



# Referat af borgermøde for Ny bane Hovedgård - Hasselager

*Borgermødet blev afholdt den 1. februar 2018 kl. 19.00 i Spektrum i Odder,  
Parkvej 5, 8300 Odder*

Der var cirka 45 fremmødte til borgermødet.

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

Ordstyrer var Trine Sick.

Borgermødet varede fra kl. 19.00 til kl. 21.15.

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 "Høringsproces" og "Borgermøder".

Efter pausen var der debat og spørgsmål fra salen i cirka en 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](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.

## Linjeføringer

### Ole Lyngby Pedersen

Ole Lyngby Pedersen spurgte, om man har tænkt på at opgradere den nuværende linjeføring over Skanderborg til højhastighed?

#### Banedanmarks kommentarer

*Jens Wilhelm Brix svarede, at der ikke er planer om at opgradere den eksisterende strækning over Skanderborg. Der blev lavet undersøgelser i Trafikstyrelsens forundersøgelser i forbindelse med Togfonden, om det var muligt at opgradere den eksisterende strækning fra Hovedgård via Skanderborg til Aarhus. I dag kører man op til 180 km/t på banenettet i Danmark. På strækningen mellem Hovedgård og Skanderborg, er der stort set ingen muligheder for hastighedsopgradering. Man kan i dag ikke nå makshastigheden på 180 km/t på denne strækning, fordi der er mange kurver i et relativt bakket terræn. På strækningen mellem Skanderborg og Aarhus er der også nogle kurver, men der er nogle muligheder for at forøge hastigheden fra 180 km/t til 200 km/t på nogle delstrækninger. Vurderingen i togfondsrapporten var en samlet rejsetidsbesparelse på 20 sekunder.*

-----

### Ole Lyngby Pedersen

Ole Lyngby Pedersen spurgte, hvor meget skov bliver berørt på den linjeføring, som går igennem Odder Kommune ved Torrild Nørreskov?

#### Banedanmarks kommentarer

*Anne Birgitte Hansen svarede, at der ikke skal fældes fredsskov i Odder Kommune. I fagnotatet om arealbehov, som ligger på nettet, er en række tabeller, som er opdelt på kommuner, og hvor det fremgår, hvor meget skov, der skal fældes, og hvad arealbehovet i øvrigt er.*

-----

## Trafikale forhold

### John Rosenhøj

John Rosenhøj spurgte, om Banedanmark kan bekræfte at prisen for projektet er 5 mia. kr. og ikke 3 mia. Hvad med at få regnet på den eksisterende bane og mulige rejsetidsbesparelser der. 5 mia. kr. kan bruges på mange andre projekter. Banedanmark har mange spor, hvor der ikke kan køres, når det fryser 20 °C eller er 30 °C varmt eller bladene falder. Det var måske bedre, at bruge de samme penge til at få det til at fungere, som vi har i forvejen.

#### Banedanmarks kommentarer

Lars Deigaard svarede, at i VVM-redegørelsen fremgår et anlægsoverslag på 3,5 mia. kr. for dette projekt, som stammer tilbage fra de undersøgelser, der blev udført i forbindelse med Togfonden og beslutningsgrundlaget der. Banedanmark opdaterer anlægsoverslagene nu i forhold til det beslutningsgrundlag, som Banedanmark afleverer senere på året, så det er opdateret og detaljeret i forhold til den viden vi har nu. Ved togmateriel, som kan køre op til 250 km/t, er der en rejsetidsbesparelse på 6 min på strækningen. Ved togmateriel, som kan køre op til 200 km/t, er der en rejsetidsbesparelse på 5 min på strækningen.

---

### **John Rosenhøj**

John Rosenhøj spurgte, om det er samfundsøkonomisk ansvarligt at bruge 5 mia. kr., som er det tal jeg har fra pålidelig kilde, altså bruge så mange milliarder på så få minutter, når I har så meget skrammel, som ikke duer?

