil blive påført gener af forskellig karakter, herunder støj og forøgede bomtider. Sejs-Svejlbæk er i forvejen udfordret af dens beliggenhed og manglende muligheder for trafikal udvikling, hvorfor øget togdrift igennem byen med C3 og C4, vil kun forværre flaskehalsen ved byens tre indfaldsveje.

Som den største lodsejer på C3-linjeføringen udtrykker 93B bekymring over de natur- og bymæssige konsekvenser det vil få, hvis linjeføringerne C3 og C4 gennemskærer Sejs-Svejlbæk og Linå Vesterskov. 93B opfordrer til at hensynet til natur og bysamfund ikke må overskygges af økonomi.

44F og 95B gør opmærksom på, at en afgørende og potentielt altødelæggende beslutning kan bremse den gode byudvikling i Sejs-Svejlbæk og splitte byen yderligere i to dele med linjeføringerne C3 og C4. Konsekvenserne ved C3 og C4 vil afspejle sig i massiv ekspropriation af ejendomme langs linjeføringerne, større støj- og trafikgener på grund af øgede bomtider, samt tiltagende utryghed ved hurtigkørende tog. 95B advarer om, at statens kortsigtede økonomiske incitamenter ikke må være udslagsgivende i sagen.

45B, 55B og 104B fraråder videreførelsen af C4 og C3 som mulige linjeføringer med store negative konsekvenser for indbyggerne i Sejs-Svejlbæk.

Banedanmarks kommentarer

I næste fase vil de udvalgte linjeføringer blive undersøgt på en række parametre, hvor naturinteresser er en af de ting, som vil blive undersøgt til bunds ved hjælp af kortmaterialer og biologer, som laver feltundersøgelser i området. Linjeføringerne vil også blive undersøgt på en række andre parametre, og det vil være en samlet vægtning af alle parametre, som vil kunne udgøre grundlaget for en politisk beslutning om en linjeføring.



Overkørsel 56

108K (Silkeborg Kommune) anbefaler, at overkørsel 56 løses ved at føre jernbanen under Frederiksberggade.

108K (Silkeborg Kommune) påpeger, at en nedgravning vil medføre at jernbanen ikke er en barriere i midtbyen som den er i dag.

125B ser med bekymring på, at området ved Århusvej/Nordskovvejen vil blive påvirket af C1. 125B udbygger idéoplægget "Skøn på Silkeborg" med bidrag til, hvordan baneterrænet i Silkeborg kan gribes anderledes an. 125B foreslår en metrolignende løsning, hvor banen graves ned hele vejen igennem Nordskoven, langs Nordskovvejen, så banestrækningen først kommer op i niveau med Herning motorvejen. 125B anerkender dog, at denne løsning er dyrere, men fordelene opvejer langt de øgede omkostninger, idet en enkelt- og dobbeltsporet løsning kan bygges uden større indgriben i natur og biodiversitet. 125B pointerer, at nedgravningen af banelegemet igennem Silkeborg løser få, men væsentlige udfordringer; tog kan opretholde en hastighed over 50 km/t uden at forstyrre biodiversitet (flagermusene); støjgener for borgerne, som bor på strækningen langs C1, begrænses; og de trafikale udfordringer ved overkørsel 56 løses med en bane under jorden. Lignende løsning kan implementeres på linjeføringerne C3 og C4, hvor baneføringen skulle strække sig igennem Linå Vesterskov.

Banedanmarks kommentarer

Frederiksberggade har igennem mange år været et sted, hvor det er svært at designe en god løsning til krydsning af banen uden en overkørsel med bomme. Det skyldes, at Frederiksberggadekrydset er et stort kryds, der ikke nemt kan hæves eller sænkes. Samtidig er Silkeborg Station og Remstrup Å anlægstekniske bindinger, som gør det svært at hæve eller sænke jernbanen.

Banedanmark har fået til opgave at analysere mulighederne i forhold til vejkrydset grundigt. I dette arbejde er Banedanmark i dialog med Silkeborg Kommune og vil bruge Silkeborg Kommunes vejdata i de videre undersøgelser. Banedanmark har modtaget et forslag fra borgergruppen "Skøn på Silkeborg", og denne løsning er særskilt blevet gransket.

Sejs-Svejbæk

3B, 4B, 10B, 11B, 16B og 31B udtrykker modstand mod en ny jernbane og påpeger at en linjeføring som f.eks. C3 vil gennemskære byen og naturen med en del gener til følge. 4B mener desuden, at øget trafik på banen vil medføre yderligere kødannelse



på Borgdalsvej i myldretiden. 10B udtrykker bekymring over, om en bane igennem Sejs-Svejbæk vil have store konsekvenser for skolevejene og sikkerheden for børnene i eventuelle krydsninger af banen.

41B og 44F påpeger, at der stort set ikke er nogen pendlere fra Sejs-Svejbæk i dag, og at et nyt stop, eller udvidet drift igennem byen slet ikke giver mening i forhold til mængden af passagerer.

12B, 23F, 31B og 41B påpeger, at det er problematisk at banen skærer igennem byen hvilket medfører, at al trafik skal igennem vejkrydset ved skolen. Hvis trafikken stiger på strækningen, vil det give yderligere problemer i "peak hours".

23F mener, at man skal undersøge den ekstra ventetid ved bommene, som borgerne i Sejs-Svejbæk får i forhold til den tidsgevinst der er for de rejsende med toget fra Sejs-Svejbæk.

34B og 73B påpeger, at gode togforhold bl.a. har bidraget til den øgede tilstrømning af borgere i Sejs-Svejbæk. Men udsigterne til nedskæringer i afgangene på den eksisterende bane over Ry har fået 44F og 73B til at råbe op om, at den nye jernbane ikke kun skal komme borgere i Silkeborg til gode.

41B og 76B gør ligeledes opmærksom på, at trafikbelastningen i lyskrydset ved Borgdalsvej, Tyttebærvej og Julsøvej, vil blive yderligere tynget i spidsbelastningsperioder, hvis bomanlæggene skal gå ned hver 10 minut i ca. 2-3 minutter per gang for seks toge i timen. Efter et udførligt regnestykke, vurderer 76B, at bommene sammenlagt skal være nede mellem 12-18 minutter pr. time, altså 20 til 30 procent af tiden. Det vurderes derfor, at myldretidstrafikken i Sejs-Svejbæk ikke kan afvikles effektivt mellem bommedgangene, hvis der fremadrettet skal køre seks tog i timen igennem byen.

