



Referat af borgermøde for Ny bane Hovedgård - Hasselager

Borgermødet blev afholdt den 16. januar 2018 kl. 19.00 i Horsens Kommunes rådhus, Rådhusstorvet 4, 8700 Horsens

Der var cirka 140 fremmødte til borgermødet.

Derudover besvarede følgende fra Banedanmark på spørgsmål: Betina Søreide Lose, Lars Deigaard, Anne Birgitte Hansen, Jens Wilhelm Brix, Henry Nissen Martensen, Anja Lundberg.

Ordstyrer var Trine Sick.

Borgermødet varede fra kl. 19.00 til kl. 21.30.

Før mødet, i pausen og efter mødet var det muligt for deltagerne at tale med repræsentanter for Banedanmark og få svar på konkrete spørgsmål om projektets påvirkninger og indhold. Der var stor interesse for denne mulighed.

Første del af mødet var et oplæg fra afdelingsleder fra Banedanmark Betina Søreide Lose, projektleder fra Banedanmark Lars Deigaard og fagleder fra Banedanmark Anne Birgitte Hansen med gennemgang af Togfonden DK, Timemodellen, idefasehøringen, linjeføringerne, miljøundersøgelserne og VVM-processen. Oplægget kan læses på projektets hjemmeside www.bane.dk/hovedgaard-hasselager under "Høringsproces" og "Borgermøder".

Efter pausen var der debat og spørgsmål fra salen i cirka halvanden time. Denne del af mødet blev styret af Trine Sick.

Betina Søreide Lose sluttede borgermødet af og opfordrede deltagerne til at henvende sig til Banedanmark med høringssvar til projektet på mail hovedgaard-hasselager@bane.dk. Det har politikernes interesse, hvad befolkningen mener om projektet. Den videre proces er:

- Den offentlige høring kører ind til den 18. februar 2018.
- Banedanmark afleverer beslutningsgrundlag sammen med VVM-redegørelsen og høringsnotatet i 2018.
- Planlagt politisk behandling i 2019.

Referat af debatten

Nedenfor er spørgsmål, kommentarer og svar fra debatten refereret. Rækkefølgen er redigeret, således at de enkelte spørgsmål, kommentarer og svar er rubriceret i forhold til nogle overordnede

temaer.

Politik og tidsplan

Michael Eich

Michael Eich spurgte, hvad er den mest sandsynlige tidshorisont efter en politisk vedtagelse i 2019?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at når man skal anlægge en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager, så skal det indpasses med de andre anlægsprojekter, som Banedanmark har på jernbanestrækninger i de kommende år, f.eks. elektrificering, hastighedsopgradering, nyt signalprogram og mange andre arbejder på banen. Med et lille forbehold i forhold til signalprogrammet, så er Banedanmarks bedste bud lige nu, at Ny bane Hovedgård - Hasselager kan etableres fra 2026/2027, som er der, hvor Banedanmark har plads i anlægsplanen.

Susanne Jakobsen

Susanne Jakobsen spurgte, hvorfor bruge så mange penge for en estimeret besparelse i tid på fem minutter. Er der nogen statistik for, hvor mange, der kommer til at bruge toget, så det giver mening. Alle i de berørte områder får end ikke mulighed for at benytte sig af fordelene uden først at skulle køre cirka 30 km i bil til Aarhus?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at det er en politisk beslutning om, man vil forfølge tanken om at realisere en times rejsetid imellem Odense og Aarhus. Det er ikke en Banedanmark beslutning, og vi har ikke på den måde holdninger til projektet. Det er en politisk beslutning, at man vil den her timemodel.

Jørn Lykke Stouenberg

Jørn Lykke Stouenberg kommenterede, at det handler om en seks minutters besparelse på strækningen gange antallet af daglige passagerer på strækningen ganget op med 365 dage om året. Så nationaløkonomisk er det af væsentlig betydning.

Kristian Terp

Kristian Terp spurgte, om at på Ny jernbane over Vestfyn valgte politikerne den nordlige linje, selv om nogen havde anbefalet den sydlige linje. Hvem havde anbefalet den sydlige linje. Vil der komme en anbefaling om linjeføring på Ny bane Hovedgård - Hasselager, eller er det helt op til politikerne, at finde ud af det?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at Vejdirektoratet har lavet VVM-vurdering og beslutningsgrundlag for Ny jernbane over Vestfyn og Ny bane over Vejle Fjord. Banedanmarks forventning er, at ministeren vil bede Banedanmark om at stå bag ved en faglig indstilling af en linjeføring. Vi er ikke der endnu, hvor Banedanmark kan anbefale en linjeføring.