### **Banedanmarks kommentarer**

Lars Deigaard svarede, at Banedanmark laver en samfundsøkonomisk beregning af projektet i forhold til, hvad det er for en forrentning samfundet får ved at investere de her penge. Så er det i sidste ende et politisk valg, om man synes, det er fornuftigt, eller man hellere vil bruge statens penge på nogle andre ting.

Jens Wilhelm Brix svarede, at der blev lavet nogle indledende betragtninger i Trafikstyrelsens forarbejde i togfondsrapporten. Der nåede man frem til, at denne strækning var en af de bedre. Man lavede en samlet samfundsøkonomi af hele togfondsprojektet ved at vurdere de forskellige strækninger, i forhold til hvor meget man troede, de ville koste, og hvor mange passagerer man troede ville bruge dem. Altså hvor fik man mest ud af, at lægge pengene og lave en bane. Ny bane Hovedgård - Hasselager var en af de strækninger, som kom bedst ud.

I forbindelse med beslutningsgrundlaget laver Banedanmark en revideret samfundsøkonomi, hvor vi opgør, hvor meget tid, der bliver sparet, for hvor mange mennesker og hvad det er værd år for år. Resultatet af dette bliver sammenholdt med anlægsudgifterne. Og så er der også sparet drift, for når man kører hurtigere, så bruger man togmaterielet i kortere tid, og så behøver man ikke så meget togmateriel, så man beslaglægger en mindre del af togflåden, når man kommer hurtigere frem, så det kommer også med i regnestykket. Det gør man alt sammen op, hvad det koster og hvad man sparer, og så får man nogle resultater ud af det, som kan sammenholdes med andre projekter.

---

### **Bjarne Lundgren Terp**

Bjarne Lundgren Terp spurgte, i forhold til det store regnskab og at folk kommer seks minutter hurtigere frem. Passagerer, som er vant til at rejse, sidder i togene og arbejder, så det vil sige, at de får 6 minutters kortere arbejdstid. Passagerer, som ikke arbejder, er så seks minutter kortere på

Facebook. Hvor er det, at man har regnet frem til, at det vil være en rigtig god idé med 6 minutters rejsetidsbesparelse.

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Jens Wilhelm Brix svarede, at det handler om prisen på rejsetid, som var et stort studie, der blev lavet for cirka ti år siden, men prisen fra denne beregning fremskriver man til i dag. Ved nogle store komplicerede metoder undersøgte man, hvad folk er villige til at betale for at komme hurtigere frem i transporten, og man estimerede en gennemsnitsværdi for alt transport. Til privat transport blev der estimeret en pris på 85 kr. pr. time. For erhvervsture er det noget mere i forhold til arbejds lønninger m.m., som indgår. Hvis togene kører hurtigere, kommer man hurtigere frem, men man har også mulighed for at komme længere væk på den samme transporttid, så man får udvidet sin aktionsradius. Når man forbedrer transportnetværket udvides aktionsradius, som bliver større. At man får flere motorveje, gør at det er nemmere at bo og arbejde med større afstand, og så stadig nå det inden for den samme transporttid. Det giver sig udslag i et bedre arbejdsmarked. Dette smitter af på priserne i sidste ende. I beregningerne er det den samme pris, der bruges på bane- og vejprojekter.*

---

#### **Jørgen Kristensen**

Jørgen Kristensen spurgte, om det er rigtigt, at de undersøgelser med de 80 % af togpassagererne, som stiger af på Aarhus H, er fra år 2000, for siden da er der kommet 1,7 mio. flere biler til?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Jens Wilhelm Brix svarede, at Banedanmark hører det som en opfordring til, at vi får kigget tallene grundigt igennem, når vi afleverer beslutningsgrundlaget.*

