



# Referat af borgermøde for Ny bane Hovedgård - Hasselager

*Borgermødet blev afholdt den 17. januar 2018 kl. 19.00 i Skanderborg Kommunes rådhus, Skanderborg Fælled 1, 8660 Skanderborg*

Der var cirka 220 fremmødte til borgermødet.

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

Ordstyrer var Trine Sick.

Borgermødet varede fra kl. 19.00 til kl. 22.30.

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](http://www.bane.dk/hovedgaard-hasselager) under "Borgermøder".

Efter pausen var der debat og spørgsmål fra salen i cirka to timer. 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 hørings svar til projektet på mail [hovedgaard-hasselager@bane.dk](mailto: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**

Lise Præstgaard spurgte, hvad lang vi kan forvente, at perioden bliver, fra der træffes en politisk beslutning om, hvilken linjeføring, det skal være, til at anlægsarbejderne går i gang. Hvis der går lang tid, skal VVM'en så opdateres?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at anlægsarbejdet med Ny bane Hovedgård - Hasselager er nødt til at blive indpasset i alle de andre arbejder, Banedanmark har planlagt i de kommende år, som elektrificeringer, fornyelsesprojekter, hastighedsopgraderinger, signalprogrammet. Det er Banedanmarks forventning, at anlægsarbejderne kan komme til at ske fra 2026, ensbetydende med at banen kan ibrugtages i 2030 eller 2031. Der må dog tages forbehold i forhold til signalprogrammet, som er det største udviklingsprojekt nogensinde i Banedanmark. Men der ligger nu en revideret tidsplan for signalprogrammet.*

*Anne Birgitte Hansen svarede, at fordi der i dette projekt kan gå lang tid, inden det skal besluttes og udføres, så bliver der lagt supplerende naturundersøgelser ind med henblik på at opdatere VVM-materialet.*

-----

Ole Stenholt kommenterede, at det har en voldsom effekt på salg af en ejendom i forhold til liggetid og salgspris, og det har det haft i de sidste to år. Set fra de berørte, er det sjofelt, at der skal gå så lang tid. Det er mange penge, det handler om.

### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark tager bestik af de politiske beslutninger, der bliver truffet om udførelse, og så er Banedanmark nødt til at indpasse projekterne i den takt, de bliver besluttet. Der er nogle fornyelsesarbejder, der ikke kan skubbes så meget rundt på, fordi den grundlæggende bane skal fungere, og der er et signalprogram, hvor signaler skal udskiftes først. Men Banedanmark har fuld forståelse for argumentet.*

-----

Ulrik Eberth spurgte, hvorfor blev VVM-rapporten forsinket cirka halvandet år?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at da man vedtog finansloven for 2017, da var togfondens forligskreds rigtig ivrige efter at komme til at forhandle de projekter, som de havde indplaceret i togfondens fase 1. Dvs. at de ville gerne i gang med at diskutere elektrificering og hastighedsopgradering.*

Banedanmark forsøger hele tiden at tilpasse os, så vores beslutningsgrundlag passer ind i politikernes tidsplaner. Så i 2017 var der fokus på, at det var elektrificering og hastighedsopgradering, der skulle køre, og også med nogle fremrykkede tidsplaner. Samtidig sagde politikerne også, at de først var klar til at behandle togfondens fase 2 projekter i 2019. Så det er ikke en tidsplan Banedanmark har haft indflydelse på. Men det er en tidsplan Banedanmark pejler op i mod. Det er en politisk valg, hvornår man vil behandle de her projekter i togfondens fase 1 og 2.

-----

Ulrik Eberth spurgte, om det ikke er et problem, at ingen af de tre nuværende linjeføringer, ikke har været i idéfasehøring, fordi da der var idéfasehøring, var der kun to linjeføringer, og de lå et andet sted?

#### **Banedanmarks kommentarer**

Betina Søreide Lose svarede, at i forhold til de to linjeføringer, som var med fra togfundsrapporten og med i idéfasehøring, er det helt normalt for alle togprojekter og også vejprojekter. Når man tager beslutning om, hvad man gerne vil undersøge på så tidligt et stadie, så er det nogle første streger, der er lavet på et kort. Når Banedanmark får projekterne og begynder at lave VVM-vurderinger af dem, så starter vi også med at projektere dem, så det at projekter bliver ændret undervejs, og får et andet udtryk, det er helt normalt. Der er ikke nogle fast praksis for, hvornår man skal lave en supplerende idéfasehøring. Banedanmark var ude at holde et orienteringsmøde efter idéfasen, hvor Banedanmark fortalte, at vi havde tilføjet den centrale linjeføring. Der foreligger ikke en beslutning om en Central linjeføring. Der er en offentlig høring nu, hvor der er mulighed for at komme med kommentarer. VVM-høringen har fuldstændig samme vægt, som idéfasehøringen. Banedanmark har ikke lavet nogen indstilling, og der er ikke truffet nogen politisk beslutning endnu.

-----

Søren Lassen spurgte, om det ikke er bemærkelsesværdigt, at der kun kom 25 høringssvar i idéfasen, og at der til dette VVM-høringsmøde er over 200 deltagere?

#### **Banedanmarks kommentarer**

Betina Søreide Lose svarede, at idéfasehøringen blev annonceret på samme måde i aviserne, som vi har gjort her med den nye offentlige høring. Det er ikke unormalt i forhold til andre offentlige høeringsprocesser Banedanmark har haft, at det er når projekterne får rigtigt liv og begynder at fylde noget, og folk får opmærksomheden hen på det. Altså at Banedanmark får relativt få svar i idéfasehøringen, og vi får en del mere opmærksomhed i VVM-høringen. Men hvis der er noget, man føler, man gerne ville have sagt dengang i idéfasehøringen, så er muligheden der nu igen her i den nye offentlige høring.