Helle Ravn

Helle Ravn spurgte, hvem skal betale for stationen i Solbjerg, er det kommunen eller staten?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at en station i Solbjerg er et tilvalg, som Banedanmark beskriver på Central linjeføring. Der er ikke truffet beslutning om, hvordan en station skal finansieres. Hvis politikerne vil have en station ved Solbjerg, vil Banedanmark gå i dialog med kommunen, om de vil følge den sædvanlige model, der er, når man laver stationsanlæg, om at medfinansiere visse anlægsaktiviteter. Når Banedanmark laver anlægsoverslaget medtages den fulde økonomi for hele stationen.

Kristian Terp

Kristian Terp spurgte, om at det første budget var lavet ud fra, at toget kørte gennem Grumstrup, hvilket mange var kede af, så det blev lavet om. Nu er Sydøstligt alternativ trukket 2,5 km længere syd på, hvor det går i det åbne land. Dvs. at man skal etablere 2,5 km ekstra jernbane i forhold til det første oprindelige forslag. Så passer de 3,5 mia. kroner i anlægsoverslag stadig?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark ikke er gået til bunds i anlægsoverslaget endnu. Det er noget vi gør i foråret. Banedanmark har lavet nogle indledende betragtninger ud fra de prisestimer, der ligger i togfondsanalysen fra Trafikstyrelsen. I den kontekst og sådan som Banedanmark har set på linjeføringerne ind til nu, så er vores bud, at Sydøstligt alternativ er i størrelsesordenen 50-100 mio. dyrere end Hovedforslaget. Det vil for alle linjeføringerne blive fuldstændigt belyst i det kommende arbejde med anlægsoverslaget.

Poul Tordrup

Poul Tordrup spurgte, om der er byggestart i 2026/2027?

Banedanmarks kommentarer

Betina Søreide Lose svarede, at hvis politikerne vil realisere den nye bane og beslutter en linjeføring i 2019. Så vil der komme en lovproces på bagkant af det i forhold til at beskrive projektet i en anlægslov og få anlægsloven vedtaget. Derefter kan Banedanmark projektere banen. Når anlægsarbejderne skal udføres, skal det indpasses med de øvrige arbejder, som også skal laves på banen i de år, samt hvornår signalprogrammet er klar. Dvs. at der er ibrugtagelse af banen i 2030/2031.

Linjeføringer

Frode Sølvsten

Frode Sølvsten kommenterede, at Banedanmark og DSB burde tage på en ekskursion til Japan, hvor jernbanesystemet kører rigtigt godt med 320 km/t. På en af de større stationer i Tokyo passerer der 37 mio. passagerer i døgnet, og der kører et tog hver tredje sekund.

Jørn Lykke Stouenberg

Jørn Lykke Stouenberg kommenterede, at når man planlægger en ny linjeføring, bør man tage hensyn til befolkningstæthed, og lægge banen via Solbjerg, hvor man laver en planetby til Aarhus.

Gitte Nielsen

Gitte Nielsen spurgte, om der er lavet undersøgelser af, hvor mange rejsende, der står på i Odense eller i København og kører direkte til Aarhus?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at der er blevet regnet på en stor trafikmodel, som prøver at regne ud, hvordan mennesker rejser. Modellen virker sådan, at når man gør en transportåre bedre, så er der flere, der kører der. Det er erfaringen, at når man forbedrer noget, så er der flere der bruger det. Og når man forringer noget, så er der færre, der bruger det. Ud fra den erfaring, regnede man på timemodellen med det meget hurtige tog fra Odense til Aarhus, men også lyntogssystemet, som stopper i Fredericia, Vejle og Horsens samt togsystemet til Esbjerg. Der blev regnet på, hvor mange rejser det vil give i alle mulige relationer. Det har været baggrunden for de regnestykker, der er blevet lavet.

Det er beregnet, at der kommer en stor vækst i rejsende på hele det danske banenet. I 2010 var der 6 mia. personkilometer om året på de danske jernbaner. Uden timemodellen beregnede man, at det vil stige til 7 mia. personkilometer i 2030, men hvis man laver timemodellen, beregnede man, at det vil stige til 8,5 mia. personkilometer i 2030. Det er cirka 7 mio. rejsende om året, der i 2030 vil få glæde

af den nye bane fra Hovedgård til Hasselager i form af en rejsetidsbesparelse.

Morten Lind

Morten Lind spurgte, hvorfor det i VVM-rapporten ikke er beskrevet, hvordan Sydøstlig alternativ påvirker kirkeomgivelserne ved Vedslet kirke?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at det er svært at sammenfatte alle fagnotater på de 84 sider, som VVM-rapporten fylder. På Sydøstligt alternativ er der ingen påvirkning af Vedslet Kirke. I fagnotat om kulturhistoriske og rekreative interesser er beskrevet, hvordan banen påvirker den 100 meter zone, der er omkring kirken på Vestlig, Central og Østlig linjeføring. Der vil være en påvirkning af arealfredningen under anlægsarbejderne, men det vil blive retableret efterfølgende og inden banen tages i drift.