---

#### **Anonym**

Anonym konstaterede, at de trafikale forhold i centrum af Aarhus, er umulige, og de bliver værre og værre, fordi der er et bystyre, der kun arbejder inden for Ringgaden. Hvorfor undersøger man ikke det alternative forslag at lave en ny hovedbanegård ude ved Lyngby, hvor der skal bygges et nyt centralværksted til de nye tog. Og den alternative linje, skal starte enten i Skanderborg eller i Hørning. Hvorfor kasserer man fuldstændig det forslag?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at det også har været et tema på et af de andre borgermøder, hvor Aarhus Kommune var til stede. Kommunen har meldt klart ud, at de ikke er interesseret i en banegård uden for byen. Det er ikke en del af Banedanmarks mandat, at undersøge parkeringsforholdene ved Aarhus hovedbanegård, men vi er opmærksomme på, at parkeringsforholdene er vanskelige. Banedanmark vil gerne i forbindelse med beslutningsgrundlaget kigge på passagertallene i forhold til*

Aarhus banegård endnu en gang. Det er Banedanmarks overbevisning, at langt hovedparten af de rejsende skal ind til Aarhus, og det derfor ikke giver det store rationale med en ny banegård uden for byen. Endvidere vil sådan et projekt drive nogle ganske store anlægsomkostninger, hvis man skal etablere en ny banegård uden for Aarhus, og lave de yderligere investeringer, der skal til. Derfor er en sådan løsning blevet fravalgt ret tidligt i processen.

-----

### **Jørgen Kristensen**

Jørgen Kristensen spurgte, om at i togfundsrapporten står, at der bliver en forøgelse af passagergrundlaget med 60 % inde på Aarhus H, hvordan vil I styre det?

#### **Banedanmarks kommentarer**

Jens Wilhelm Brix svarede, at det ikke er noget Banedanmark styrer. Vi laver en trafikal forbedring, og så laver man nogle prognoser i nogle beregningsmodeller, som kører efter den logik, at når man forbedrer nogle transportforhold, så kommer der flere rejser. De 60 % er beregnet i sådan et modelregnestykke. Banedanmark reviderer prognoserne og de samfundsøkonomiske beregninger i forbindelse med beslutningsgrundlaget. I forhold til biler og adgang til toget, er biler et vigtigt transportmiddel. Noget af det Banedanmark har fået ud af de her borgermøder er det absolutte fokus på, at Skanderborg er et godt sted at køre til i bil. Så tanken fra togfundsrapporten med at køre lyntog uden om Skanderborg, vil i den forbindelse være en dårlig idé. Banedanmark har lavet nogle regnestykker, som peger i samme retning, så det er noget, som forventes at blive afspejlet i beslutningsgrundlaget.

-----

### **Broer og veje**

#### **Palle Toftegaard Jensen**

Palle Toftegaard Jensen spurgte, hvad er det som afgør om en vej lukkes, eller der skal laves en vejbro eller togbro. Jeg bor selv på en vej, som jeg gerne ser lukket permanent, Krogstrupvej. Hvad er begrundelsen for at Haldshavevej lukkes og ikke Krogstrupvej?

#### **Banedanmarks kommentarer**

Lars Deigaard svarede, at Banedanmark har haft dialog med de berørte kommuner om vejføringer. I forhold til Krogstrupvej har der ikke været et ønske om at lukke denne. Hvilke veje, der lukkes, er et spørgsmål om, hvor mange biler og hvilken trafik der er, samt om der er alternative veje omkring. Der er færre antal biler, der kører på Haldshavevej, end der kører på Krogstrupvej. Hvis man af lokale trafikale årsager vil noget andet i forhold til lukning af Krogstrupvej, så bør det spørgsmål adresseres som et kommunalt spørgsmål.

#### **Claus Damkjær**

Claus Damkjær kommenterede, om Haldshavevej kan føres under broen ved Rindelev Bæk. Der er ikke meget trafik derude, det giver bare mig en omvej til arbejde på 5 km. Men der er jo svaret på det i henhold til ovenstående.