31B, 44F og 92B påpeger, at en station i Hårup også vil være attraktiv for Sejs-Svejbæk og for andre beboelsesområder i det nordlige og østlige Silkeborg. 31B, 37B, 46F og 47B tilslutter sig et forslag om at omdanne den eksisterende bane mellem Laven og Silkeborg til en natursti. I stedet foreslås det at slutte den eksisterende bane fra Skanderborg til den nye bane mellem Aarhus og Silkeborg nord for Laven, hvor togene vil blive ført ind til Silkeborg med C1, og hvor et stop i Hårup skal erstatte en nedlagt Svejbæk Station. Ideen bag forslaget er bl.a. at skabe attraktive og rekreative områder omkring Silkeborgsøerne.

99B mener, at ved C3 og C4, vil et øget antal gennemgående og hurtigkørende tog gennem Sejs-Svejbæk, gøre det besværligt, at krydse jernbanen trygt.

80B anbefaler en linjeføring, der muliggør en tilkobling af Svejbæk Station på den nye bane.

83B mener, at flere tog igennem Sejs-Svejbæk vil belaste togovergangene yderligere i byen, hvilket vil medføre en væsentlig negativ indflydelse på afvikling af den øvrige trafik. 83B pointerer, at indbyggerne i Sejs-Svejbæk vil blive hårdt påvirket af behovet



for ekspropriation, hvis det politisk besluttes at jernbanen skal udvides til dobbeltspor ifm. en senere hastighedsopgradering til 200 km/t.

94F foretrækker linjeføring C1, da banen omkring Sejs-Svejbæk ellers skal have op til 6 togpassager i timen. Ifølge 94F vil dette bevirke en yderligere trafikal belastning i de tre vejoverføringer (Lyngårdsvej, Kildevej og Borgdalsvej).

108K (Silkeborg, Skanderborg kommune) mener, at en undersøgelse af C3 bør indeholde en analyse af, hvorvidt stationen i Sejs-Svejbæk bør flyttes, så den endnu bedre kan betjene Sejs-Svejbæk og Hårup.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark er blevet bedt om at undersøge en enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg. På nuværende tidspunkt i undersøgelsen præsenteres der 6 løsninger til forligskredsens beslutning, som efterfølgende tager stilling til, hvilke der skal arbejdes videre med. Tre af disse løsninger er allerede beskrevet i grove træk, hvoraf to af disse mulige løsninger benytter den eksisterende bane fra Sejs-Svejbæk ind til Silkeborg. Hvis en af disse løsninger bliver valgt, vil det betyde, at der ville komme flere tog gennem byen. Som udgangspunkt vil man ikke opgradere den eksisterende bane som led i undersøgelsen, og derfor vil det stadig være de eksisterende overkørsler, som skal stå for krydsningen af jernbanen.

Da de enkelte køreplaner først bliver besluttet senere, er det for tidligt at regne på, hvor lang nedetiden på bommene er ved den enkelte overkørsel.

Banedanmark har ingen planer om, at dele af den eksisterende bane skal nedlægges, og det indgår heller ikke i kommissoriet for undersøgelsen. Det fremgår af kommissoriet, at formålet med undersøgelsen er at reducere rejsetiden fra Herning og Silkeborg til Aarhus. Forslaget om at nedlægge dele af den eksisterende bane bidrager ikke til dette. Banedanmark vurderer ikke, at en flytning af stationen i Svejbæk til Hårup vil forbedre den kollektive trafikbetjening i området, da en station i Hårup ikke vurderes at have et større opland end den eksisterende station i Svejbæk. Et stationsopland anses almindeligvis at være en afstand på maksimalt 1.500-2.000 meter fra boliger og arbejdspladser til stationen.

Låsby

48B mener, at en ny jernbane skal betjene alle byer på ruten, men allerhelst Låsby. Såfremt der ikke kommer stop i Låsby, mener 48B, at borgerne her (2200 beboere) bør kompenseres med samlet 1 mia. kr.

87B er pendler fra det nordlige Silkeborg til Aarhus Midtby og hilser den nye bane velkommen. 87B har dog fravalgt togtransport på grund af bøvvl med at komme ind til

den nærliggende station. 87B forklarer, at vedkommende kan lokkes til at lade bilen stå hjemme, hvis en station etableres ved Låsby.

56B og 88B mener, at Låsby er et trafikalt knudepunkt mellem Hammel, Skanderborg, Ry og Silkeborg. 56B og 88B undrer sig over, at man ikke påtænker et stop i Låsby, særligt fordi mange borgere pendler dagligt til både Aarhus, Silkeborg og Herning fra Låsby. Med en station i Låsby vil rejsende måske overveje tog frem for bil som det mest praktiske valg.

123F udtrykker manglende interesse for en ny jernbane, fordi de foreslåede løsninger er hverken økonomisk forsvarlige eller forudset til at stoppe i Låsby. Selvom 123F noterer sig, at Låsby ikke er verdens navle, har byen alligevel en strategisk god placering i jernbanenettet, hvor 3 trafikerede veje krydser hinanden. I stedet ønsker 48, 54F og 123F, at man styrker busdriften på motorvejen mellem Aarhus og Herning frem for at bygge nye jernbaner, som kun vil medføre støjgener og ødelæggelse af natur. 123F finder således ingen rimelig grund til at støtte op om en ny linjeføring, som ikke gør stop i (nærheden af) Låsby.

56B og 133B henstiller til, at Banedanmark tilgodeser nuværende og kommende borgere i Låsby og omegn med et trinbræt.

141B retter kritik mod planerne om at lægge jord til en ny jernbane i Låsby.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark er blevet bedt om at undersøge en enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, hvor togene får behov for at krydse hinanden undervejs.

Banedanmark undersøger om det køreplansteknisk kan lade sig gøre at stoppe i flere byer med en enkeltsporet jernbane (f.eks. i Låsby). Banedanmark har endnu ikke lavet deciderede oplandsanalyser eller miljøvurderinger af de mulige stationsplaceringer.