-----

Bent Jacobsen, Skanderborg byråd (V), spurgte, om kommunens høringssvar skal køre efter direkte at

svare direkte på VVM-vurderingen, eller om byrådet må indsende nye forslag. Vil andre idéer, som f.eks. udretning af den eksisterende jernbane mellem Aarhus og Skanderborg blive modtaget og sendt videre ind til Folketinget, når den kommer. For hvis den gør det, så vil jeg da håber at den kommer?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at der er absolut ytringsfrihed, og det er der også i hørings svar. Banedanmark lukker ikke for gode idéer, når der er holdt en idéfasehøring. Kommer der forslag ind, kigger Banedanmark nøgternt på dem. Hvor langt forslagene kommer i processen, det kommer an på hvor gode forslagene er. Politikerne får alle hørings svar i uredigeret form, så de kan se, hvad der er kommet frem af forslag. Endvidere får politikerne hørings svarene i en komprimeret form, hvis der er flere, der har stillet de samme forslag, og med Banedanmarks bemærkninger til det. Så der er fuld åbenhed omkring, hvilke hørings svar, der er kommet ind, og dermed også, hvilke forslag, der er stillet.*

-----

Ole Stentoft spurgte, om at vi lever i en verden, hvor fleksibilitet er vigtigt, og vi skal kunne bevæge os frit, f.eks. med elbiler og førerløse biler, så har Banedanmark tænkt på andre trafikløsninger end via stålskinner?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark deltager i en gruppe om mobilitet på tværs, hvor man kigger på, hvordan vores samfund bliver, når der er selvkørende biler. Vejdirektoratet er også godt i gang med at kigge på, hvad det betyder for vejnettet. Det indspil Banedanmark har haft er om, hvor kan jernbanen stadigvæk have sin styrke, i de store byer, hvor der er meget trængsel, og på de lange strækninger, hvor man skal køre hurtigt og fragte mange mennesker. På det konkrete projekt fra Hovedgård til Hasselager har Banedanmark fået et mandat til at undersøge en bane i forhold til timemodellen.*

-----

Birthe Madsen spurgte, om der er en dato for den politiske beslutning i 2019, eller om det blot er ved årets udgang?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark ikke har nogen indflydelse på det. Transportministeriet understøtter, hvornår politikerne kan mødes på året. Banedanmark skal være klar med beslutningsgrundlaget i løbet af 2018.*

-----

Anonym spurgte, hvor meget må et projekt ændre sig efter 1. høring, før der skal gennemføres en

ny?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at det er der ikke nogen fast praksis for. Men hvis man synes der er nogle ting, man ikke fik sagt under idéfasehøringen, eller i forlængelse af det afholdte orienteringsmøde efter idéfasehøringen, så kom med det nu.*

-----

### **Linjeføringer**

Frank Farså spurgte, om Skanderborg Kommunes perspektivplaner og kommuneplan fra 2016 udlægger området mellem Hørning og Blegind som areal for byudvikling af attraktive boliger, altså en sammensmeltning af de to byområder. Hvorfor lægger Banedanmark kun kommuneplanen fra 2013 til grund for redegørelsen. Kan Banedanmark omgøre kommuneplaner?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Anne Birgitte Hansen svarede, at Banedanmark har haft en dialog med Skanderborg Kommune om sammenvoksningen af Hørning og Blegind. Der ligger ikke nogle aktuelle planer om, at de to byer skal vokse sammen, og der er ikke vedtaget lokalplaner om det. Så ind til da, kan man ikke tage hensyn til det. En anlægslov vil kunne overrule en kommuneplan.*

*Betina Søreide Lose svarede, at netop dette er beskrevet i VVM-redegørelsen, som en ulempe ved den Vestlige linjeføring. Det handler om at fortælle, hvilke konsekvenser de forskellige linjeføringer har.*

-----

Anonym spurgte, hvorvidt sammenvoksningen af Hørning og Blegind ikke er et tilsvarende scenarie som udstykningerne i Solbjerg tæt ved den Østlige linjeføring?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at Banedanmark har behandlet det i forhold til planforhold i VVM'en.*

*Anne Birgitte Hansen svarede, at Banedanmark udarbejder en endelig udgave af VVM-materialet inden det afleveres i 2018, hvor materialet bliver opdateret.*

-----

Svend Åge Sørensen spurgte, hvorfor flytter man ikke Aarhus Banegård ud til motorvejen og kobler letbanen på. Så kan man også få parkering, i stedet for at folk kører til Skanderborg og parkerer der, for at tage toget derfra. Dette kan vel også spare millioner af kroner?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Jens Wilhelm Brix svarede, at forslaget med en station ved motorvejen har nogle store fordele i*

forhold til folk, som skal køre igennem mod Aalborg. Men rigtig mange, af dem der bruger toget, skal ind til midten af Aarhus, og de vil få en meget stor ulempe. De vil få en meget længere rejsetid, hvis de først skal skifte og derefter med en letbane eller et tog, der kører ind af den eksisterende bane. Det vil være en meget stor ulempe for et meget stort rejsesegment. Der er flere rejsende, der skal ind mod Aarhus, end videre mod Aalborg. Banedanmarks vurdering er klart, at der er flere der får ulempe end fordele. Det har været nævnt, at det er en fordel for dem, som kommer til i bil, fordi det er nemmere at komme til i bil ude ved motorvejen, end det er inde i Aarhus. Det segment er der, og det er ikke ubetydeligt. Men det er stadig Banedanmarks vurdering, at det samlet vil give en betydelig ulempe at flytte Banegården så langt ud af byen. I det kommunalpolitiske perspektiv har det ikke haft nogen større interesse.

-----

Anonym spurgte, om Banedanmark konkret har undersøgt togpassagerernes hjemadresser, mig bekendt bor der ikke mange omkring hovedbanegården. Folk i periferien af Aarhus transporterer sig fra boligområder i periferien ind til midtbyen for at komme med toget ud af midtbyen igen?

#### **Banedanmarks kommentarer**

Jens Wilhelm Brix svarede, at Banedanmark i anden sammenhæng har udført nogle relativt detaljerede undersøgelser af togpassagererne i Aarhus. Konklusionen var der, at der er betydelige rejsestrømme til Aarhus banegård i midtbyen via gang og cykel og de helt nære ting. Det ved vi også fra de undersøgelser, der hedder turundersøgelser fra Danmarks Statistik, hvor der findes et meget stort statistisk materiale. Banedanmark har en rapport liggende om det, så vi har gjort undersøgelser. Banedanmark lægger denne rapport på nettet.

-----

Randi spurgte, om det ikke er muligt at udvide det eksisterende anlæg, som ikke medfører samme miljøpåvirkning, og hvor der ikke skal tages lige så mange VVM-hensyn. Tid er ikke milliarder værd?

#### **Banedanmarks kommentarer**

Betina Søreide Lose svarede, at hvis det man gerne vil politisk, er at lave en timemodel med et superlyntog, som kører mellem Odense og Aarhus, så kan man ikke gøre det på den eksisterende bane og opnå den rejsetidsgevinst, der er forudsat. Den eksisterende bane er ikke lavet med kurveradier til høje hastigheder. Man kan køre med relativt høje hastigheder, men man kan ikke få hastigheden op på 250 km/t og få den rejsetidsgevinst man ønsker. Om det er 3,5 mia. kr. værd, det er der nogle politikere, der må tage stilling til.