Doris Bækkelund

Doris Bækkelund spurgte, hvad er Horsens Kommunes argument for at foreslå Sydøstligt alternativ?

Kommunens kommentarer

Niels Christian Mikkelsen, Teknik & Miljø i Horsens Kommune, svarede, at Horsens Kommune har peget på det sydøstlige alternativ ud fra en række parametre, som indgår i det, som Banedanmark har undersøgt. Ud fra kommunens umiddelbare betragtninger, vil denne linjeføring påvirke natur og miljø samt befolkning mindre end de andre linjeføringer. Kommunen er bevidst om, at det vil blive en længere og dyrere banestrækning, men de økonomiske betragtninger er kommunen ikke gået ind i.

Anonym

Anonym spurgte, om Banedanmark har overvejet 0-alternativet?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at 0-alternativet betyder at lade de bestående forhold fortsætte, dvs. at man har den eksisterende bane over Skanderborg, som i dag. 0-alternativet er, hvad vi i en VVM-undersøgelse måler op i mod. I VVM-redegørelsen indgår et kapitel om 0-alternativet. Banedanmark er blevet bedt om at undersøge en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager, så 0-alternativet er ikke noget Banedanmark overvejer, men vi sammenligner op imod 0-alternativet.

Jens Nielsen

Jens Nielsen spurgte, om toglinjen stopper i Odense, og der udvides ikke over mod København. Dvs. at de to ekstra tog I sender af sted pr. time, de sender til i Odense, hvorfra de skal ind i den køreplan, der er i dag?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at det er korrekt, at når trafikken udvides vest for Odense, og man vil have togene til København, så skal der også køre flere tog på den anden side af Odense. Der er blevet bygget en ny jernbane mellem København og Ringsted, som forøger kapaciteten. Det er vurderet, at banenettet øst for Odense lige akkurat kan bære den ekstra togtrafik. Når de nye lyntog kører, vil den næste flaskehals, som dukker op på banenettet, være omkring Københavns Hovedbanegård.

Bodil J.

Bodil J. kommenterede, at på Banedanmarks præsentation på borgermødet var beregningerne for Sydøstligt alternativ ikke beskrevet i forhold til berørte husstande og ekspropriationer, det var dårligt?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at det beklager Banedanmark. I forbindelse med opretning af VVM-rapporten vil Banedanmark at tydeliggøre tallene for berørte husstande og ekspropriationer på Sydøstligt alternativ. Under anlægsfasen er der 10 færre støjbelastede boliger, hvis man vælger den sydøstlige løsning, og i driftsfasen vil det ikke ændre på antallet af støjbelastede boliger. Der vil være 1 færre total ekspropriation og 4 enkelt bygninger færre, der skal eksproprieres, hvis man vælger den sydøstlige løsning.

Lars Deigaard svarede, at i nærhedsanalysen, som angiver antal boliger inden for 100, 200 og 300 meter fra banen, der er det for den sydøstlige løsning det samme antal inden for 100 meter, mens det er 15 færre og 32 færre inden for henholdsvis 200 meter og 300 meter, sammenlignet med Hovedforslaget.

Helle Nedergaard Johansen

Helle Nedergaard Johansen kommenterede, at resultaterne for den sydøstlige løsning var savnet ved gennemgangen, især når borgermødet nu foregår i Horsens.

Esben

Esben spurgte, hvorfor vil Horsens Kommune ikke fortælle, hvilken politiker, der står bag Sydøstligt

alternativ, som pludselig dukkede op fra embedsværket. Vi er nogle, der undrer os over, hvorfor man ikke vil stå ved det?

Kommunens kommentarer

Niels Christian Mikkelsen, Teknik & Miljø i Horsens Kommune, svarede, at han på det kraftigste kan benægte, at der har været politisk indblanding i det. Det er udelukkende administrativt, vi har kigget på det sammen med kollegaer, der er fagfolk inden for natur og teknik. Der er ikke nogen politisk indblanding i det. Det er et rent administrativt svar. Det har vi også understreget i de hørings svar, vi har sendt til Banedanmark. Vil gerne holde et møde med spørgeren og andre om beslutningsprocesser og processer i det hele taget i Horsens Kommune i forhold til den sydøstlige løsning.

Majbritt Christensen

Majbritt Christensen spurgte, hvor er Sydøstligt alternativ i præsentationen?


Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at Sydøstligt alternativ burde have været angivet i en tabel med tallene beskrevet ovenstående i forhold til støj og ekspropriation. Naturen kan bl.a. beskrives i forhold til bevaringsværdige arealer og fredskov. Hovedskov påvirkes ikke på Sydøstligt alternativ, så mindre areal fredskov påvirkes på den sydøstlige linjeføring.