-----

## Ekspropriation

### Brian Jonassen

Brian Jonassen spurgte, hvorfor der i VVM-rapporten ikke er en eventuel betragtning om byggelinjer, som kan pålægges i henhold til jernbanelovens §34. Byggelinjer kan ligge i 10 år med en gangs forlængelse i maks. 10 år. Her har vi en stavnsbinding, som ikke er betragtet i forhold til, hvad der skal bruges af midlertidigt og permanent arealbehov. Kan vi risikere, at få pålagt byggelinjer ved siden af de linjer, der er nu, hvilket betyder, at skal der ske udvidelser på de huse eller virksomheder, som ligger der, så er det med dispensation fra den pågældende minister.

### Banedanmarks kommentarer

*Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark ikke har stor tradition med byggelinjer omkring banerne. Det er noget Vejdirektoratet bruger en del, men der er ikke mange fortilfælde af det på banerne. Banedanmark vender tilbage med et svar i referatet.*

***[Det er fortsat ikke afklaret om der pålægges byggelinjer efter valg af linjeføring. Der foregår dialog mellem Banedanmark og Vejdirektoratet desangående.]***

-----

### Bjarne Lundgren Terp

Bjarne Lundgren Terp påpeger at han er ejer af jorden, hvor de tre linjeføringer samles, og hvor de skilles igen. Så lige meget hvilken linjeføring, der vælges, så får han 30 hektar på den ene side og 30 hektar på den anden side, og den jord, der ligger længst væk, har han ikke adgang til. Hvordan kapitaliserer man værditabet ved ikke længere at have én stor mark. Hvad gør man der?

### Banedanmarks kommentarer

*Henry Nissen Martensen svarede, at under ekspropriationsprocessen vil man forsøge at lave jordfordeling, så man har jorden på den side af jernbanen, hvor ens ejendom ligger. Det kan ikke lade sig gøre i alle tilfælde. Så hvis man fortsat har jord på den anden side af banen i forhold til ejendommen, skal man kunne komme dertil. For den ekstra omvejskørsel, får man omvejerstatning. Erstatningen bestemmes af kommissionen, som kommer ud og tager stilling til, hvilken erstatning, der skal udbetales, og hvilken jord, der skal omfordeles, samt hvad kvaliteten af jorden er. Kommissionen er en uvildig instans, som har stor erfaring med dette.*

*Betina Søreide Lose svarede, at statens kommissarius, hvor der er én i Jylland og én på Sjælland, ikke*

*laver andet end værdifastsættelser af ejendomme. Der er en helt fast proces, hvor de laver en besigtigelsesforretning, hvor man taler om tingene, og en taksering, hvor man aftaler, hvilken erstatningsstørrelse, man skal have. Der er ikke så mange erfaringer med at lave nye baner, men problematikken er den samme, som når man laver nye veje og motorveje, at nogle bliver særligt berørt og får deres jord skåret over. Kommissionen har faste procedurer for, hvordan de griber det an og værdisætter ejendomme og jord. Det er en kendt problemstilling det her. Og når det er sagt, så fuld anerkendelse af den ærgerlige situation, som spørgeren bliver bragt i.*

---

## **Støj og vibrationer**

### **Stig Buchardt**

Stig Buchardt spurgte, om at den nye bane primært er beregnet til persontrafik i forhold til banens konstruktion og gradienter, men det er nævnt flere gange, at der muligvis kan blive tale om godstrafik også. Godstog har andre egenskaber end persontog, herunder et anderledes og værre støjbillede. Er støjberegninger lavet på baggrund af persontrafik, eller er de lavet på baggrund af godstrafik også? Medregnes den tid, der er stille imellem togene, i støjberegningen?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at Banedanmark har lavet støjberegninger med to passagertog i timen i hver retning. Banedanmark har også lavet støjberegninger i forhold til, hvad konsekvensen er, hvis der kommer til at køre godstog på banen. Hvis der kører godstog på banen, vil der være op til to boliger yderligere, som vil være støjbelastet over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Det fremgår i sammenfatningen af VVM-redegørelsen, og det er uddybet i fagnotatet. Der er to måder at opgøre støjbelastning på, enten den gennemsnitlige støjbelastning hen over døgnet, eller en maksimal støjbelastning. Gennemsnitsbetragtningen vil vægte højest, hvis der kører mange tog. På denne strækning med færre tog, vil det være maksimalstøjen, som man vurderer på, dvs. støjen fra hver tog passage.*