-----

Sander Sieuwerts spurgte, om Banedanmark kan sige hvor transformatorstationen ved Gjesing kommer til at ligge?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at en transformatorstation skal placeres så tæt ved skinnerne som muligt, dvs. i realiteten lige ved siden af skinnenettet, og der skal være vejadgang til den. Der hvor transformatorstationen forventes placeret, vil være ved Nygårdsvej.*

-----

Anonym spurgte, om placering og visualisering af masterne?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at masterne er nogle trådnetsmaster, som er svære at se på visualiseringer. På en af visualiseringerne på den Centrale linjeføring vil man kunne se den ene mast. Masten vil blive placeret, hvor Lervejen krydser banen på den Vestlige og den Centrale linjeføring og hvor Rantzausgavevej krydser banen på den Østlige linjeføring. Placering af transformatorstationer og master er på nuværende tidspunkt Banedanmarks bedste bud på, hvor de kunne ligge.*

-----

Karl Jørgen Hansen spurgte, om det er undersøgt, hvad det vil koste økonomisk og også tidsmæssigt, hvis der laves tunneler under Vejle Fjord og også under Solbjerg og Solbjerg-Stilling Sø. I Danmark har vi lavet tunneler en række steder, f.eks. Aalborg, Silkeborg, Storebælt?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at Banedanmark har lavet nogle meget indledende screeninger af, hvad sådanne tunneler vil koste. Merprisen vil være cirka 1 mia. kr. og den under Solberg-Stilling Sø vil være en lille smule billigere, men det er i den størrelsesorden vi taler om.*

-----

Ulrik Ebert spurgte, om hvilken af de tre linjeføringer, som Banedanmark foretrækker?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark forventer, at vi kommer til at lave en faglig indstilling af den linjeføring, som Banedanmark foretrækker. En række forhold indgår i en sådan indstilling, bl.a. hvad Banedanmark får ud af denne offentlige høring, hvor mange mennesker, der blive berørt af de forskellige løsninger, ekspropriationer, rejsetid, økonomi m.m. Sammenvejning af disse forhold på en fornuftig måde er ikke let. I beslutningsgrundlaget gør Banedanmark det tydeligt omkring vægtning af de forskellige forhold og under hensyn til de præmisser, vi har haft for at løse opgaven. På Ny jernbane over Vestfyn blev Vejdirektoratet bedt om at lave en anbefaling, og politikerne endte så i øvrigt med at vælge noget andet.*

-----

Anonym spurgte, om Banedanmark som teknikere har en favorit i forhold til linjeføring?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at Banedanmark undersøger de tre linjeføringer ligeværdigt, og at Banedanmark ikke har en favorit på nuværende tidspunkt. Som det fremgår af VVM-redegørelsen er der fordele og ulemper ved alle tre linjeføringer. Hvis Banedanmark i sidste ende bliver bedt om, at komme med en indstilling, når vi har været gennem hele VVM-processen og er færdig med anlægsoverslag og samfundsøkonomi mm., kan Banedanmark ud fra nogle objektive kriterier lægge fordele og ulemper sammen, og komme med et facit og en indstilling.*

-----

Thorbjørn spurgte, om togene ikke kan komme med færgen til Kalundborg i stedet?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark kigger på infrastrukturprojekter og har en bestilling og et mandat til at finde ud af, hvordan man kommer mellem Hovedgård og Hasselager.*

-----

Andreas spurgte, om investeringen der skal til for at lave banen modsvarer den fordel, som man får ved de seks minutters sparet rejsetid?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at det er en politisk vurdering, om det er et projekt de ønsker at realisere.*

*Jens Wilhelm Brix svarede, at forud for togfondsforhandlingerne lå nogle regnestykker fra Trafikstyrelsen, hvor man havde lavet samlede samfundsøkonomiske beregninger i en stor trafikprognosemodel, dels hvor mange tror man kommer til at bruge en ny bane, og dels hvor meget tid de vil spare. Opgjort efter de gængse samfundsøkonomiske metoder, nåede man frem til et udmærket resultat. På de enkelte strækninger udarbejdede man et indeks, hvor man opgjorde, hvor meget de sparede timer ville have kostet i anlæg. På Hovedgård til Hasselager indgik seks minutters rejsetid og 7 mio. passagerer om året.*

-----

## **Ekspropriering**

Lisa Præstegård spurgte, om hvordan man vurderer væsentligheden af ekspropriation i VVM'en kontra det forhold at borgere ikke bliver eksproprieret. Mange vil nok mene, at det er værre ikke at blive eksproprieret end at blive eksproprieret?

#### **Banedanmarks kommentarer**



*Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark har lavet en nærhedsanalyse for at beskrive, hvor mange der bliver påvirket af banen. Nærhedsanalysen viser et bredere billede af, hvor mange der bliver påvirket af de forskellige linjeføringer.*

*Anne Birgitte Hansen svarede, at væsentlighedskriteriet er i hvilken grad, man bliver påvirket. Dem som f.eks. søger fremrykket ekspropriation, der går man ud og kigger specifikt på ejendommen. Det er en vurdering fra sag til sag, og det er en kompliceret skala.*

-----  
Ole Stenholt spurgte, hvordan udregnes en erstatning ved ekspropriation?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Henry Nissen Martensen svarede, at der er mange former for erstatninger i forbindelse med sådant et projekt, f.eks. huse, der bliver totaleksproprieret, eller marker. Ekspropriationer er ikke noget Banedanmark gør, det er noget en kommission gør, som består af en kommissarius, en landinspektør, to medlemmer udpeget af Kommunernes Landsforening og to medlemmer udpeget af Transportministeriet. Det er folk, der alle er vant til at vurdere ejendomme og arealer. Det er dem, som bestemmer, hvad erstatningen skal være. En ekspropriationsproces har to aktiviteter ud over, at der først skal laves noget papirarbejde. Dels holdes en besigtigelsesforretning, hvor de berørte på det afsnit af banen, som man holder besigtigelsesforretning på, bliver personligt indkaldt til et arrangement, hvor der bliver fortalt om projektet, og hvor man kan forelægge sine synspunkter over for kommissarius i enenum eller i plenum. Formålet med besigtigelsesforretningen er, at kommissionen efterfølgende godkender projektet. I den forbindelse kan der måske være nogle justeringer, som Banedanmark er nødt til at gøre. Dernæst gennemføres ekspropriationen, ved at kommissionen kommer ud på stedet hos den enkelte grundejer og ser på tingene. Hvis det er en ejendom eller bolig, så besigtiger man indenfor, og hører om historikken i forhold til større renoveringer mm. Er der marker og skovarealer, så tager man ud og besigtiger tingene på stedet.*

-----  
Jens Broholt spurgte, om at man bliver stavnsbundet, inden Banedanmark finder ud af hvad I vil, og han vil gerne sælge huset i dag?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Henry Nissen Martensen svarede, at der er to former for ekspropriation. Dels ordinær ekspropriation, som beskrevet ovenstående. Dels fremrykket ekspropriation, som giver mulighed for at blive eksproprieret i princippet allerede nu eller på et hvilket som helst tidspunkt før projektet er besluttet, og hvor man skal opfylde en række kriterier. Der er et specifikt lovgrundlag, som ligger til grund for begge ekspropriationsformer, og den følges.*