Betina Søreide Lose svarede, at vi i Banedanmark noterer os, at vi ikke havde tallene for Sydøstligt alternativ med i præsentationen. Men da referatet fra borgermødet kommer ud før end den endelige VVM-redegørelse, så kan vi i referatet opsummere tallene for Sydøstligt alternativ.

Anne Birgitte Hansen svarede, at Banedanmark kan skærpe tallene for Sydøstligt alternativ i de enkelte fagnotater, så for at gøre det nemmere for læserne, så samler Banedanmark det i tabeller.

Banedanmark har her i referatet opsummeret hvilke ændringer det sydøstlige alternativ har i forhold til hovedforslaget.

Sammenligning med hovedforslaget	Betydning: Sydøstligt alternativ
	
Længde	200 meter længere
Anlægsomkostning	Forvente prisstigning i størrelsesordenen 50-100 mio. kr.

Rejsetidsbesparelse	Uændret
Ekspropriationer (hele ejendomme / enkelte bygninger)	1 / 4 færre
Støjbelastede boliger	uændret
Elektromagnetisk påvirkede boliger	+1
Inden for 100 meter af banen	uændret
Væsentligste rekreative påvirkninger	Påvirker ikke Hovedskov.
Væsentligste påvirkninger på sårbare landskaber	Påvirker ikke dalen ved Rindelev Bæk og landskabet ved Kirkedal
Væsentligste påvirkninger på naturområderne	Påvirker ikke Hovedskov.
Risiko for forurening af drikkevand	Ubetydelig
Permanent arealbehov (ha)	Yderligere ca. 1 - 3 ha
Midlertidigt arealbehov (ha)	Yderligere ca. 18 -24 ha
Overskydende jord (m ³)	Yderligere ca. 300.000
Midlertidig fredskov (ha)	Ca. 2 ha færre
Permanent fredskov (ha)	Ca. 10 ha færre

Majbritt Christensen

Majbritt Christensen konstaterede, at Banedanmark kalder det for et Sydøstligt alternativ, men er det et alternativ, Banedanmark tager seriøst, eller fokuserer I på Hovedforslaget?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at Banedanmark kalder det et alternativ, fordi der er en anden linjeføring, som er det oprindelige hovedforslag. Behandlingen og undersøgelsen foregår på fuldstændig samme niveau i forhold til, hvordan linjeføringerne påvirker omgivelserne og i forhold til projektering og prissætning m.m.

Stig Buchardt

Stig Buchardt kommenterede, at forslaget om en sydøstlig linjeføring er blevet forelagt teknisk udvalg i Horsens Kommune den 15. oktober 2016 til orientering, og teknisk udvalg har godkendt det. Det er, hvad der er sket politisk. Det fremgår i det skrift, hvor Horsens Kommune foreslår den sydøstlige løsning, at de to hovedårsager til at de kommer med forslaget er, at komme uden om landsbyerne med banelinjen, og at føre jernbanen langs med højspændingsledningen.

Stig Buchardt kommenterede, at det ikke er taget med i VVM-redegørelsen, at beboerne langs Sydøstligt alternativ i forvejen har en ulempe ved højspændingsledningen. Skal beboerne så også have en gang banestøj oveni, og hvad er den samlede effekt af de to gener. Når man laver en bane

under højspændingsledningen, så laver man en total visuel spærring af landskabet, som en høj mur, der standser landskabet der. Den kumulative effekt af det visuelle, har man ikke taget med i VVM-redegørelsen?

Bent Sørensen

Bent Sørensen kommenterede, at nu synes jeg vi begynder at bekrige hinanden. Ansatte i Horsens Kommune må man antage varetager alle borgernes interesser bedst muligt.

Kit Sørensen

Kit Sørensen spurgte, hvorfor knudepunktet ved Assendrup og Gjesing, hvor de fem farver mødes, ikke fremgik tydeligt af præsentationen?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at man kan se, hvordan banen forløber, på kortmaterialet og filmen, som ligger på Banedanmarks hjemmeside.

Anonym

Anonym kommenterede, om at genoverveje motorvejslinjen efter at letbanen er kommet i drift.

Frode Sølvsted

Frode Sølvsten spurgte, hvor meget hastigheden skal øges på det nuværende baneanlæg, for at opnå 6 minutters sparet rejsetid?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at vi vinder de seks minutter på den nye bane ved en kombination af, at hastigheden sættes op til 250 km/t og banelængden reduceres med 6 kilometer. På den eksisterende bane over Skanderborg kører togene op til 180 km/t, og hastigheden kan ikke sættes væsentligt op, fordi banen snor sig meget. I forbindelse med togfondsrapporten blev det vurderet, at man kunne skaffe næsten et halvt minut mellem Skanderborg og Aarhus ved at hæve hastighed på nogle få stræk. Det er ikke undersøgt i samme grad mellem Horsens og Skanderborg, men banen snor sig meget, så det er formentlig mindre end det halve minut. Så man kan ikke køre 250 km/t på den eksisterende bane over Skanderborg, den snor sig for meget. Der kan ikke vindes rejsetid andre steder på den eksisterende bane mellem Odense og Aarhus, hvor hastigheden er hævet de steder, hvor man kan det.