### **Brian Jonassen**

Brian Jonassen kommenterede, at Banedanmarks resume er rigtigt om støjbelastede boliger, i forhold til dem, som Banedanmark skal bekoste penge på at lydisolere, men det er ikke i forhold til velbefindende og herlighedsværdi.

---

### **Jørn Village Jensen**

Jørn Village Jensen spurgte, om det er korrekt, at hvis der kører godstog, så skal Banedanmark oftere ud og måle på skinnerne, fordi godstogene belaster skinnerne mere end hurtigtogene. Så giver det ikke kapacitetsproblemer, fordi Banedanmark skal køre med værktøjet ude på skinnerne?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Jens Wilhelm Brix svarede, at det er korrekt, at godstog slider mere på skinnerne end persontog, så alt andet lige vil det udløse et større vedligehold. På denne bane forventes ikke mange godstog. I støjberegninger er der regnet med fire godstog om dagen, hvor der kører cirka ét godstog om dagen i dag på den eksisterende bane via Skanderborg. Så Banedanmark har lagt en god buffer ind i støjberegningerne og det vil Banedanmark tilsvarende gøre, når vi regner på slid.*

-----

#### **Randi Nielsen**

Randi Nielsen spurgte, om det i VVM'en kun er Miljøstyrelsens grænseværdier, der tages højde for. Vil der ikke i VVM'en være muligt at medtage nogle andre støjberegninger, som rækker længere ud, og som viser noget om velbefindende for borgere m.m.?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at Banedanmark regner med de vejledende grænseværdier fra Miljøstyrelsen. Men Banedanmark vil undersøge om det er muligt på baggrund af de gennemførte beregninger også vurdere støjdbredelsen under de vejledende grænseværdier.*

-----

#### **Ole Sørensen**

Ole Sørensen spurgte, om godstog skal køre om dagen eller om natten?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at Banedanmark har indregnet fire godstog i døgnet i støjberegningerne. Banedanmark kan ikke på nuværende tidspunkt svare på, hvornår på døgnet godstogene kommer til at køre.*

-----

## **Natur og rekreative områder**

#### **Randi Nielsen**

Randi Nielsen spurgte, hvornår elektrificeringen af Skanderborg skal foregå. Kommer det med i VVM, at en elektrificeret 0-løsning er en bedre løsning end den tilsvarende strækning i dag?

### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark er ved at lave en ny anlægsplan, som beskriver tidspunktet for de enkelte anlægsarbejder. Elektrificeringen er med den nuværende plan færdig på hele strækningen fra Fredericia til Aarhus i 2024.*



*Jens Wilhelm Brix svarede, at ved beregning af samfundsøkonomi og i forhold til 0-løsningen er der regnet med eltog via Skanderborg, dvs. de fremtidige tog og ikke de tog, som kører i dag.*

---

#### **Jørgen Kristensen**

Jørgen Kristensen spurgte, hvilket signalsystem kommer man til at køre med på den nye bane, det nye eller det gamle?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Lars Deigaard svarede, at Banedanmark forudsætter, at det nye signalsystem benyttes.*

