

[illegible]



Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Mrk. "banebetjeningbillund"

Regional Udvikling
Strategi og Analyse
Kontaktperson: Erik Ørskov
Erik.Oerskov@rsyd.dk
regional.udvikling@regionsyddanmark.dk
Tlf. 29201989

26. november 2014
Journal nr. 14/4390
Side 1 / 1

Region Syddanmarks bemærkninger til Banedanmarks Idehøringsfase vedr. banebetjening af Billund Lufthavn

Disse bemærkninger gives under forbehold af endelig godkendelse i Regionsrådet.

I forbindelse med at Region Syddanmark (sammen med andre interessenter) blev hørt, om man ønskede letbane eller jernbane, lagde Region Syddanmark bl.a. vægt på, at følgende forhold blev inddraget, hvis jernbaneløsningen blev valgt:

1. Kapacitetsproblemet i Grejsdalen, hvor der på daværende tidspunkt blev lagt op til i forbindelse med VVM-arbejdet at analysere mulige forbedringer. Region Syddanmark er fortsat af den opfattelse, at bedre kapacitetsforhold gennem Grejsdalen er af betydelig vigtighed.
2. Forberedelse for elektrificering. Region Syddanmark ønskede sikkerhed for, at elektrificeringen bliver gennemført (når Vejle-Struer elektrificeres).

Begge disse forhold finder Region Syddanmark stadig vigtige at inddrage i det videre arbejde med jernbane til Billund.

Derudover undrer det, at jernbanens forlængelse til Legoland fremstår som en mulighed. Det er regionens forståelse, at en station nær Legoland (samt ved Billund Lufthavn) er en del af den politiske aftale af 28. maj 2014. Det er derfor regionens forventning, at denne aftale overholdes.

Endelig fremgår af materialet to forskellige færdiggørelsestidspunkter. På side 6 angives færdiggørelsestidspunktet som 2020, mens det både i forord og afsnittet "Det videre forløb" angives til 2019. Også her henholder Region Syddanmark sig til den politiske aftale (28. maj 2014), hvoraf det fremgår, at færdiggørelsen fremrykkes til 2019, og forventer aftalen overholdt.

Venlig hilsen

Carl Holst
Regionsrådsformand

Banedanmark
Att.: Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

27. november 2014

Idéfasehøring på Banebetjening af Billund Lufthavn

Dansk Erhverv har modtaget Banedanmarks høring af 15. og 17. oktober 2014 vedrørende banebetjening af Billund Lufthavn.

Vi støtter tanken om en bane til Billund lufthavn, da det vil øge tilgængeligheden af lufthavnen til gavn for mobiliteten i samfundet både lokalt og på landsplan.

Dansk Erhverv har for indeværende ingen bemærkninger til den konkrete linjeføring, der bør baseres på en balance mellem lokale ønsker og samfundsmæssig.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Politisk chefkonsulent

Kommentar til "Debatoplæg; banebetjening af Billund Lufthavn"

Det udarbejde debat oplæg er i sit udgangs punkt glimrende i og med at der ønskes banebetjening af en stor lufthavn Billund og dermed mulighed for at tilbyde en højere klasset kollektiv trafik. Så langt så godt.

Selve oplægget bærer alt for tydeligt præg af, at der er afsat 750 M Kr. og det skal der så laves bane for.

Problemet er, at oplægget er uambitiøst og rammer langt under mål for den standard som der stiles efter for regionalbaner jævnfør Togfonden og afledte virkninger og ønsker. At foreslå en bane fra Billund mod den eksisterende "Skævebane" (Vejle – Holstebro), der kun giver forbindelse mellem Lufthavn og i bedste fald Legoland til en belastet strækning er ikke reelt og giver ikke det billede af økonomi og transport arbejde, der kan udføres.

At planlægge med 120 km/t i timen og uden elektrificering, når der ellers på regional baner stiles mod 160 Km/t og den skæve bane skal elektrificeres, det er at sætte noget i gang og forvente en efter bevilling til nødvendigt følge arbejde.

Samtidig undlades 100% at forholde sig til Grejsdalens for lille kapacitet. Der kører i forvejen tog i begge retninger i ½ times drift og der skal også være plads til godstog. Der skal min. anlægges flere krydsnings stationer og det i et vanskeligt terræn, hvor løvfald i den grad negativt vil kunne påvirke regulariteten, det er at under drive opgavens reelle omfang. Bedst til denne løsning er dobbeltspor, men det er en kraftig påvirkning af en smuk Grejsdal.

Af hensyn til Aarhus forslås en bane fra Jelling til Hedensted, sæt lige pris på den tak og hvad med rejsende fra Fyn og Sydjylland, skal der køre 2 retnings tog Billund nord og Billund øst/syd?