Jørn Lykke Stouenberg

Jørn Lykke Stouenbergs kommenterede, at man ikke kun taler om en tidsbesparelse på 6 minutter på én strækning, men om en samlet tidsbesparelse på landsbasis på en halv time. Det er den betragtning, man bør anlægge.

Ekspropriation

Karen Tomshøj

Karen Tomshøj spurgte, om forslaget til den sydøstlige linjeføring er begrundet i lossepladsen på Hovedslaget, som kan være dyr at fjerne?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at lossepladsen ikke har været betragtet som årsagen til den sydøstlige linjeføring. Men naturligvis koster det noget at fjerne lossepladsen.

Bent Sørensen

Bent Sørensen spurgte, hvordan vi kommer i snak med Banedanmark om ekspropriation af vores ejendom?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarende, at Banedanmark foreslår at tale om denne konkrete sag lige efter borgermødet og ikke i det store plenum her. For alle gælder, at man altid er velkommen til at henvende sig til Banedanmark, hvis man er bekymret eller andet, for hvad der skal ske med ens bygninger og jord, eller alt det andet i forhold til projektet.

Esben

Esben spurgte, hvem betaler ekstraudgifter ved ny længere privat vej til ens ejendom. Hvem ejer vejen, og hvem har udgifterne til at vedligeholde vejen?

Banedanmarks kommentarer

Henry Nissen Martensen svarende, at hvor der skal anlægges andre veje, end dem, som er der i forvejen, der betaler Banedanmark for dem. I forhold til ekstra kørsel eller omvejskørsel, så er det et spørgsmål, som tages op overfor kommissarius i forbindelse med etablering af den nye vej, hvorvidt man er berettiget til omvejskørsel eller ej. Hvis det er en landbrugsejendom med jord på begge sider af banen, så vil man være berettiget til omvejskørsel, men i mange andre tilfælde, vil man ikke være

berettiget til omvejskørsel. Er det en kommunal vej står kommunen for vedligeholdelsesudgifter. Er det en fælles privat vej, er kommunen vejmyndighed, men lodsejerne står for vedligeholdelsesudgifter.

Majbritt Christensen

Majbritt Christensen spurgte, hvis en ejendom ligger under 300 meter fra banen, vil man så være økonomisk kompenseret, eller kan man blive eksproprieret i relation til støjen fra togene?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarende, nej så ligger boligen for langt væk. Hvis man overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi, så får man tilbudt facadeisolering. I givet fald vil man blive kontaktet af projektet om det.

Hanne Tinglef

Hanne Tinglef spurgte, hvordan prissætter man en ekspropriation, er det med udgangspunkt i ejendomsvurderingen?

Banedanmarks kommentarer

Henry Nissen Martensen svarende, at når der foretages ekspropriation, så kommer der en kommission ud og vurderer ejendommen. Dette gøres ud fra, hvad ejendommen koster i almindelig handel. Det som er udgangspunktet er, at man sammenligner med tilsvarende ejendomme, som er solgt i området inden for den seneste periode. Jordarealer prissættes på samme måde, i forhold til det niveau for kvadratmeterpriser, som er gældende i området. Skovarealer er vanskeligere, fordi prissætningen afhænger af typen af skov. Dette vil blive vurderet på stedet. De folk, som indgår i kommissionen er vant til at foretage den slags vurderinger, og derudover har de også yderligere ekspertiser at trække på.

Miljø

Majbritt Christensen

Majbritte Christensen spurgte, hvor sikre er støjberegningerne på de dynamiske kort, både i areal og i lyd?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarende, at de anvendte modeller til støjberegninger er anbefalet og udviklet af

Miljøstyrelsen på europæisk plan. De tog, der er regnet på, er eksisterende tog. I forhold til fremtidige tog, er der typeattester på, hvor meget de må støje. Kortmaterialet er hentet hos Kort & Matrikelstyrelsen. Meteorologiske data i forhold f.eks. vindretning hen over året er hentet hos Danmarks Metrologiske Institut. I støjberegningen indgår tog, som kører 250 km/t. Så støjberegningerne giver et rimeligt præcist billede af støjudbredelsen. I udførselsfasen beregner man støjen på det enkelte hus, hvilket vil ligge til grund for vurdering af de ejendomme, som skal have tilbudt støjbeskyttelse.