---

#### **Klaus Damkær**

Klaus Damkær spurgte, om der kommer dyrehegn langs banen eller om det er åbent i forhold til skinnerne?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Henry Nissen Martensen svarede, at Banedanmark ikke har pligt til at hegne omkring baner. Der kan blive opsat hegn på stationsområder og ved veje eller stier langs med banen, så mennesker ikke forvilder sig ud på banen. Der bliver ikke opsat hegn af hensyn til dyr. Der etableres nogle faunapassager, hvor dyr kan passere over eller under banen. Større dyr går hen over skinnerne.*

---

#### **Jørn Village Jensen**

Jørn Village Jensen spurgte, om hvordan det håndteres, hvis et tog påkører et rådyr. Skal toget så stoppe, før det kører ind på en banegård, hvis der er blod på toget. På stationen kan man i princippet ikke se, hvor eventuelt blod stammer fra. På Østlig linjeføring er der mange rådyr?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Henry Nissen Martensen svarede, at det sker, at et dyr bliver påkørt. Hvis man opdager, at man påkører et dyr bliver det meldt til trafikcentralen, som har en aftale med jægere med hunde, som kan opsøge dyret. Hvis man ikke opdager, at man påkører et dyr, må man håbe, at dyret ikke lider. Toget vil normalt blive kørt til eftersyn og vask efterfølgende. Nogle gange kan der ske skader på bremsekabler. Man er nødt til at køre ind på en banegård og sætte passagerne af, man kan ikke sætte passagerne af ude i terræn.*

---

## **Politik og tidsplan**

## **John Rosenhøj**

John Rosehøj spurgte, om de nye skinner på banestrækningen kan køre med tog, når det fryser 20 °C eller er 30 °C varmt eller bladene falder.

### *Banedanmarks kommentarer*

*Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark er opmærksom på, at der er solkurver og blade på skinnerne samt tilfrysning af skinnerne, og passagerer, der ikke får stampet sneen af skoene, som løbende giver driftsproblemer. Banedanmark bliver målt på evnen til at holde infrastrukturen i så god stand, at det ikke forringer punktligheden. På den nye bane er der ikke en helt anden infrastruktur end i resten af landet, så sikring af skinnernes stand og punktligheden vil være en del af den generelle indsats. Det er bestemt et fokuspunkt.*

-----

## **Hanne Sørensen**

Hanne Sørensen spurgte, hvornår forventer Banedanmark, at banen er færdig, og hvad er anlægsperioden?

### *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 forbehold i forhold til signalprogrammet og øvrige anlægsprojekter, 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. Banen forventes derefter at være klar til ibrugtagelse i 2030/2031.*

-----

## **Ole Pedersen**

Ole Pedersen spurgte, hvad koster det at grave gennem terræn kontra at bore under terræn. Hvis man borer under terræn, skal man jo ikke ekspropriere, og man påvirker ikke naturen. Har Banedanmark nogle betragtninger om det, og hvad er regnestykket?

### *Banedanmarks kommentarer*

*Lars Deigaard svarede, at i åbent land, hvor det er relativt enkelt at komme til, er det væsentligt dyrere, hvis man skulle tunnelægge en jernbane. Banedanmark har overordnet kigget på det i forhold til en tunnel ved Solbjerg på Central linjeføring og en tunnel under Stilling-Solbjerg Sø på Vestlig linjeføring. Der taler vi om en merpris i størrelsesordenen på 1 mia. kr. Så hvis en større del af strækningen skulle tunnellægges, så er det mange mia. kr. i meromkostninger.*

---

## Hans Hermann

Hans Hermann spurgte, om man i passagerberegninger og gevinstbetragtninger, har beregnet, hvilke konsekvenser det vil have for Odder Kommune, som er en pendlerkommune, hvor man typisk kører til toget i Skanderborg, fordi der er nemt at parkere og man kan køre dertil på 20 minutter. Hvad er alternativet for odderborgerne med den nye bane, skal de så ind til Aarhus, hvor det er umuligt at parkere og koster penge?