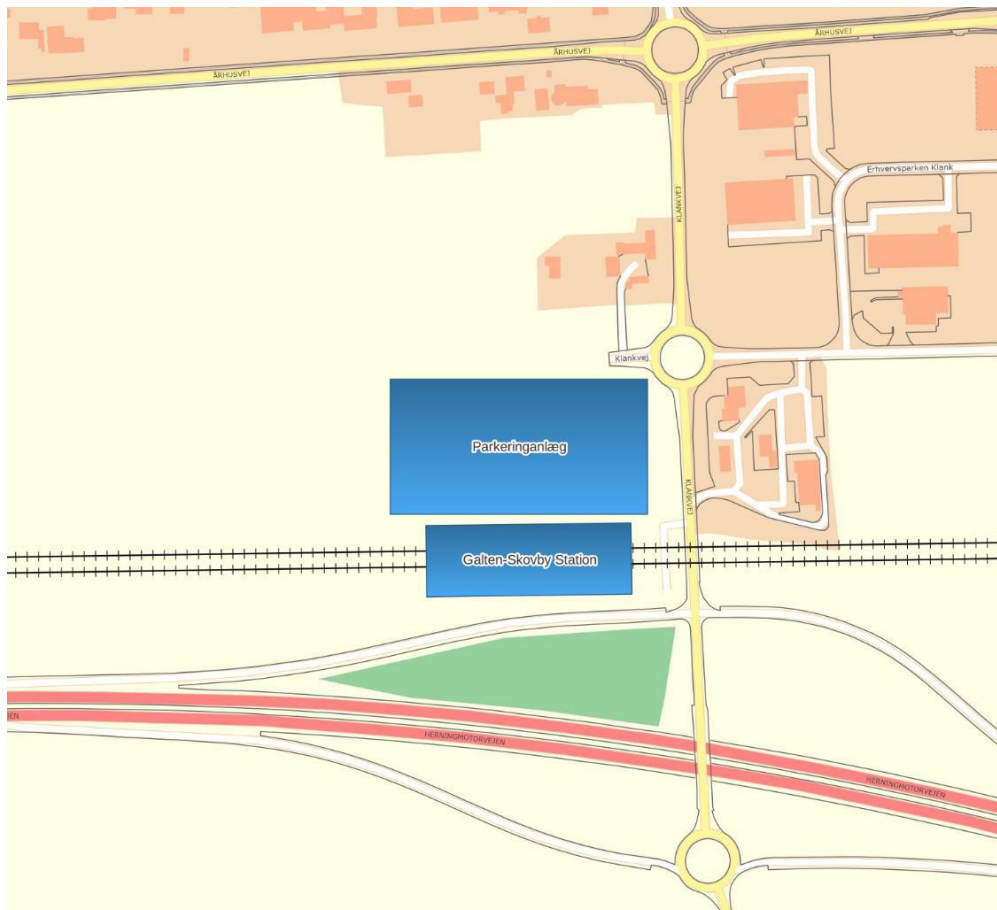
Banedanmark er ligeledes blevet bedt om at afdække om linjeføringernes tracéer er egnede til en senere opgradering til dobbeltspor. Såfremt Banedanmark skal igangsætte en fuld fase 2 undersøgelse i henhold til Ny Anlægsbudgettering af en dobbeltsporet jernbane og stationer, vil det kræve at forligskredsen udvider Banedanmarks mandat til at undersøge sådanne løsninger.



Galten

Side 15/30

40F, 65B, 139B og 142B tager vel imod en ny togstation til Galten. 51F er en borgergruppe, der har 1553 underskrivere. De anbefaler en station i Galten-Skovby og har skitseret forslaget på følgende kort. De mener, at placeringen er perfekt i forhold til at sikre relativ lille støjpåvirkning af naboerne, gode muligheder for parkeringsplads og dermed et godt bud på en pendlerstation.



142B gør opmærksom på et stort, attraktivt areal i Skanderborg Kommunes ejerskab, syd for hovedvejen A-15 mellem Aarhus og Silkeborg, kunne umiddelbart være interessant at undersøge til dette formål.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark undersøger en station i Galten, hvor togene kan krydse på den enkeltsporede bane. Der undersøges forskellige beliggenheder til en sådan station, men Banedanmark takker for forslagene som vil blive vurderet.

Harlev-Framlev

Side 16/30

De nuværende transportmuligheder i Skovby opfylder ikke 66B's behov, hvorfor bil er det foretrukne valg. 66B ser derfor frem til at der etableres stoppesteder i de mellemliggende byer på strækningen mellem Aarhus og Silkeborg.

49F, 53F og 79B ser positivt på en ny bane, der styrker dækning af den kollektive trafik mellem Harlev-Framlev og Aarhus og Silkeborg, men betinger dog sin støtte til projektet. 49F, 53F og 79B understreger, at støtten er betinget af, at der på strækningen Brabrand-Skovby skal vælges en linjeføring langs Herningmotorvejen. 49F, 53F, 58B og 79B begrundet det med, at der er størst behov for en linjeføring her, men også, at det skal forhindre, at naturlandskab, landbrug og landsbyer i og omkring Lyngbygård ådal belastes af yderligere en trafikkorridor. 79B slår samtidig fast, at en ny bane kan kun komme borgerne til gode, hvis en station etableres i Harlev-Framlev.

49F og 102K (Aarhus Kommune) påpeger, at Harlev-Framlev er udpeget til byudvikling med flere boliger og mere erhverv. 102K (Aarhus Kommune) arbejder på en lokalplan for et erhvervsområde på i alt 183 ha nord for Harlev.

Syd for Herningmotorvejen er 102K (Aarhus Kommune) i gang med at udarbejde en helhedsplan for boliger i Ny Harlev. Arealet omfatter 276 ha.



102K (Aarhus Kommune) ønsker, at en kommende linjeføring undgår at gennemskære byudviklingsområderne og foreslår en linjeføring langs motorvejen.

50B og 102K advarer mod, at linjeføringen føres nord om det planlagte erhvervsområde – da der så vil være for langt til boligområderne fra en eventuel station. Ligeledes vil en linjeføring syd for det nye boligområde betyde at færre

pendlere, som kommer til at arbejde i den kommende erhversområde vil kunne benytte en eventuel station.

102K (Aarhus kommune) ønsker en station i Harlev/Framlev og foreslår en stationsplacering som er markeret på kortet med en ring. Dog ønsker de særligt fokus på trafiksikre krydsningsmuligheder for gående og cyklister på tværs af motorvej og jernbane.

50B og 140B ønsker sig et trinbræt i Harlev/Framlev.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmarks oplæg indeholder en station i Galten, men undersøger desuden perspektiverne i andre stationer på ruten. Dette bliver undersøgt med udgangspunkt i, hvor det giver mening at lade togene krydse på en enkeltsporet bane. Hvilke stationer der skal undersøges i en miljøkonsekvensvurdering, skal det besluttes politisk.

Banedanmark noterer sig Aarhus Kommunes ønsker til en kommende linjeføring, herunder specificeringen af de mulige byudviklingsområder. Det er netop den type information, der blandt andet vil indgå i overvejelserne for et linjeføringsforløb.

I forhold til krydsning af jernbanen vil der blive anlagt trafiksikre krydsninger af jernbanen – som oftest er i forbindelse med krydsende veje.

Årslev

24F mener, at der skal kigges nærmere på et stop i Årslev pga. øget vækst i området. I Lyngby er borgerne indespærret af motorvejen og jernbanen, og hvis de skal indespærres yderligere, ønsker de en station.