Kurt spurgte om, hvordan Banedanmark forholder sig til herlighedsværdier?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Henry Nissen Martensen svarede, at Banedanmark som sådan ikke har nogen holdning til herlighedsværdier, for i en ekspropriationsforretning er Banedanmark en part lige som ejeren. Banedanmark har en mening om, hvad en given ting skal koste i en given situation, men det er kommissarius og kommissionen, der bestemmer, hvordan det skal prissættes. Herlighedsværdi bruges i mange forskellige sammenhænge, så derfor kan der ikke siges noget generelt om, hvorvidt det kan prissættes eller ej.*

*Anne Birgitte Hansen svarede, at Banedanmark har lavet et fagnotat, som hedder Befolkning og menneskers sundhed, og det er her, at man samler de ting op, som man ikke kan måle og veje. Det er bl.a. herlighedsværdi, og altså også den bekymring, der dækker over det, som du kalder stavnsbundet. Dette er beskrevet, og det går videre til politikerne. De bekymringer er med i VVM'en.*

-----

Jan kommenterede, at man skal få en ejendomsmægler på, førend de kommer, for I får ikke den pris, som det er værd. Og i forhold til herlighedsværdi, så betaler vi for det igennem vores ejendomsskatter, så hvem betaler for den herlighedsværdi, som vi mister?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Henry Nissen Martensen svarede, at ved en ekspropriationsforretning har man ret til at tage en bisidder med f.eks. en advokat eller en ejendomsmægler. Kommissionen giver normalt et beløb til sådan en bisidder. Hvis ikke man er tilfreds med den pris, som man får tilbudt, kan man gå gennem en taksationsforretning, som er en tilsvarende kommission, der kommer ud på stedet og ser på tingene. Hvis man stadig ikke tilfreds, har man mulighed for at gå til domstolene.*

*Betina Søreide Lose svarede, at der er nogle regler, der er som de er, og det er ikke sådan, at fordi man får udsigt til en bane, som man ikke havde udsigt til før, så er man pr. definition berettiget til en erstatning. Det forsøger Banedanmark at kommunikere i VVM'en ved at beskrive, hvor mange der er påvirket af banen inden for 100 meters afstand. Så kan man diskutere om det er rimeligt eller ej, når man betaler sin ejendomsskat, men her holder vi os til reglerne.*

-----

Helle spurgte, hvor mange der på nuværende tidspunkt er blevet eksproprieret på de tre linjeføringer.

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Anne Birgitte Hansen svarede, at ved de fremrykkede ekspropriationer, så er der to på Vestlig linjeføring, tre på Central linjeføring og en på Østlig linjeføring, hvor vi har imødekommet ønsket om fremrykket ekspropriation.*

-----

Anonym spurgte, hvordan Banedanmark vurderer virkningen på miljøet, når I laver disse forandringer. I det åbne land vil denne vansiring af landskabet stå de næste 200 år. Mennesker kan gøre noget i forhold til hvor de bor og kan flytte, men landskaber kan ikke flytte?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Anne Birgitte Hansen svarede, at i fagnotatet om visuelle forhold, som er et af baggrundsnotaterne til VVM-redegørelsen, går man ind og kigger på ændringerne og det som kommer til at ske i landskabet. Man kigger på det både i anlægsfasen, mens vi bygger jernbanen, f.eks. på Stilling-Solbjerg Sø, og hvad sker der så efterfølgende i driftsfasen, når jernbanen er færdigbygget og toget kører. Det er opsummeret til et vist niveau i VVM-redegørelsen, men for en grundigere analyse, må der henvises til det nævnte fagnotat. Stier og rekreative forhold bliver også beskrevet og man sikrer at adgangen opretholdes.*

-----

#### **Trafikale gevinster**

Morten Viring spurgte, hvordan man sparer de 6 minutter?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Jens Wilhelm Brix svarede, at den nye bane er 23 km lang, og den eksisterende bane er 29 km lang, hvilket giver en forskel på seks km. På den eksisterende bane kører vi op til 180 km/t, men den snor sig meget og der er derfor hastighedsnedsættelser i de kurvede forløb. Så den gennemsnitlige hastighed er 140 km/t på hele strækningen, som er det, man køreplansmæssigt vil kunne køre med. Hvis man kørte 140 km/t på den nye bane, ville man spare to et halvt minut på grund af den reducerede afstand på seks km. Den resterende rejsetidsbesparelse kommer af at sætte hastigheden op til 250 km/t. Hvis kun man kører 200 km/t på den nye bane, så er der en rejsetidsgevinst på 5 minutter.*

-----

Vibe Jelsbak spurgte, om 0-alternativet ikke er i spil. Der er mange i Skanderborg, som ikke får en gevinst af, at vi får færre tog fra Skanderborg til København?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Jens Wilhelm Brix svarede, at i det oplæg, som lå i togfondsrapporten, skulle der være en ny hurtig linje helt op til Aalborg, som ikke skulle stoppe mellem Odense og Aarhus. Det er nyt i forhold til i dag, og det er den linje, der sørger for, at man kan komme ned på lidt under en time i rejsetid. Så skulle man bevare en linje, som svarer mere til det lyntog, der kører i dag med stop i Odense, Fredericia, Vejle og Horsens, men altså ikke i Skanderborg, fordi dette tog skulle ad den nye bane. Så hvis man vælger et oplæg, som ser sådan ud, så bliver betjeningen af Skanderborg dårligere end i dag.*

-----

Flemming Gjesing spurgte, om hvorfor bruge så mange milliarder på at ødelægge så meget natur for

få minutters køretid, når I kan nøjes med at udvide den bane, som er her i forvejen?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at det ikke er alle, der får glæde af projektet. Tanken bag timemodellen var, at fra tilstødende byer, hvis man skulle rejse langt, kunne det måske godt betale sig at tage ind til f.eks. Aarhus og tage superlyntoget derfra. Men i andre situationer, vil det ikke give nogle fordele. Hvis toget skal kunne køre så hurtigt, så er der nogle krav til de gradienter og kurver, som kan være på banen, og så kan man ikke gøre det på den eksisterende bane, men må anlægge en ny bane med et meget ligeud forløb med meget svage kurver. Det har ikke været intentionen at ramme skønne naturområder.*

-----

Kurt Larsen spurgte, om at det er en bunden opgave, men det forhindrer vel ikke Banedanmark i at opponere imod, at det her ikke er fremtidssikret. Kigger man til udlandet, kører de med luftpudetog?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at det ville være dejligt med tog, som kunne køre endnu hurtigere. Det er DSB, som indkøber tog efter aftale med vores politikere, og der ligger ingen planer om, at man vil op til endnu højere hastigheder.*