### *Banedanmarks kommentarer*

*Jens Wilhelm Brix svarede, at Banedanmark på borgermøderne er blevet opmærksom på vigtigheden af, at man kan køre i bil til en station, og at Skanderborg i den forbindelse er nem at køre til. I forbindelse med den omtalte togflytning mellem den eksisterende bane via Skanderborg og den nye bane, er det sandsynligt, at der vil gå noget fra Skanderborg i togfrekvens.*

*Betina Søreide Lose svarede, at det er ud over Banedanmarks opdrag, hvordan man vil trafikere den nye bane fra Hovedgård til Hasselager og den eksisterende bane via Skanderborg. Projektet er født med et køreplanseksempel fra togfondsrapporten, hvor konsekvenserne er som de er. Banedanmark kan ikke som en del af vores arbejde sige, at togene skal køre anderledes. Men i beslutningsgrundlaget kan Banedanmark beskrive, hvad konsekvenserne er.*

---

## Jørgen Jensen

Hans Hermann kommenterede, om man ikke kan tage letbanen, mon ikke den kører til den tid. I Aarhus byråd vedtog man forleden, at der ikke skal være en eneste gratis parkeringsplads i Aarhus, og hvis man parkerer inde i Aarhus, skal det koste 23 kr. i timen.

### *Banedanmarks kommentarer*

*Betina Søreide Lose svarede, at vi i Banedanmark noterer os, at Skanderborg er en god og elsket station, og vi forstår det også i betragtning af de forhold, som beskrives.*

---

## Randi Nielsen

Randi Nielsen kommenterede, at der vil være potentiale i, at få stationerne i gang igen i Stilling, Årslev, Brabrand og Hasselager. Generelt en bedre regionallinje, så man ikke er tvunget til at komme ind til Aarhus Hovedbanegård. Man skal gøre noget for at lokke passagerne til toget, og det er ikke sparede rejsetidsminutter, fordi man arbejder i toget. Det som skal bruges til at lokke passagerer til toget er stationer, som i Skanderborg, hvor der er parkeringspladser, og hvor man kan køre til. Hvordan ser Banedanmark på at nævne, at der er mere interesse i at få mere regional dækning på

den eksisterende bane, end et nyt projekt?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at nu bliver det skrevet i referatet fra dette borgermøde, og man kan også ytre sit synspunkt i et høringssvar. Banedanmark kan godt forstå synspunktet. I forhold til stationen i Stilling, er der lavet en politisk aftale om at lave et beslutningsgrundlag for den, og det er Banedanmark godt i gang med, som vi skal aflevere til september. Der er kun afsat 6 mio. kr. til stationen, og det kan der ikke bygges ret meget station for. Men Banedanmark kigger på det, i forhold til det absolut nødvendige, der skal laves, for at man kan etablere en station.*

*Jens Wilhelm Brix svarede, at Banedanmark har hørt om en station i Brabrand, som er en af de stationer, der har været fokus på også, men der er foreløbigt ikke sat et egentligt undersøgelsesarbejde i gang. En station i Hasselager, blev tidligere fravalgt, fordi der ikke var så meget lokalt opland, men muligheden er ikke undersøgt i forhold til et perspektiv om nye oplandsfunktioner.*

*Betina Søreide Lose svarede, at i forhold til stationer generelt, så lavede Trafikstyrelsen for nogle år siden en stationsstrukturanalyse, hvor de på nogle generiske forudsætninger, kiggede på åbninger og lukninger af stationer. Så der ligger et fagligt indspil. Stationsprojekter kommer ofte ind som politiske idéer, så det er nok den vej, man skal påvirke, hvis man har nogle konkrete stationsønsker. I Banedanmark laver vi ikke noget uden at vi får en bestilling på det.*

-----

#### **Jørgen Jensen**

Jørgen Jensen kommenterede, at der er en flot station i Hovedgård, og der er parkeringspladser, men kan forstå, at det ikke har været overvejet, at åbne Hovedgård station igen, selv om der er blevet søgt om det utallige gange. Hovedgård er blandt de ti byer i Jylland, hvor der er flest tilflyttere, så i den sammenhæng vil det være rimeligt at Hovedgård kommer i spil igen som station. Banedanmark siger, at der kommer mere plads på banerne ved at køre med højhastighed. Dermed vil der også være mere plads til at åbne nye stationer, uden at det giver spildtid?