97B mener, at en udfletning ved Årslev er ønskværdig, da banen bliver kortere. Man undgår en tidligere losseplads og sparer ligeledes tid ved ikke først at svinge mod nord. 97B mener samtidig, at man bør anlægge en parkeringsplads i forbindelse med en station i Årslev. 97B foreslår en tunnel under Silkeborgvej i samarbejde med kommunen.

102K (Aarhus Kommune) er i gang med en byudvikling af området ved Årslev og fremfører at også dette område ville have stor gavn af en station.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark blevet bedt om at undersøge mulige linjeføringer til en enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg. Uanset løsning er der ikke på nuværende tidspunkt lagt op til en station i Årslev – alene af den årsag, at Banedanmarks mandat kun rækker til at undersøge en nyanlagt enkeltsporet jernbane. Årslev ligger på den

eksisterende bane mellem Århus og Langå og er derfor ikke en del af Banedanmarks undersøgelsesområde.

Side 18/30

Brabrand

2B mener, at der med Aarhus Kommunes planer om at etablere BTR forbindelse mellem Brabrand og Aarhus Universitetshospital også vil være behov for en station i Brabrand.

52F påpeger, at Brabrand-Årslev er i vækst, og mener derfor at der bør indtænkes en placering af Brabrand Station.

69B føler sig forfordelt af Banedanmarks beslutning om genåbningen af en række stationer i de mindre byer ved Aalborg og på Fyn, som i øvrigt har et langt mindre befolkningsgrundlag, end de vestlige forstæder, hvis adgang til jernbanetrafik, i forvejen er for ringe. 69B kommer derfor med et opråb til Banedanmark om endelig at få bygget en togstation i Brabrand på strækningen mellem Aarhus og Silkeborg.

102K (Aarhus Kommune) udtrykker glæde over, at Brabrand er med i Infrastrukturplan 2035. Men ønsker samtidig at stationsprojektet ved Brabrand fremrykkes.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmarks undersøgelse omhandler en enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg. Brabrand Station vil ligge på den eksisterende bane før toget mod Silkeborg grener fra det nuværende jernbanenet. Brabrand Station er som særskilt projekt vedtaget i den politiske aftale Infrastrukturplan 2035. Der vil derfor blive undersøgt en station i Brabrand, men det bliver ikke gennemført som en del af dette projekt, og det er endnu ikke besluttet, om toget mellem Aarhus og Silkeborg skal stoppe på stationen.

Åbyhøj

102K (Aarhus Kommune) ønsker desuden en ny station i Åbyhøj som er et byudviklingsområde i Aarhus kommune.

Banedanmarks kommentarer

En station i Åbyhøj vil ligge på den eksisterende bane før toget mod Silkeborg grener fra til den nye Aarhus-Silkeborg bane. Det eksisterende jernbanenet er ikke en del af undersøgelsesområdet for dette projekt, hvorfor en station i Åbyhøj heller ikke er en del af dette undersøgelsesområde.



Arealforhold

Side 19/30

9B, som repræsenterer Lyngbygård Gods, udtrykker bekymring for, om godsets marker bliver overskåret af en kommende jernbane. Såfremt godsets jorde gennemskæres, mener 9B, at det vil kræve en tunnel eller en bro hvor større landbrugsmaskiner kan krydse banen. 9B anfører, at afståelse af jord, vil betyde at godset ikke kan drives videre i den nuværende form.

Banedanmarks kommentarer

Når der bygges en ny jernbane gennem det åbne landskab, vil den gennemskære marker, og nogle jordbesiddere vil ende med at have jord på begge sider af banen. Dette er en kendt problematik for Banedanmark og kan løses på forskellige måder. For det meste vil de broer, der bygges blive etableret så landbrugsmaskiner kan krydse dem. Dette kan dog resultere i omvejskørsel for den enkelte lodsejer. Der kan dog også foregå en omfordeling af jorde hvor lodsejere på hver side af banen bytter jord, så de sidder tilbage med samlede marker. Dette vil ofte ske som en frivillig aftale, men det kan også foregå gennem ekspropriation.

Kollektiv trafik

2B og 44F påpeger, at projektet er en fantastisk mulighed for at flytte rejsende til kollektiv trafik.

80B glæder sig over, at den kollektive transport mellem Midt- og Østjylland, endelig bliver fremtidssikret.

9B og 36B påpeger, at man burde lave en udbygning af Silkeborg motorvejen med et 3. spor som reserveres til miljøvenlige førerløse busser mellem Aarhus og Silkeborg.

71B, 85B, 94B, 113B, 118B, 124B og 132B mener desuden, at samme transportopgaver kan løses mere miljøvenligt med hurtigbusruter, som ovenikøbet kan indføres langt hurtigere til langt færre økonomiske omkostninger.

129B gør sig blot tre bemærkninger; C1 kan være en forlængelse af Aarhus Letbane til Silkeborg; Natursti Resenbro – Silkeborg kan være en del af løsningen; og en eventuel omstigning til jernbanenettet kan foregå ved Silkeborg Station.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmarks opgave er at undersøge en enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg. Det er ikke Banedanmarks opgave at vurdere om en motorvejsløsning eller hurtigbusser vil være en mulighed.



Rejsetid

Side 20/30

2B mener, at det er vigtigere at mange mennesker bruger banen end kortere rejsetid for færre brugere. 2B påpeger, at der i trafikplanlægning skal tages højde for udgangspunkt og rejsens endemål og ikke kun i stationer.

2B har lavet en række beregninger, der konkluderer, at C3 kun giver fordele til dem som arbejder i de to bycentre (Silkeborg og Aarhus).

18B påpeger, at ønsket om en 14 minutters besparelse, inklusiv ét stop på linjen, vil medføre at de små bysamfund på strækningen ikke bliver betjent, men derimod kun får alle generne ved en sådan togforbindelse. 30B mener til gengæld, at tidsbesparelsen ved en ny bane vil blive mindre, fordi hun mener, at der vil blive anlagt mange stationer på banen.

19B gør opmærksom på hvor store personlige konsekvenser det vil have for ham hvis den nye togforbindelse reducerer betjening på den eksisterende bane. Desuden mener 19B at kort transporttid mellem Silkeborg og Aarhus kun vil komme de få til gode.

36B påpeger at det ikke er endeligt undersøgt om der er 14 minutters besparelse i rejsetid. Det er derfor ikke tydeligt for 36B hvordan de 14 minutter er beregnet.

48B spørger hvor tidsbesparelsen regnes fra.

54F stiller sig tvivlende over for, om borgere nord for Silkeborg vil transportere sig til stationen, og mener, at transporten til stationen skal medregnes. 54F mener samtidig at projektet favoriserer borgerne i Silkeborg Midtby og ikke boligområderne i de mindre samfund.

97B mener, at en bane bør betjene dem som bor langs med den, og ønsker derfor flere lokale stop frem for hurtigtog mellem Aarhus og Silkeborg.