*Lars Deigaard svarede, at det vi arbejder med her er en konventionel jernbane, som bliver bygget efter de europæiske normer og standarder. Skal man lave et teknologispring, så er det en helt anden opgave, som man skal gribe an på overordnet niveau i forhold til, hvor banerne skal hen i fremtidens Europa.*

*Jens Wilhelm Brix svarede, at Banedanmark har bygget den fremtidssikring ind, at på selve linjen som den snor sig igennem landskabet, vil det være muligt at opgradere banen til 300 km/t*

-----

Søren Erik konstaterede at de som bor hvor togene holder, får en trafikal gevinst, men har Banedanmark opgjort, hvor mange af de øvrige passagerer, der får en tillægsomkostning i minutter, for at nogle kan få en gevinst?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Jens Wilhelm Brix svarede, at det også er andre tog end superlyntogene, som får glæde af udbygningerne. Der er tænkt i at hele togsystemet skal fungere bedre. Det er ikke sådan, at fordi der kører hurtige tog, så kommer det de andre tog til ulempe. Men i togfondsrapporten var der nogle byer, som f.eks. Skanderborg, hvor det ikke var den bedste plan. Men det er jo noget, der kan arbejdes videre med. Det er rigtigt, at det primært er folk, der bor i nærheden af en station, som har gavn af togene.*

---

## Broer og veje

Arne Ryge Petersen spurgte, om at på Central linjeføring går Blegindvej ind på Gammel Horsensvej via en nybygget rundkørsel, som giver en del ekstra støj, fordi trafikken skal accelerere ned og op. Kan man ikke føre Blegindvej i en tunnel, som man gør i dag, under Gammel Horsensvej og den nye bane?

### *Banedanmarks kommentarer*

*Bent Alsted svarede, at Banedanmark har kigget på, hvordan vi løser problematikken med, at banen skal passere Gammel Horsensvej på det sted. Vi har tegnet en hel del på forskellige løsninger. Vi er endt med den løsning, som er præsenteret i forslaget nu, fordi vi mener, at det giver den bedste trafikale afvikling. Banedanmark er ikke enig i, at rundkørsler er en ulempe. Blegindvej får en fordel, fordi den nu får en direkte forbindelse til Gammel Horsensvej.*

---

Anonym spurgte, om Banedanmark har regnet på den mertid, som en rundkørsel vil medføre fra Gammel Horsensvej ind til Solbjerg?

### *Banedanmarks kommentarer*

*Bent Alsted svarede, at nej det er der ikke regnet på.*

*Lars Deigaard svarede, at det ikke er noget Banedanmark har lavet beregninger på. Men man kan godt forestille sig, at i et beslutningsgrundlag, vil Banedanmark beskrive, hvad der er af trafikale sideeffekter ved rundkørsler. Den gennemkørende trafik kan opleve en mindre forsinkelse, men nogle steder kan rundkørsler måske også løse nogle opstuvningsproblemer.*

---

Jytte Jensen spurgte, hvorfor er dæmningshøjden på 11 meter plus 8 meter master ved Blegind Mose på den Vestlige linjeføring ikke er belyst i VVM-rapporten?

### *Banedanmarks kommentarer*

*Lars Deigaard svarede, at VVM-redegørelsen er et sammendrag af de samlede undersøgelser, som Banedanmark har lavet. Der foreligger en lang række rapporter nedenunder, hvor tingene er beskrevet. Omkring dæmningshøjden ved Blegind Mose er det beskrevet i fagnotatet om anlægsbeskrivelse, hvor selve det fysiske anlæg er beskrevet. Det er en prioritering af, hvor meget man kan få med i sådan en VVM-rapport.*

---

Ole Stenholt spurgte, hvad skal man gøre, for at ændre den beslutning, at Haldshavevej skal lukkes?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at du bør indsende et hørings svar med gode argumenter for, hvorfor Haldshavevej skal vedblive med at være åben. Der er nogle tekniske forhold, der gør at Banedanmark har beskrevet, at den bliver lukket, da det ikke er ligetil i forhold til banens passage at opretholde den som åben. Der findes nogle andre veje i nærheden, som man også kan køre af og trafikken på den i dag er relativt beskedent.*

-----

Jan Christensen spurgte, om hvad der er lavet af undersøgelser omkring bropillernes placering i forhold til, at der er et kæmpe grundvandsreservoir i området. Hvad kan der ske, hvis bropillerne, der skal nedbankes, bliver så dybe, så de bryder ned til grundvandet?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at som forberedelse til projektet, er der gennemført en lang række geotekniske undersøgelser i området og også på søen, hvor en borerig har været ude og lave borer og der er lavet en række skanninger hen over søen. Det er ikke fast bund, der er i området. Hvis det er den Vestlige linjeføring, man ender med at bygge, vil man i givet fald skulle ud og lave en lang række yderligere geotekniske undersøgelser, inden man begynder at sætte nogle bropiller. Banedanmarks risikovurdering er, at det kan laves, men det er ikke nemt, og vi har i vores budget indlagt penge til, at det er et område med blød bund, og der skal arbejdes med det.*

-----

Anonym spurgte, om det ikke vil sige, at Banedanmark er nødt til at skrive i VVM-rapporten, at det er uafklaret, hvorvidt bropillerne er stabile, og hvad broen vil koste?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Bent Alsted svarede, at nej, Banedanmark skal ikke skrive, at det er uafklaret. På basis af de geotekniske undersøgelser, som er udført, er der udarbejdet et projekt, som gør, at vi kan få bropillerne til at stå stabilt. I et detailprojekt vil der være behov for yderligere undersøgelser, for vi har ikke været ude at lave borer for hver enkelt bropille, som man vil gøre, når man skal til at lave et detailprojekt.*

*Lars Deigaard svarede, at når Banedanmark prissætter et projekt som dette, går vi ud og laver nogle forundersøgelser og opstiller nogle forudsætninger på den baggrund, i forhold til hvad det vil koste. I den sammenhæng laver Banedanmark også en vurdering af, om der på dette sted er en stor usikkerhed om økonomien, så der skal indlægges en reserve til at håndtere dette. På den baggrund kan Banedanmark komme med et kvalificeret bud på, hvad en bro vil koste over Stilling-Solbjerg Sø.*