Jørn Jensen

Jørn Jensen spurgte, hvis der skal køre godstog på banen, vil det så være de gamle dieseltog eller bliver det andre tog?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarende, at grundlaget for denne bane er, at den skal befares med to passagertog i timen i hver retning, så banen er designet til passagertog. Hvis godstog kan leve op til de krav, som banen stiller, dvs. at de skal have rimelig god motorkraft, fordi banen er lidt mere stejl, end andre baner, så vil der også kunne køre godstog på banen. Ved støjberegningerne har Banedanmark indlagt fire godstog i døgnnet. Dagens tal er, at der kører under et godstog om dagen. Om togene kører om dagen eller om natten, det er ikke taget med i vurderingen.

Bodil Jacobsen

Bodil Jacobsen spurgte, hvis man nedlægger lossepladsen ved Vedslet, hvem står økonomisk for rydningen af forurenede jord, er det kommunen eller Banedanmark?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarende, at Banedanmark betaler for opgravning, håndtering og bortskaffelse af den forurenede jord. Banedanmark udarbejder en jordhåndteringsplan med henblik på at beskrive jordhåndteringen, som vil ske i dialog med kommunen.

Stig Buchardt

Stig Buchardt spurgte, om det har betydning for den erstatning, man giver kommunen for lossepladsen, at der er en forurening, som man modregner. I givet fald, kunne det belyse kommunens motiver, for at foreslå en linjeføring uden om genbrugspladsen?

Banedanmarks kommentarer

Henry Nissen Martensen svarende, at forureningen vil indgå, og vil have betydning for beløbet. Det er kommissionen, som fastsætter beløbet.

Helle Nedergaard Johansen

Helle Nedergaard Johansen spurgte, om der ligger en forpligtigelse til, at der bliver etableret en ny genbrugsplads, eller risikerer man, at man skal køre ind til Horsens for at aflevere genbrug?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarende, at Banedanmark har en dialog med kommunen om, hvordan genbrugspladsen skal håndteres, men hvad det ender med, ved vi ikke på nuværende tidspunkt. Der foreligger ikke en aftale om, at genbrugspladsen skal reableres.

Mona Mortensen

Mona Mortensen spurgte, hvad status er for forureningen på genbrugspladsen i Vedslet. Ved man, hvor forurenede den er, og er det noget, der kan forhindre, at lossepladsen bliver nedlagt?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarende, at i dag er der genbrugsplads. Den fungerer ikke som losseplads mere, men det har den tidligere gjort. Lossepladsen er kortlagt som et affaldsdepot. De undersøgelser, som er foretaget i den forbindelse, har Banedanmark haft til rådighed, og de er refereret i fagnotatet for jord og jordforurening. Så Banedanmark kender forureningens omfang og type.

Bodil Jacobsen

Bodil Jacobsen spurgte, hvordan erstattes naturområder, f.eks. Hovedskov og naturfølsomme områder. Banedanmark vil reetablere dem et eller andet sted, men hvor vil det være, og hvordan fungerer det rent praktisk?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at Banedanmark allerede har talt med alle kommuner, der er berørt af projektet, om hvordan erstatningsskov håndteres. Når man fældes skov et sted, så skal man typisk reetablere dobbelt så meget skov et andet sted. Der er puljeskov, hvor pengene lægges ind i en pulje, og så kan reetableres hvor som helst i Danmark. Banedanmark mener, at det er mest fornuftigt, at den skov, der fældes lokalt, også bliver reetableret lokalt, så de lokale borgere får glæde af skoven. Den aftale har Banedanmark lavet med kommunen. Så erstatningspengene går til kommunen, som kan reetablere en ny lokal skov. I forhold til natur, dvs. fredede bilag 4 arter, så er der vandhuller og andet,

som skal erstattes. Det erstatter Banedanmark efter gældende regler. Banedanmark har en dialog med kommunen, hvordan det skal håndteres, og hvor det skal placeres, en dialog der på nuværende tidspunkt er meget overordnet, idet projektet ikke er politisk besluttet.

Anders Tind Kristensen

Anders Tind Kristensen, ejer af Hovedskov, havde et oplæg om Hovedskov i forhold til skoven som speciel enestående naturområde med store rekreative værdier. Taknemmelig for at Horsens Kommune foreslog den sydøstlige linjeføring, som bl.a. vil skåne skoven og genbrugspladsen. Banedanmark har ikke gennemført VVM-undersøgelser af følgerne af banen på den del af skoven, som ikke skal eksproprieres. Skoven er en enestående biotop med stor biologisk mangfoldighed, der samtidig er ekstrem sårbar overfor udefrakommende påvirkninger. Skovklimaet, mikroklimaet og den naturlige høje luftfugtighed, der kendetegner skoven, vil blive ødelagt, og dermed også den helt specielle flora og fauna, der er tilknyttet skoven. Banedanmark skal ikke splitte nogle af de sidste større sammenhængende fredsskove i Østjylland.