9B og 24F påpeger, at man kunne skaffe en tidsbesparelse på den nuværende jernbane ved at nedlægge nogle af de nuværende stop. Dette ville spare milliarder og medføre færre gener for mange hvor en ny jernbane skulle ligge.

130B takker Banedanmarks initiativ for at undersøge muligheden for en ny jernbane. 130B stiller sig dog alligevel tvivlende over for, om en ny bane er hensigtsmæssig, når den eksisterende kan opgraderes. Hvis målet med en ny bane er at spare rejsetid mellem Silkeborg og Aarhus, hvor meget rejsetid ville man egentlig kunne hente ved at opgradere den nuværende jernbane med hurtigkørende el-tog, spørger 130B. 130B påpeger ligeledes, at et skift i Skanderborg frem for i Aarhus, ville spare mange rejsende fra Silkeborg/Herning langt mere tid. 130B spørger også, om der foreligger skøn på konsekvenserne af togtrafikken, hvis den nye bane indebærer en halvering af afgange fra Laven, Sejs-Svejbæk, Ry, Alken, Skanderborg, Hjørring, Viby J. osv. Endelig spørger 130B, om den ekstra miljøbelastning er så meget mindre end den



miljøbelastning, man sparer ved mindre trafik mellem Silkeborg, Låsby, Galten og Aarhus, når anlægsomkostningerne af den nye jernbane er indberegnet.

Side 21/30

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark har siden høringen undersøgt en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg nærmere. Som en del af undersøgelsen indgik også samfundsøkonomiske analyser. Heri indgik, blandt andet, en analyse af forskellige måder at betjene banen. Den samfundsøkonomiske analyse indgår som en del af det oplæg til politisk beslutning. Heri gør Banedanmark rede for fordele og ulemper ved forskellige måder at betjene banen. Det vil være en politisk beslutning, hvor der skal etableres stationer på den nye bane.

Grunden til, at man endnu ikke kan beregne den endelige rejsetid, er, at det endnu ikke er besluttet, hvilken linjeføring og hvilke stop der skal være undervejs. Rejsetidsbesparelsen er hidtil antaget i forhold til den nuværende baneforbindelse mellem Aarhus og Silkeborg. De forskellige linjeføringer vil medføre mindre forskelle i rejsetid, men vurderingen af en rejsetidsbesparelse på 14 minutter er foretaget på C3 inklusiv et stop undervejs i Galten. Den endelige rejsetidsbesparelse vil kunne beregnes igen, når der er valgt linjeføringer, og hvilke stop der skal gøres undervejs.

Det er korrekt, at man ved at springe standsninger over på den eksisterende bane Silkeborg-Skanderborg-Aarhus vil kunne reducere rejsetiden mellem Silkeborg og Aarhus. Dette ville give reduceret rejsetid til folk mellem Silkeborg og Aarhus. Dels findes sådan et tog allerede i dag (Rex-toget), og det er i forhold til dette tog, at en ny hurtigforbindelse via den nye bane vil kunne spare rejsende mellem Silkeborg og Århus for 14 minutters rejsetid. Dels vil det betyde, at hvis Rex-toget stopper med at betjene f.eks. Hørning og Viby Jylland, så vil det være andre tog, der skal betjene disse stationer, med øget rejsetid for disse tog til følge.

Trafikering

6B, 7B, 62B, 75B, 109B, 114B, 115B mener, at en ny bane vil forringe den eksisterende bane over Skanderborg og medføre, at flere langs denne strækning vil tage bilen. 36B forventer en stor passagernedgang på den eksisterende bane over Ry og mener samtidig, at man skal sikre sig at operatørerne vurderer, at det er rentabelt at drive den nye jernbane.

44F mener, at C1 ikke vil være en konkurrent til de eksisterende forbindelser og dermed vil det være mere sandsynligt at halvtimesdriften opretholdes på den eksisterende bane.

70B håber, at halvtimesdriften bevares på den velfungerende sydlige strækning mellem Aarhus og Silkeborg. I tilfælde af, at togdriften reduceres på den eksisterende



strækning, er det 70B's stærke forventning, at de afledte konsekvenser af en sådan beslutning, bliver grundigt analyseret og vurderet, så beslutningstagerne får mulighed for at træffe beslutning på et oplyst grundlag.

74B ønsker at vide, om den nye bane er projekteret til mere end 2 tog pr. time i hver retning. I så fald kan en S-togs lignende drift, med hyppigere afgang, end blot hver halve time, være attraktivt mellem Aarhus og Silkeborg. Samtidig opfordrer 74B til at undersøge muligheden for opstillingsspor eller vendespor på Silkeborg Station for at afhjælpe effekterne af forsinkelser på de øvrige afgang.

75B advarer om, at nedskæringen i afgang på denne strækning, vil medføre affolkning og yderligere belastning af indfaldsvejene til Silkeborg og Aarhus. Der opfordres kraftigt til at en sådan plan ikke må videreføres uden en grundig, kvantitativ undersøgelse af beboernes behov for togtransport i byerne på strækningen.

5B, 30B, 44F, 64B, 137B ønsker ikke at antallet af afgang over den eksisterende bane nedsættes til 1 tog i timen.

Banedanmarks kommentarer

I undersøgelsen af trafikeringen af den nye bane mellem Aarhus og Silkeborg er konsekvenserne for betjeningen af den eksisterende bane over Ry og Skanderborg ligeledes undersøgt.

Betjeningen af den nye bane er som udgangspunkt to tog pr. time i hver retning. Da Banedanmark har til opgave at undersøge en enkeltsporet bane, vil en betjening med mere end to tog pr. time i hver retning ikke være realistisk.

I de løsninger, hvor den nye bane sluttes til den eksisterende bane ved Svejlbæk Station, skal togene fra de to baner dele spor over en strækning på ca. syv kilometer.

Trafikering forsat

12B påpeger, at det vil være en markant gene, at der køres højhastighedstog og eventuelt gods gennem Sejs-Svejlbæk. 12B ønsker, at fremtidig godstrafik om natten kører gennem byen med så lav hastighed, at det ikke generer boligområderne.

14B, 26B, 28B, 138B påpeger, at det er bekymrende, at en ny løsning vil forringe den eksisterende betjening. Det vil ifølge 14B, 36B og 138B gå ud over studerende og folk med arbejde i de store byer og samtidig forringe velfærden i området, da adgangen til speciallæger, sygehuse, fritidstilbud o. lign vil blive forringet. Tilmed vil huspriserne langs de eksisterende stationer falde og medføre øget fraflytning. Dette vil samtidig øge den individuelle biltrafik. 28B mener desuden, at Ry er attraktiv for turister som vil blive mindre tiltrukket af området, hvis der er ringere togforbindelser.