-----

Katrine spurgte, hvad når ekstra borer bliver lavet, og Banedanmark f.eks. finder ud af, at der er

nogle steder, hvor det ikke kan lade sig gøre at etablere bropiller. Hvor meget kan I så flytte på broen?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Bent Alsted svarede, at det ikke kan konkluderes på nuværende tidspunkt, at det ikke kan lade sig gøre. Fordi der vil altid kunne findes en anden teknisk løsning. Det kan godt være, at det er nødvendigt at ramme nogle dybere pæle, eller lave et større fundament, for at få det til at bære. Men der kan findes en teknisk løsning på det. Man kan ikke flytte linjen f.eks. 30 meter, hvis undergrunden skulle være bedre der. Det er det samme argument, at man ikke bare kan flytte linjen 30 meter for at undgå f.eks. et hus. Fordi de kurveradier vi opererer med, for at kunne køre med den hastighed, som vi skal køre med, de binder tracéet temmelig meget.*

-----

Ulrik Eberth spurgte, og studsede over at det er lige dyrt at bygge op til flere broer, som der er på Vestlig linjeføring, i forhold til at etablere en bane gennem Solbjerg, hvor der er noget fladt at bygge på. Hvad er der indlagt af buffer i budgetterne?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at Banedanmark ikke er færdige med at beregne anlægsoverslagene. I VVM-rapporten er det beskrevet, at Østlig linjeføring vil koste 3,5 mia. kroner, på baggrund af de undersøgelser, som Trafikstyrelsen lavede. Efter projekteringen kan Banedanmark nu se, at der er nogle ting, der er dyrere og billigere på de forskellige linjeføringer. Banedanmark har en forventning om, at Østlig linjeføring vil have det laveste anlægsoverslag, mens Central og Vestlig linjeføring vil være i størrelsesordenen 10 % dyrere. At anlægsoverslaget for Central linjeføring ligger i samme størrelsesorden som for Vestlig linjeføring skyldes, at på Central linjeføring skal banen igennem Solbjerg, hvilket ikke er nemt, bl.a. fordi meget jord skal graves væk, og mange veje skal omlægges. Ved prissætning af projekter arbejder Banedanmark efter retningslinjer, som findes i Ny anlægsoverslag fra Transportministeriet. Prisen er baseret på mængde gange pris, og hvis der er særlige forhold omkring usikkerhed, så lægges der reserver ind til det. I den sidste ende indlægges et korrektionstillæg på yderligere 30 % for at fange, hvis der kommer uventede ting. Disse procedurer er beskrevet i detaljer på Transportministeriets hjemmeside.*

-----

Helle påpegede at det af billedmaterialet fremgår, at Søvejen vil blive tosporet med cykelsti i begge sider. I dag kan man knap nok komme forbi hinanden med to biler. På hvor stort et stykke af Søvejen har I tænkt jer at lave den ændring?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at det ikke er Banedanmarks hensigt at gøre Søvejen bredere. Banedanmark præciserer dette i høringsnotatet.*

*Bent Alsted svarede, at de steder, hvor Banedanmark laver nye vejanlæg, der laver vi ikke vejen nødvendigvis kun i den bredde, som vejen har i dag. Banedanmark kigger på, hvilke anbefalinger, der ligger i vejreglerne, og derfor laver vi vejene lidt bredere, end de typisk vil være ude på landet i*

*dag. Det er ikke meningen, at der skal være cykelsti på Søvejen, så hvis det er vist på en visualisering, så er det forkert.*

-----

Danny spurgte, om den 11 meter høje dæmning og de 8 meter høje master ved Blegind Mose, som der ikke var plads til at nævne i VVM-rapporten, at der kan man frygte, at politikerne ikke har tid og kræfter til at læse de bagvedliggende bilag. Så kan man overtale Banedanmark til at skrive det ind i VVM-rapporten.

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at det vil Banedanmark indskrive i VVM-rapporten.*

-----

### **Støj og vibrationer**

Brian Jonassen kommenterede, at sammenfatningen i VVM-rapporten er mangelfuld i forhold til støj og personlig påvirkning. Primært fordi vi har med mennesker at gøre, som ikke aktivt har valgt at bo ved siden af et teknisk anlæg. Vi bygger op af motorveje og jernbaner, men der kan man gå ud og høre, hvad man køber sig ind til. Her får vi jernbanen ned over os. Synes at Banedanmark får det til at se billigt ud, eksempelvis på Vestlig linjeføring med 9 eksproprieringer og 19 støjbelastede boliger sammenholdt med 306 boliger, som ligger inden for 300 meter.

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Anne Birgitte Hansen svarede, at de antal støjbelastede boliger, 19 og 12 og 5, på henholdsvis Vestlig, Central og Østlig linjeføring, er der, hvor togene på den nye bane vil overskride de vejledende grænseværdier. Det er hvad Banedanmark er nødt til at forholde sig til, og hvor der er mulighed for at få tilskud til facadeisolering, så man kommer ned under de vejledende grænseværdier. Banedanmark anerkender, at en ny bane vil give en ændring i støjbilledet og også visuelt i landskabet. Nærhedsanalysen drejer sig om, hvor mange boliger, der ligger inden for 100, 200 og 300 meter fra banen. Det er ikke boliger, der er støjbelastede. Fagnotatet om befolkning og menneskers sundhed samler op omkring, hvordan banen påvirker de mennesker, som bliver nabo til banen. På baggrund af borgermøderne og høringssvarene kigger Banedanmark på VVM-redegørelsen, hvorvidt den skal opdateres, også i forhold til disse emner.*

-----

Frank Farsø spurgte hvorfor Banedanmark har valgt at køre banen så snart på Blegind by og faktisk inden for byskiltet. Banedanmark må være vidende om, at det giver støjgener i et boligområde, så kunne I ikke have flyttet banen. Støj og vibrationer er noget af det mest markante naboer til en bane kan opleve, fordi det trænger sig ind på en?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at Banedanmark anerkender, at banen kører tæt på Blegind. Den*



*oprindelige linjeføring kørte også tæt på Blegind på den modsatte side af byen. Det svære er, at Banedanmark har nogle kurveradier, vi skal forholde os til, og som sætter rammerne for, hvordan banen kan køre. Banedanmark har arbejdet med, hvordan banen kan komme forbi Blegind. Ved den modsatte side af Blegind, der ligger mosen. Hvis vi gik længere væk, så ville det være vanskeligt ved den sydlige del af søen, hvor landskabet bliver meget kuperet.*

---

## Elektrificering

Ulla spurgte, hvorfor kørestrømsledningerne skal hænge over toget?

### *Banedanmarks kommentarer*

*Henry Nissen Martensen svarede, at de tog, som kører i Danmark og også i Europa, er tog, som nedtager strømmen fra kørestrømsledninger hen over toget. Det er den teknologi, man bruger til den type tog. Der findes tog, som aftager strøm på andre måder, f.eks. metroen i København, som har en skinne ud til siden, som griber om elsystemet. Der er ikke andre muligheder end luftledninger ved denne type tog.*

---

## Natur og rekreative områder

Danni Rahbek spurgte, om at landskabet omkring Stilling-Solbjerg Sø er tillagt særlig landskabsværdi, er omfattet af landskabsfredning og betragtes at have regional/national vigtighed. Hvorfor er dette ikke nævnt i resuméet i VVM-rapporten. Kan man få ordet landskabsfredninger ind i resuméet?