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at Banedanmark holder en høring som denne, så berørte parter kan blive hørt. Banedanmark opfordrer til, at den oplæste tekst bliver indsendt som et høringssvar til Banedanmark. Der bliver kigget på de ting, som er nævnt i indlægget og det indsendte høringssvar. Det er rigtigt, at der ikke er faunapassager i Hovedskov, men det bliver taget op igen, når Banedanmark modtager høringssvar. Så vil ting blive vurderet igen af Banedanmark. Når et projekt er vedtaget har Banedanmark en dialog med skovejeren, bl.a. om følgerne og ændringer i 1. og 2. række af træer.

Jan Welt Jessen

Jan Welt Jessen spurgte, hvis Banedanmark skal fjerne genbrugsstationen, som er meget forurenede, hvor langt graver I ned. Fjerner I det hele, eller fjerner I kun det, som er nødvendigt for at anlægge banen. Bliver der taget hensyn til grundvandet, så det ikke kommer til at skade grundvandet?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at udgangspunktet er at vi fjerner det hele men det afhænger af den anlægsmetode som bliver valgt. Det sikres, at der ikke spredes forurening til grundvandet, så der bliver taget hensyn til grundvandet.

Kit Sørensen

Kit Sørensen spurgte, om det er Banedanmarks ansvar at retablere el, vand og kloak, som overskæres under anlægsarbejderne?

Banedanmarks kommentarer

Henry Nissen Martensen svarede, at det er en del af projektet, at ledninger bliver reableret, herunder at Banedanmark har kontakt med de ledningsejere og forsyningsselskaber, som ejer ledningerne, med henblik på at nødvendige reableringsarbejder bliver udført.

Kristian Terp

Kristian Terp spurgte, hvorvidt hjortevildt vil opfatte banen som en forhindring, og hvorvidt hjortevildt kan have veksler over banen. Vil det ikke være som russisk roulette for dyrene at gå over sådan en bane, hvor der kører fire tog i timen. Der er masser af mindre og større hjortevildt, som går mellem markerne og Hovedskov?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at der er anlagt faunapassager, som passer til hjortevildt og også kronvildt på flere steder på strækningen. Der er anlagt ledebepantninger, så dyrene lærer at finde hen til faunapassagerne. På nuværende tidspunkt er der ikke lagt an til, at der skal være faunapassager ved Hovedskov.

Knud Petersen

Knud Petersen spurgte, om der bliver sat hegn op langs med banen. Hvis der ikke gør, bliver det livsfarligt for kreaturer og heste at færdes i området?

Banedanmarks kommentarer

Henry Nissen Martensen svarede, at Banedanmark ikke er pligtig til at opsætte hegn. Hvis man har dyr, som køer og heste og andet, så er det den pågældende ejer af dyrene, som er pligtig til at indhegne omkring dem. Det er det også i haver, hvor der er børn. Hvor der er færdselsårer, stier eller veje langs med banen, vil der nogen steder blive opsat hegn, så man ikke lige kan passere ud på banearealet. Generelt så hegnes der ikke omkring banen.

Anonym

Anonym spurgte, om vildt, der bliver ramt af et tog med 250 km/t. Det er hverken kønt for dyret eller toget. Så når der kommer en kommentar på, at lige syd for Hovedskov, er der en del færdsel med vildt, er det noget, som Banedanmark tager med og overvejer i forhold til at hegne af for vildt. Også

af hensyn til togene?

Banedanmarks kommentarer

Anne Birgitte Hansen svarede, at høringen er præcis for det her. Når nu flere i aften taler om vildt ved Hovedskov, så går Banedanmark hjem og vurderer det igen. Toget tager ikke skade af sammenstødet. Toget bliver efterfølgende sendt på værksted for at tjekke om eks. bremsekabler skal reparerer.

Veje og adgang

Bent Sørensen

Bent Sørensen spurgte, om hvordan han får dyrene ud på markerne i anlægsperioden?

Banedanmarks kommentarer

Henry Nissen Martensen svarede, at Banedanmark tilbød dig før at tage en snak efter borgermødet lige præcis om din situation.

H.C. Hansen

H.C. Hansen spurgte, om Banedanmark har overvejet, hvor meget lukning af Hadrupvej vil belaste Kirkedalsvej, for der er betydeligt mere trafik på de to veje, end man umiddelbart forestiller sig?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at Banedanmark har været ude og kigge på vejene og har lavet en kortlægning af de enkelte veje. For nogle veje er der udført trafiktællinger. For mindre veje er det bedste skøn, hvor meget trafik, der kører på dem. Dels ved at vurdere, hvor mange ejendomme, der er i nærheden, og dels ved at vurdere, hvad der er af bysamfund. Banedanmarks vurdering er, at der er kapacitet nok i området til at Hadrupvej kan lukkes, men Banedanmark vil kigge på det igen.