12B påpeger, at Sejs-Svejbæk er en pendler-by i vækst, og at det derfor er vigtigt med god betjening af Sejs-Svejbæk enten ved det eksisterende stop eller ved et nyt stop i Hårup, hvor det vil være oplagt at lave et stop ved pendlerparkeringen ved motorvejen.

23F, 44F og 45B påpeger, at et stop i Hårup (C1) især vil have stor værdi for oplandet, med let tilgang fra den nordøstlige del af Silkeborg by og kommune (herunder byer som Resenbro, Voel, Hårup, Linå osv). Ved Hårup er der desuden mulighed for at lave en stor pendlerparkeringsplads.

25B og 28B taler mod en forringelse af den eksisterende bane over Ry. De mener at en sådan forringelse vil betyde, at flere vælger bilen eller fraflytter området. 57F påpeger, at Ry er en by med 80% udpendlere og at en dårligere køreplan vil være første skridt på vejen mod at nedlægge stationen.

Beregninger på de forskellige byområder som 102K (Aarhus Kommune) omtaler i sit høringssvar er foretaget i Aarhus kommunes nye trafikmodel. Alle beregninger viser et markant højere antal rejser fra de forslåede nye stationer end landstrafikmodellen, som Trafikstyrelsen benyttede viser. Aarhus Kommunes egen trafikmodel er baseret på landstrafikmodellen, men med en mere finmasket zoneinddeling. Aarhus Kommune stiller sine beregninger til rådighed for Banedanmark i den kommende undersøgelse. 108K (Silkeborg, Skanderborg, Aarhus Kommune og Region Midtjylland) har ligeledes sendt disse tal ind.

135B og 136B bifalder udvidelsen af den offentlige trafik i Østjylland. Men 135B tilkendegiver dog misbilligelse over for udkastet til linjeføringen og de konsekvenser det måtte medføre for nuværende pendlere som rejser via Ry og Skanderborg på strækningen mellem Aarhus og Silkeborg. 135B opfordrer derfor stærkt til, at pendlere fra Ry, der i øvrigt risikerer at blive ramt markant af nedsat togdrift, bliver tilgodeset i et nyt udkast til en alternativ linjeføring.

Banedanmarks kommentarer

De fleste nye baner bliver dimensioneret, så det er muligt at køre gods, men de undersøgte linjeføringer for en ny bane Aarhus-Silkeborg er grundet højdeforskelle ikke dimensioneret til gods, da banen vil have for høje stigningsgradier til godstog. Hvis der skal køre godstog mellem Aarhus og Silkeborg, vil det derfor skulle foregå på den eksisterende bane over Ry.

I forhold til linjeføring C3 og C4 vil det sandsynligvis ikke være muligt at opretholde to tog i timen på den eksisterende bane over Ry hele vejen til Silkeborg, givet at der i køreplanen vil blive prioriteret et hurtigtog fra Aarhus til Silkeborg. Andre linjeføringsmuligheder vil ikke nødvendigvis betyde, at der kommer det samme pres på banenettet fra Sejs-Svejbæk til Silkeborg og det kan betyde en køreplan, der minder om

den i dag. Det skal dog understreges at køreplanen endnu ikke er fastlagt og vil afhænge af mange ting. Der er ingen planer om at nedlægge stationer på den eksisterende bane over Ry.

Banedanmark ser frem til et samarbejde med Aarhus Kommune og vil gerne se de forudsætninger, der ligger til grund for Aarhus Kommunes trafikmodel.

Natur

3B, 33B, 85B udtrykker bekymring over den påvirkning af naturen, som ny bane vil have. 11B fremfører, at naturen omkring Silkeborg bliver til stadighed mere fragmenteret. 11B og 33B påpeger, at fragmentering og ødelæggelse af habitater er de allervigtigste faktorer i den igangværende biodiversitetskrise, og at en baneføring gennem skoven vil være en alvorlig fragmentering af et unikt naturområde.

11B påpeger, at Silkeborg Kommune vil være Danmarks Outdoor hovedstad, og at de derfor her bør sætte foden ned.

23F, 33B, 42B og 67B påpeger, at man ikke bør overveje en linjeføring (C3 og C4), som går igennem et område som kommunen har defineret som bevaringsværdigt landskab, med særlige drikkevandsinteresser og beskyttet natur.

42B påpeger, at linjeføring C3 vil gennemskære et skovstykke, hvor der arbejdes med højere biodiversitet og PECF certificeret, fredskovpligtigt og en produktionskov, der binder store mængder CO₂.

24F ønsker, at der bliver passet ekstra godt på den smukke og udsatte natur omkring Lyngby.

31B og 73B bemærker, at de natur- og miljømæssige værdier risikerer at blive forringet eller gå tabt for al fremtid, hvis C3 eller C4 bliver gennemført. En linjeføring gennem Linå Vesterskov vil fragmentere et bevaringsværdigt landskab, hvorfor skovområdet bør friholdes for byggeri og anlæg, påpeger 73B. I samme ombæring gøres der opmærksom på, at staten i 2020 gjorde indsigelse mod Silkeborg Kommunes forslag om at udlægge en del af skoven til beboelsesområde. Af Kommunens miljøundersøgelse fremgår det at: *"Undersøgelsen peger på væsentlige miljøpåvirkninger i forhold til, at området i dag er skovbevokset og har et højt naturindhold. Der er formentlig flagermus og flere rødlistede arter i området. Området er en del af "Grønt Danmarkskort" og fungerer som rekreativt område for befolkningen i Svejbæk"*.

31B, 46B og 47B tilslutter sig et forslag om at omdanne den eksisterende bane fra Laven til Silkeborg til en natursti. Det foreslås at slutte den eksisterende bane fra Skanderborg til den nye bane mellem Aarhus og Silkeborg nord for Laven, hvor togene vil blive ført ind til Silkeborg med C1, og hvor et stop i Hårup skal erstatte en nedlagt Svejbæk Station.



76B håber, at hensynet til natur og trafikssikkerhed, vil indgå i Banedanmarks vurdering af baneføringens kommende placering. 76B opfordrer kraftigt til, at den kommende linjeføring ikke projekteres gennem Sejs-Svejbæk. Bekymringen går på, at anlæggelsen af C3 eller C4 vil indebære yderligere skovfældning i et område, der i forvejen har været udsat for meget skovrydning over de sidste 5-6 år.

83B mener, at hverken C3 eller C4 kan gennemføres uden de store omkostninger for naturen og indbyggerne i Sejs-Svejbæk. En linjeføring igennem Sejs-Svejbæk vil have en særdeles skadelig miljøpåvirkning af naturen i Linå Vesterskov, hvor der i dag er et stort sammenhængende skovområde med stor biodiversitet og rigt dyreliv.