### *Banedanmarks kommentarer*

*Anne Birgitte Hansen svarede, ja det vil eksplicit blive nævnt i resuméet, at der er en fredning ved Stilling-Solbjerg Sø. Det er ikke muligt at indskrive ordet landskabsfredning, da fredningernes formål i store træk er enslydende: De har alle til formål at opretholde status quo og dermed sikre, at arealernes karakter af landbrugs- og skovbrugsejendomme opretholdes. Fredningen indeholder forbud mod beplantning.*

---

Danni Rahbek spurgte, om Pilbrodalen er et værdifuldt landskab, bl.a. fordi den i en beskeden størrelse rummer de terrænelementer, som traditionelt anses for typiske for tunneldale. Hvorfor er krydsning ved Pilbrodalen på Vestlig linjeføring ikke beskrevet i VVM-rapporten?

### *Banedanmarks kommentarer*

*Anne Birgitte Hansen svarede, at det er vanskeligt at sammenfatte alt på de 84 sider, som VVM-rapporten fylder. Banedanmark har i VVM-rapporten beskrevet påvirkningen af dallandskaberne samlet i nogle sætninger. Banedanmark vil eksplicit beskrive Pilbrodalen i den opdaterede version af*

VVM-rapporten? I VVM-redegørelsen på s. 9 tabel 1 ved den vestlige linjeføring er Pilbrodalen ved Vitved allerede nævnt under væsentlige påvirkning af sårbare landskaber.

-----

Danni Rahbek spurgte, om at Banedanmark vil genetablere den natur, som I kommer til at ødelægge, dobbelt et andet sted. En ting er, at det er svært at genskabe 1000 år gammel mose eller kulturlandskaber. Men hvad lægger Banedanmark til grund for prisfastsættelsen, og hvem bestemmer, hvor det skal være?

#### **Banedanmarks kommentarer**

Anne Birgitte Hansen svarede, at Banedanmark har en dialog med kommunen om, hvor og hvordan det skal genetableres, samt også med de implicerede lodsejere. Det er en praksis, som er velfungerende, og mange af Banedanmarks afværgeforanstaltninger lykkes rigtigt fint. Banedanmark har en overvågning, hvor vi går ind og følger afværgeforanstaltningerne i op til fem år på flere af stederne. Erstatningsområderne er ikke valgt endnu, fordi der ikke er valgt linjeføring. Til den tid skal der være en dialog med lodsejere, og der skal måske indgås private aftaler om pleje og pasning.

-----

Ulrik Eberth spurgte, om Banedanmark kunne have løst opgaven uden at berøre fredede områder?

#### **Banedanmarks kommentarer**

Anne Birgitte Hansen svarede, at der er fordele og ulemper, og det er der på alle tre linjeføringer. Det må man summe op og sammenholde i sidste ende. De linjeføringer, der ligger nu er en afvejning af mange ting, og er et bedste bud. Det er ikke korrekt, at fordi man har en anlægslov, som principielt kan overrulle fredninger, så gør man bare det. Banedanmark overvejer meget nøje, hvor og hvordan banen etableres, også i forhold til fredninger. Banedanmark har en dialog med fredningsmyndigheder og styrelser, der er inde over disse ting. Anlægsarbejderne overvåges undervejs med henblik på, at de forhold, der kommer til at gælde i en anlægslov i forhold til fredninger, bliver overholdt.

-----

Ulrik Eberth spurgte, om at dallandskaberne er udpeget som bevaringsværdige landskaber, og er dermed tillagt en lokal og kommunal vigtighed. Hvorfor er dette ikke nævnt under konsekvenser for natur og miljø, under Resumé i VVM-rapporten?

#### **Banedanmarks kommentarer**

Anne Birgitte Hansen svarede, at hvis der er huller i VVM-rapporten, hvor tingene ikke er beskrevet eksplicit i længere sætninger, så vil det blive skrevet ind i den opdaterede VVM-rapport.

-----

Jette Petersen spurgte, om at der på skinner afises med urea på banelegemet, som jo er gødning med mulig miljøbelastning med kvælstof. Er der lavet miljøberegninger på dette?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Anne Birgitte Hansen svarede, at det spørgsmål tager Banedanmark med hjem til vores driftsorganisation og så svarer vi på det i høringsnotatet.*

-----

Niels Morsbo spurgte, om hvad grunden er til, at der under oplægget blev vist en visualisering af Vestlig linjeføring, men ikke af Central og Østlig linjeføring?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at Banedanmark i dag har fokuseret på Vestlig linjeføring. På Banedanmarks hjemmeside kan man via vignetter på det dynamiske kort åbne visualiseringer for alle tre linjeføringer. På borgermødet i Solbjerg i morgen prioriterer Banedanmark Central og Østlig linjeføring.*

-----

Ole Stenholt konstaterede, at det ville have været fantastisk, hvis vi i invitationen var blevet informeret om denne prioritering.

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark noterer sig det i forhold til annonceringen og det fokus, der har været på de enkelte møder. Banedanmark har prioriteret at vise de linjeføringer, som berører de områder, vi holder borgermøder i. Så intentionen er, at det skal modtages på den måde. Og det er så ikke blevet kommunikeret klart nok. Mødereferaterne fra alle tre borgermøder bliver offentliggjort i løbet af februar måned.*

-----

## **Andet**

Ulrik Eberth spurgte, om Vitveds karakteristiske og tydelige stjerneudskiftning er udpeget som et bevaringsværdigt kulturmiljø. Hvorfor at beskrivelsen af stjerneudstyknngen ved Vitved og Blegind ikke belyst i VVM-rapporten?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Anne Birgitte Hansen svarede, at teksten om dette muligvis er blevet for komprimeret i VVM-rapporten, så vi sætter nogle flere ord på i den opdaterede version af VVM-rapporten.*