#### **Banedanmarks kommentarer**

*Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark ikke har et opdrag, der går på at undersøge stationsåbninger. Mandatet er, hvad skal der til, for at opnå seks minutters rejsetidsbesparelse. Det er ikke nødvendigt med stationsåbninger for at opnå opdraget på de seks minutter. Men naturligvis kan projektet gøre nogle muligheder større for at lave stationsåbninger.*

#### **Randi Nielsen**

Randi Nielsen kommenterede, at det grundlæggende er nødvendigt at lave noget, der er til gavn for borgerne, og vi synes ikke, vi får noget, der er til gavn for borgerne. Så derfor fisker vi efter, hvad vi

så alternativt kan foreslå, som bliver til gavn for borgerne, i stedet for et smalt projekt, som gavner nogle i Odense og nogle i Aarhus og ikke ret mange derimellem.

---

### Ole Sørensen

Ole Sørensen spurgte, har Banedanmark tal på, hvor mange passagerer, der står af og på i Skanderborg og af og på i Aarhus?

#### *Banedanmarks kommentarer*

*Jens Wilhelm Brix svarede, at på hverdage er det cirka 4.000 passagerer, som står af og på i Skanderborg, og cirka 24.000 passagerer, som står af og på i Aarhus.*

---

### Jørgen Kristensen

Jørgen Kristensen spurgte til, at der i togfondsrapporten er en beregning af, hvor mange passagerer, der kører med toget, hvis toget kører via den nye bane fra Hovedgård til Hasselager, og hvis toget kører via Skanderborg. Der er en tabel i togfondsrapporten, som viser, at der er 4,3 mio. ekstra passagerer om året, hvis man laver et stop i Skanderborg.

#### *Banedanmarks kommentarer*

*Jens Wilhelm Brix svarede, at vi tager den efter mødet, fordi jeg lige må finde ud af, hvilke tal i hvilken tabel der er sammenlignet.*

***Dette blev opklaret umiddelbart efter mødet – af tabel 13 i togfondsrapporten fremgår, at mellem Skanderborg og Århus vil en opgradering komme 10,9 mio rejser årligt til gode, mens ny bane Hovedgård-Århus kommer 6,6 mio rejser til gode, en forskel på 4,3 mio rejser årligt. Dette er ikke virkningen af et stop i Skanderborg, men betyder, at ikke alle rejser via Skanderborg-Århus kan få gavn af den ny bane, fx rejser fra Silkeborg. Det betyder, at kunne man fx opnå 6 minutters reduktion på denne strækning, så ville det være et mere gavnligt projekt end ny bane, men det er ikke tilfældet, idet man kun kan opnå knapt ½ minut.***

---

### Jørgen Jensen

Jørgen Jensen spurgte, om høringsfasen, som udløber den 18. februar 2018. Bliver hørings svarene lagt offentligt ud, så alle kan se spørgsmål og svar. Bliver Banedanmarks anbefaling til beslutningsgrundlag også lagt offentligt ud.

#### *Banedanmarks kommentarer*

*Betina Søreide Lose svarede, at Banedanmark offentliggør alle høringssvarene. Beslutningsgrundlaget bliver også offentliggjort, dog vil ministeren gerne se beslutningsgrundlaget før end det bliver offentliggjort, som sker samtidig med at det samlede trafikudvalg får det tilsendt. Dem, som abonnerer på nyheder fra Banedanmark om Ny bane Hovedgård – Hasselager, får besked om dette.*

-----

Betina Søreide Lose takkede for en god debat og for stor spørgelyst. Tak for i aften.