86B opridses sine indsigelser mod den nye linjeføring i fem punkter: landskabet er uberørt og har rigt natur- og dyreliv; området lider allerede af enorme støjgener fra E45 og Silkeborgmotorvejen; landbrugsjord deles og det bliver mindre rentabelt at drive erhverv i området; området indeholder store grundvands- og drikkevandsressourcer; og Framlev By bliver afskåret mere fra Harlev By end hvad byen i forvejen er på grund af Silkeborgmotorvejen.

89B påpeger, at en eventuel anlæggelse af C3 vil gennemskære ejendommen Linå Vesterskov A/S, som er fredlovspligtig, PECF certificeret og delvist udlagt som urørt skov, mens C1 naturmæssigt vil være det mest skånsomme valg, eftersom banen vil løbe langs Nordskovvej.

100B ser med stor fortrøstning på mulighederne for at projektet finder rimelige løsninger, der både tager hensyn til mennesket, men også skåner natur og miljø for mere ødelæggelse.

107B ønsker, at der bliver undersøgt en tunnel på strækningen fra Julsøvej til Askhøjvej igennem fredskoven. Begrundelsen lyder på, at togene vil kunne hæve farten i tunnelen, og at det ville have minimal effekt på dyre- og plantelivet i skoven.

112B gør indsigelser mod planerne om at rydde mere af Danmarks smukkeste natur, blot for at bygge en ny unødvendig parallel jernbane til den eksisterende, så enkelte pendlere kan opnå et kvarters rejsetidsbesparelse. Selvom 112B nødtigt ser en ny bane blive anlagt på bekostning af naturen, lader 112B sig alligevel overtale, men kun på betingelse af, at det bliver C1, da denne løsning kan gennemføres med mindst mulige indgreb i natur og landskab.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark har fået til opgave at undersøge linjeføringer i en bred korridor mellem Aarhus og Silkeborg, herunder linjeføringerne C1, C3 og C4 fra Trafikstyrelsens forundersøgelse i 2016. Banedanmark har i alt identificeret 6 linjeføringer, der vurderes så relevante, at de indgår i beslutningsoplægget, så der kan træffes politisk beslutning om, hvilke linjeføringer der skal indgå i en miljøkonsekvensvurdering. Efter miljøkonsekvensvurdering og yderligere detaljering af de undersøgte linjeføringer, kan

der træffes politisk beslutning om den endelige linjeføring for en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg.

Side 26/30

Området øst for Silkeborg er præget af store naturværdier. Det kan derfor ikke undgås, at en ny bane vil berøre naturværdier i dette område. I beslutningsoplægget indgår naturværdierne med en overordnet beskrivelse baseret på eksisterende viden om naturen og dens beskyttelse.

Banedanmark har ingen planer om, at dele af den eksisterende bane skal nedlægges, og det indgår heller ikke i kommissoriet for undersøgelsen.

I forbindelse med den senere konkretisering og miljøkonsekvensvurdering af de udvalgte linjeføringer, vil påvirkningen af naturværdierne blive yderligere undersøgt med feltundersøgelser, og påvirkningen af naturværdierne vil blive beskrevet og vurderet grundigt. Banedanmark vil på dette tidspunkt arbejde grundigt med at gøre påvirkningen af naturværdierne mindst muligt ved projektilpasninger og afværgeforanstaltninger.

Angående at lave en tunnel under skoven vil en sådan løsning være meget bekostelig, og så længe der er alternative linjeføringer, anses disse som mere realistiske.

Drikkevand

8B og 22B påpeger, at Låsby vandforsyning kommer fra to borer i skoven lige syd for Låsby og motorvejen og meget tæt på de foreløbige løsnings linjeføring.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark takker for opmærksomhedspunktet. Banedanmark vil i den kommende undersøgelse være i dialog med kommunen om f.eks. drikkevandsinteresser i området. I den efterfølgende miljøkonsekvensvurdering vil projektets påvirkning af drikkevandsinteresser og drikkevandsanlæg blive beskrevet og vurderet.

Rekreative interesser

9B påpeger, at en gennemskæring af godsets landbrugsjord vil gå ud over indtjeningsgrundlaget og dermed deres muligheder for at vedligeholde de fredede og bevaringsværdige bygninger på godset.

9B påpeger, at det vil gå ud over de over 1000 gæster som godset har hvert år.

9B påpeger, at de besøgende på Lyngbygård Golf vil blive chikaneret af den tætliggende jernbane.



Banedanmarks kommentarer

Når linjeføringen engang er lagt fast, vil Banedanmark indgå i dialog med de lodsejere, som enten skal afstå jord eller vil få en linjeføring meget tæt på. Hvis en lodsejer skal afstå jord, vil dette som udgangspunkt ske ved ekspropriation. Der kan kun foretages ekspropriation, hvis betingelserne i Grundlovens § 73 er opfyldt. Dette afgøres af Ekspropriationskommissionen. Som led i ekspropriationen har lodsejer ret til erstatning for det afståede areal.

I miljøkonsekvensrapporten af projektet vil påvirkningen af rekreative interesser blive beskrevet og vurderet.

Støjgener

10B, 16B, 17B er bekymret over støjgener langs banen, hvis der bygges bane, som skærer igennem Sejs-Svejbæk. 18B er bekymret over de kumulative støjgener, såfremt jernbanen ligges langs motorvejen. 32B er særligt bekymret over mulige støjgener langs Remstrup Å. 50B er særligt bekymret over støjgener ved Framlev og ønsker et støjværn sat op.

Hvis en jernbane placeres syd for Framlev by, vil 18B gøre opmærksom på behovet for støjværn langs motorvejen/jernbanen og langs Randers/Skanderborg landevejen.

Banedanmarks kommentarer

Støj og andre gener langs banen vil indgå i både den indledende miljøkortlægning og den kommende miljøkonsekvensvurdering.

I den kommende miljøkonsekvensvurdering vil støjgener blive beregnet for den kommende jernbane. Denne beregning kan laves selv om jernbanen endnu ikke er bygget, da man kender de tog der skal køre, landskabets topografi, husenes beliggenhed osv. Denne beregning vil ligge til grund for, om der skal tilbydes støjreducerende tiltag ved det enkelte hus, eller om der skal anlægges en støjskærm. I miljøkonsekvensvurderingen vil de kumulative støjgener blive beskrevet og vurderet.

Samfundsøkonomi

18B påpeger, at der allerede er 3 forskellige måder at rejse mellem Aarhus og Silkeborg (bus, X Bus og tog). Desuden er der to vejforbindelser. 18B efterlyser derfor en behovsundersøgelse inden der planlægges flere forbindelser mellem de to byer.