-----

Lise Præstgård spurgte, om målemetoden til, hvor meget påvirkes et landskab, og hvad kendetegner et landskab. Ordet robust bruges mange gange. Der er ikke mange mål på den skala, der er robust og ikke robust. Så hvad kendetegner helt præcist et robust landskab. Kan der i VVM-rapporten eller i baggrundsnotatet stå lidt mere om, hvordan definitionerne skal forstås mere specifikt?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Maria Douglas Stilling svarede, at i VVM sammenhænge er der nogle forhold, man kan lave meget præcise vurderinger af, f.eks. når man har en grænseværdi. I forhold til landskabet, er det en vurdering, som laves ud fra en række faglige og objektive kriterier. Overordnet er der de sårbare landskaber og de robuste landskaber. Omkring landskaber har landskabsarkitekter lavet en landskabskarakteranalyse, som bruger en anerkendt metode, kaldet landskabskarakteranalysen, hvor alle eksisterende udpegninger bliver kortlagt og optegnet, f.eks. værdifulde landskaber, geologiske interesser, GIS-analyser af naturværdier, gamle istidslandskaber mm. I landskabskarakteranalysen kigger man på, hvad de forskellige landskabstyper i området kan bære af ændringer, f.eks. i forhold til tekniske anlæg.*

*Et robust landskab er dele af landskabet, som man mener har kapacitet til at rumme ændringer i højere grad end andre områder. Robuste områder er landbrugsområder, som er mere storkuperede, og som man mener bedre kan bære ændringer, og det er hvad man i denne sammenhæng vil kalde et robust landskab.*

*Sårbare landskaber er de meget fine og kuperede områder, som man typisk vil sige er sårbare over for ændringer, som f.eks. Pilbrodalen og Stilling-Solbjerg Sø.*

*Der er ikke nogen facitliste, hvor tingene er fuldstændig definerede i forhold til, at når det ser sådan eller sådan ud, så er der tale om et landskab, der enten er robust eller er sårbart. Banedanmark kigger på, om definitionen er beskrevet tilstrækkeligt i fagnotatet.*

-----  
Katrine Nymark spurgte, om den tunge trafik kommer til at gå gennem Vitved under anlægsfasen på en eventuel Vestlig linjeføring. Det er et relativt sårbart vejnet, som i forvejen er belastet af landbrugsmaskiner, så hvem tager sig bagefter af de små veje, som ikke kan klare den tunge trafik de udsættes for i anlægsfasen?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Bent Alsted svarede, at det på nuværende tidspunkt er svært at sige, hvordan arbejds trafikken vil køre. Typisk vil man i udbudsmaterialet indskrive nogle restriktioner, hvor trafikken må køre. Det kunne så være, at man lavede en vurdering, at trafikken ikke må køre igennem Vitved. Vejenes tilstand bagefter vil være et forhold mellem anlægsmyndigheden og kommunen. Vejene vil typisk være kommunevej eller private fællesveje, og så er det kommunen, der er vejbestyrelse. Så det vil være kommunen, man skal afklare med, hvem der har forvoldt eventuelle skader på vejene. Der er*

ikke på nuværende tidspunkt taget højde for anlægslogistikken, og hvor biler og maskiner i tilknytning til anlægsarbejdet skal køre. Hvis der kun er én adgangsvej, så vil det typisk være nødvendigt at gøre noget ved den vej bagefter, hvis den er blevet kørt i stykker, og det vil være en del af anlægsomkostningerne. I projektet er der blevet indlagt nogle generelle omkostninger til arbejdsplads og adgangsveje.

-----

Ulrik Eberth spurgte, om der er nogen logisk forklaring på, at man i VVM-rapporten ændrer enhed i prisfastsættningen?

#### **Banedanmarks kommentarer**

Lars Deigaard svarede, at det ene sted, er det størrelsesordenen 10 %. Det andet sted har vi angivet et spænd på 50-100 mio. kr.

Betina Søreide Lose svarede, at det Banedanmark kan love er, at når vi skal aflevere beslutningsgrundlaget i løbet af 2018, så har vi tal med de samme enheder og med den samme nøjagtighed for de løsninger vi kigger på. Der er ikke noget spekulation i, hvordan tallene er angivet i VVM-rapporten.

-----

Ulrik Eberth spurgte, om at Banedanmark ville lave nogle observationer efterfølgende, f.eks. af flagermus og nok nogle af de andre bilag 4 arter. Hvad nu hvis bestanden falder, pakker man så togbanen sammen. Hvad gør man så?

#### **Banedanmarks kommentarer**

Anne Birgitte Hansen svarede, at Banedanmark har udpeget nogle steder, hvor man overvåger. Det er beskrevet i fagnotatet om natur. Man overvåger, hvad der sker, og hvis afværgeforanstaltningen ikke virker, kigger Banedanmark på det og gør noget ved afværgeforanstaltningen, og finder en løsning på det.

-----

Anonym kommenterede, at Banedanmark går godt til opgaven, men det er også tydeligt, at det i lever af, er at lave jernbane. I visualiseringer bliver det meget idyllisk stillet frem. F.eks. er der ikke en visualisering ind mod jernbanen og Vitved. Det er billeder i visualiserer ud over markerne med bølgedale. Så ser det måske ikke så graverende ud. Synes at Banedanmark sælger den lidt bedre end den er. Synes at Banedanmark skal overveje at vis det nu som det er og vis også de byer, som i rammer, så man kan se, hvordan det ser ud ude fra, når man kigger ind mod en lille by med broen foran. Der bør i steppe lidt op. Os der har fulgt med i sådanne nogle projekter i mange år, savner hele tiden, at når i laver jeres projektberegninger, at i husker tallet pi, for det ender altid med, at det er cirka tre gange dyrere, end det er skrevet ned på papiret. Så enten har i ikke været ret gode til at

regne, eller også er det den nemmeste måde at få projektet igennem på, og så kan vi nok finde pengene bagefter. For hvorfor er der så lidt forskel på prisberegningen for Vestlig linjeføring og Central linjeføring. Jeg kan ikke få det til at passe sammen. Så jeg synes, at Banedanmark er lidt løse med tallene.

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at i beslutningsgrundlaget i sidste ende, der udregner Banedanmark detaljerede anlægsoverslag. Banedanmark arbejder efter nogle faste retningslinjer for, hvordan man projekterer anlægsprojekter. Når Banedanmark har et anlægsoverslag i sidste ende, så skal det gennemgå en ekstern kvalitetssikring af en uvildig part, inden det bliver lagt op til politisk beslutning. Det er ikke en kvalitetssikring, som Banedanmark forestår, og det er ikke af et firma, som Banedanmark har udpeget, men et firma, som Transportministeriet udpeger.*

-----

Betina Søreide Lose kommenterede, at borgermødet i dag, tog længere tid end planlagt, men det er et udtryk for en meget stor spørgelyst og idérig debat. Banedanmark håber, at I har fået svar på det meste. Der er nogle enkelte ting, som vi tager med hjem og vender tilbage med i høringsnotatet. Banedanmark synes, at det har været et godt borgermøde. Det er rart, også når man fortæller om sådan et infrastrukturprojekt, som har så mange virkninger, at vi kan holde en ordentlig tone og tale om tingene. Med de ord. Tak for i aften.