Jan Wett Jessen

Jan Wett Jessen spurgte, hvis man får anlagt en ny længere adgangsvej til sin bolig, og der muligvis vil køre landbrugsmaskiner, som vil ødelægge vejen. Kan det være rigtigt at vi selv skal forestå arbejde og udgifter til at vedligeholde vejen?

Banedanmarks kommentarer

Henry Nissen Martensen svarede, at i princippet er det sådan, at grundejere selv skal forestå arbejde og udgifter til vedligeholdelse af vejen. I det konkrete eksempel, kan det godt være, at der er en

kompensation, som ikke kan vurderes her. Hvis det er en fælles privat vej, er det brugerne af vejen, som bliver pålagt at vedligeholde vejen efter normale betingelser og bestemmelser. Normalt er det sådan, at de brugere, som kører i store landbrugsmaskiner, bidrager mere end de brugere, som kører i almindelige biler. Det er ikke noget Banedanmark pålægger eller bestemmer.

Lasse Rasmussen

Lasse Rasmussen spurgte, hvis I eksproprierer en vej, som I skal have vejret på, er det så også jer, som står for vedligeholdet af vejen?

Banedanmarks kommentarer

Henry Nissen Martensen svarede, når Banedanmark eksproprierer en vej, så eksproprierer vi adgangen til en vej. Det kan vi kun gøre, hvis det i forvejen er en privat fællesvej. Der kan vi gå ind som yderligere part, og så bidrager vi til vedligeholdelsen på lige fod med alle andre brugere af den pågældende vej. Banedanmark vil køre på vejen i forbindelse med arbejdet på vores baner. I perioder, hvor vi bruger vejen meget, fordi vi skal lave anlægsarbejder eller vedligeholdelsesarbejder, så gør vi noget mere ud af vedligeholdelsen af vejen, i forhold til de perioder, hvor vi ikke bruger vejen.

Kim Frederiksen

Kim Frederiksen spurgte, hvis det her projekt bliver til noget og man vælger Sydøstligt alternativ og lukker Engmarksvej, så har jeg 43 cm grusvej nu, men når man lukker Engmarksvej, får jeg nok 30 meter. Er det mig selv, der skal vedligeholde vejen og betale for det, selv om man bliver påført et stykke nyt vej?

Banedanmarks kommentarer

Henry Nissen Martensen svarede, hvis vi forestiller os, at det sker i forbindelse med en ekspropriation, så får grundejeren en engangskompensation ved ekspropriationen. Efterfølgende er det grundejer, der vedligeholder egen indkørsel.

Station

Helle Lervad

Helle Lervad spurgte, hvis der kommer en station i Solbjerg, har det så konsekvenser for den planlagte station i Hovedgård i forbindelse med letbanen?

Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at det ikke er Banedanmark bekendt, at der skal letbane til Hovedgård. Der har været drøftelser om stationen i Hovedgård skal genåbnes. Det kan ikke siges, om det vil have nogen betydning. En station i Solbjerg og en station i Hovedgård vil i givet fald være på to forskellige banestrækninger.

Jens Wilhelm Brix svarede, at hvis der kommer en station i Solbjerg, så vil den sandsynlige togbetjening være, at man laver det omtalte togbytte, så et regionaltog, som i dag kører via Skanderborg, kører via Solbjerg på den nye bane i stedet for, samt at lyntoget kører via Skanderborg. Derved vil det nok blive sværere at finde et egnet tog, der vil kunne betjene en eventuel station i Hovedgård. Men det er lidt spekulativt. Banedanmark bekendt er der ikke aktuelle planer om at åbne stationen i Hovedgård.

Kaj Jessen

Kaj Jessen spurgte, hvis den her bane bliver gennemført og står færdig i 2031, åbner man så Hovedgård station, så man kører Hovedgård, Skanderborg Aarhus. Med den nye bane bliver der bedre plads på de eksisterende skinner, og dermed er der større sandsynlighed for, og en rigtig god grund til, at åbne Hovedgård station, hvor den ligger nu. Er det hvad man gør, som en afledt effekt?

Banedanmarks kommentarer

Jens Wilhelm Brix svarede, at der bliver bedre mulighed for at køre flere tog, når vi får en udvidet kapaciteten, og det giver så også bedre mulighed for at betjene flere stationer. Om der så er vilje til at købe den yderligere togtrafik i den sidste ende og ad åre. Det ved vi ikke i Banedanmark.

Betina Søreide Lose takkede for en god debat. Banedanmark har fået nogle helt konkrete ting med hjem, som skal undersøges, hvilket netop er en del af formålet med denne høring. Banedanmark opfordrer til, at I skriver høringssvar, vi vil gerne have dem. Tak for i aften.