44F påpeger, at Corona har medført, at flere arbejder hjemme to dage om ugen. 44F mener derfor, at de samfundsøkonomiske parametre med passagergrundlag bør vægte højere i selve samfundsøkonomien.



Banedanmarks kommentarer

Grundlaget for behovsundersøgelsen foretages pba. den trafikmodel, som hele landet bruger og som har data om alle nuværende rejsemønstre. Ud fra dette kan modellen være med til at beregne, hvordan nye linjeføringer vil påvirke rejsemønstrene. For en ny bane Aarhus-Silkeborg er denne analyse gennemført i den første forundersøgelse af projektet, som Trafikstyrelsen gennemførte i 2016. Det næste skridt er at fastlægge linjeføringer og herefter se, om udgiften til projektet modsvarer den effekt man forudser projektet får.

Metoden, der benyttes, er fastlagt af Finansministeriet og Transportministeriet og beregnes ens på alle transportprojekter. Såfremt der er færre passagerer, vil der være et mindre grundlag for at anlægge en station.

Politisk proces

10B mener, at høringen handler om demokrati, og at hvis der ikke tages hensyn til markante ønsker hos de berørte borgere er hørings svar og borgerinddragelse en omgang tom snak, der laves for syns skyld.

21B ønsker en dobbeltsporsløsning, og påpeger, at det er politikerne som har bestemt at banen skal være enkeltsporet. 21B mener også, at Banedanmark skal ændre politikernes holdning til dobbeltspor.

Banedanmarks kommentarer

Når forligskredsen ønsker en ny bane, sætter de gang i en undersøgelse. Denne undersøgelse starter med en idéfasehøring, som dette høringsnotet er et produkt af. I denne fase indkalder Banedanmark kommentarer til projektet, som kan forbedre de kommende undersøgelser. Den næste fase består af en politisk stillingtagen til hvilke linjeføringer der skal undersøges nærmere i en miljøkonsekvensvurdering. Til brug for beslutningen om hvilke linjeføringer der skal arbejdes videre med, forelægges forligskredsen et beslutningsgrundlag.

I næste fase miljøkonsekvensvurderes de 1-3 linjeføringer, der arbejdes videre med, og dette materiale sendes også i høring hos borgerne. Først herefter besluttet det politisk, hvilken løsning skal gennemføres.

Banedanmark har fået opgave at undersøge en enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg. I den forbindelse afdækker Banedanmark om linjeføringerne tracéer er egnede til en senere opgradering til dobbeltspor. Banedanmark har ikke mandat til selv at bestemme, hvilken løsning der arbejdes videre med.



15B og 50B mener, at det er spild af penge for samfundet at ændre på den nuværende linjeføring.

18B mener, at det er uansvarligt at bruge penge på en ny jernbane set i lyset af den alvorlige situation som Danmark står i med mange aktuelle kriser.

41B, 44F og 45B mener ikke, at det er muligt at bygge jernbanen for de 2,1 mia. der er afsat i 2023. På grund af økonomisk usikkerhed mener de at man bør gå efter den bedste løsning (ifølge dem er det C1) og ikke den billigste. 56B, som repræsenterer 422 borgere i en underskriftindsamling, mener, at et projekt til 2,2 mia. er uambitiøst, når der kun stiles efter at forbedre den kollektive trafik for nogen som allerede har betjening. De mener derfor, at trafikken i stedet skal opprioriteres i den del af landet, som ikke er betjent. 58B mener, at budgettet er urealistisk optimistisk.

44F appellerer til, at Banedanmark foreslår den bedste løsning og ikke blot den billigste. De anfører, at terrænet medfører mange usikkerheder og at man bl.a. derfor ikke kan regne med den hidtidige prissætning. 44F mener samtidig at det vil kræve ekstra anlægsarbejder i Sejs-Svejbæk på vejnettet, når der ses på de samlede løsninger. En udbygning fra en 1 sporet til en 2 sporet jernbane igennem Sejs-Svejbæk til Silkeborg vil på sigt være uundgåeligt, mener 44F, og dette vil være en yderligere post i anlægsøkonomien.

44F og 45B mener, at anlæggelsen og driften vil blive billigere hvis linjeføringen går langs motorvejen.

108K (Silkeborg kommune) mener, at en samlet nedgravning af jernbanen på hele strækningen mellem Frederiksberggade og Søndre Ringvej i Silkeborg vil medføre et stort byudviklingspotentiale på det nuværende stationsareal, og at dette bør tages med i en økonomivurdering af en nedgravning.

90B mener, at C1 bør undersøges ligeværdigt med C3 og C4. 90B opfordrer ligeledes til at man bør lave en samfundsøkonomisk analyse af de samfundsmæssige fordele og ulemper ved C1 vs. C3 – særligt i forhold til passagergrundlag og rejsetid.

98B mener, at det klinger temmelig hult at finansiere en tilsyneladende forbedring af den offentlige transport ved at fjerne ét tog i timen på den nuværende sydbane. 98B foreslår, at der bør fremlægges beregninger af faktiske omkostninger ved at bibeholde to afgangene i hver retning på den nuværende sydbane. Hvis en egentlig forbedring af tilbuddet ønskes, vil det være oplagt at genindføre to stop i timen på alle stationer, så strækningens potentiale til at fungere som nærbane for området sydvest for Aarhus kan udnyttes, pointerer 98B. Der vil dog ikke være tale om forbedring, hvis ikke togstandser i Låsby, Galten, Harlev og Brabrand.

Banedanmarks kommentarer

Side 30/30

Gennemførelsen af infrastrukturprojekter besluttet politisk på baggrund af den undersøgelse, Banedanmark udfører. Det er forligskredsen, der træffer beslutning om gennemførelse af et projekt.

Krydsningen af jernbanen ved Frederiksberggade umiddelbart inden Silkeborg Station er blevet undersøgt. Banedanmark er i dialog med Silkeborg Kommune om de mulige løsninger.

C1, C3 og C4 er de nuværende navngivne løsninger, der skal undersøges. Ud over dem er der identificeret 3 linjeføringer mere. Alle disse er blevet vurderet på det samme niveau, og der vil herefter træffes politisk beslutning om hvilke løsninger, der arbejdes videre med i en fase 2 undersøgelse i henhold til Ny Anlægsbudgettering.

Finansieringen af anlæg af en ny bane vil komme fra Folketinget, ikke fra billetindtægter fra driften. Grunden til, at det kan blive nødvendigt at køre færre tog over Ry, er ikke økonomisk, men kapacitetsmæssigt begrundet, da strækningen Sejs-Svejbæk til Silkeborg vil blive meget belastet. Hvis man indfører nye tog på strækningen fra den nye bane med C3 og C4, er der ikke nødvendigvis plads til at opretholde den nuværende drift over Ry.