Find nu reelle tal frem og tænk nyt så både Billund med Lufthavn, rekreative områder og by samt ikke mindst Vejle og opland vil få gavn af en ny bane. Sæt en frisk kikkert for øjet og få øje på Duo strømsvognene, der især er kendt i Tyskland og godkendt til både letbane kørsel og fjernbane og kan anvende 750 V DC i bynære områder og 25 KV i opland og regionaltrafik. Med god planlægning kan der laves en bane gennem Vejle fra Vejle Station til Billund, der både kan betjenes af traditionelt jernbane materiel, så man kan køre direkte fra Aarhus til Billund og desuden lade et duo tog køre regionaltrafik mellem Vejle og Billund og videre til Grindsted og Bramming, så får også Esbjerg en direkte forbindelse til Lufthavn og forlystelser. Desuden kan der etableres godstrafik, det er oplagt at få flyfuel på banen, giver plads på vejene og højner trafiksikkerheden og ved at anvende el 100% er der ingen bindinger til energikilde, da strøm blot er en energi transportør.

Fang chansen og lav noget vi kan være stolte af.

Med venlig Hilsen

Lars Peter Jensen

Maskinmester.

Driftmedarbejder ved skinnetrafikken.

26B

Banedanmark
Banebetjening af Billund Lufthavn
Amerika Plads 15
2100 København Ø
banebetjeningbillund@bane.dk

Banebetjening af Billund Lufthavn

I anledning af idefasehøringen om den nye jernbane til Billund, vil jeg tillade mig at komme med følgende bemærkninger og forslag til forbedringer af projektet, subsidiært emner som bør undersøges nærmere under den kommende VVM-proces.

For det første vil jeg gerne rose Trafikstyrelsen for at gennemført en grundig forundersøgelse af banebetjening af Billund Lufthavn (rapporten af juni 2012); det har været et vigtigt skridt i at få forslaget debatteret politisk, både nationalt og lokalt, og også medvirkende til at den rigtige jernbanetekniske løsning blev valgt, nemlig en jernbaneforbindelse frem for en letbane.

I debatoplægget fra Banedanmark skitseres to løsningsforslag:

- A) En direkte linje fra Billund til Jelling (ca. 18 km lang) og
- B) En kortere linje fra Billund til Gadbjerg (ca. 10 km lang) og derfra videre ad den eksisterende jernbanelinje til Vejle

Her vil jeg klart anbefale løsning B, da denne forbindelse giver følgende umiddelbare fordele:

- Mulighed for at viderefører lufthavnstogene til og fra Nordvestjylland via en relativ kort sporforbindelse mellem Gadbjerg og Farre
- Synergi mellem hastighedsopgradering af strækningen Herning-Vejle, ved at udbygge strækningen til dobbeltspor mellem Gadbjerg og Jelling
- Reduceret behov for ekspropriation af jord til jernbaneformål (skønnet til ca. 8 km)

I det følgende vil jeg redegøre for de tre fordele.

Lufthavnstogene til og fra Nordvestjylland

Trafikstyrelsens forslag tager som udgangspunkt ikke hensyn til direkte banebetjening af Billund Lufthavn i relation til stationer nordvest for Jelling, men har i stedet fokus på passagerer der rejser fra Vejle og trekantområdet. Passagerer fra f.eks. Herning eller Holstebro kan naturligvis foretage togskifte i Jelling, men i praksis vil rejsetiden blive så lang, at de i stedet vil vælge bil eller andre alternativer end tog. Dette er ganske enkelt ærgerligt, da et opland på ca. 100.000 indbyggere og en ganske mange erhvervsvirksomheder (Give, Brande, Herning, Ikast) inden for en times køretid ikke får forbedret transportmuligheder til Billund Lufthavn.

Heldigvis er det en relativ enkelt at få destinationer som Herning-Holstebro koblet på Billundbanen ved at gøre brug af Trafikstyrelsens forslag B, hvor afgreningen sker mellem Gadbjerg og Farre i stedet for Jelling. Ved at indbygge en sportrekant syd for landsbyen Farre, se vedlagte bilag 1 og 2, opnås der ligeværdig sporforbindelse i begge retninger på strækningen Herning-Vejle.

Dette vil gøre det muligt at lade den ene af de to lufthavnstog Fredericia/Vejle-Billund fortsætte til Herning, efter et kort ophold ved Billund Lufthavn. Med det nye signalsystem, antages det en sådan vending højst vil tage 4-5 minutter. Køretiden mellem Herning og Billund skønnes at være ca. 30-35 minutter, idet det forudsættes at hastighedsopgraderingen til 160 km/t er gennemført på det meste af strækningen Herning-Gadbjerg. Direkte togforbindelse til Brande, Herning og Holstebro fra Billund Lufthavn (i første omgang med et tog i timen) vil være et meget stort løft for erhvervslivet i hele Nordvestjylland og være med til at sikre gode og attraktive rejseforbindelse for samarbejdspartnere, ansatte og kunder. Yderligere vil forbindelsen også være attraktiv for turismen og fritidsrejsende i Nordvestjylland, dels at kunne komme til Legoland i ferieperioderne på en relativ enkelt måde og dels ved at kunne anvende toget til Lufthavnen på ferierejse.

Synergi mellem hastighedsopgradering

I baggrundsrapporten "Screening - Hastighedsopgradering i forbindelse med Signalprogrammet" er strækningen Vejle-Struer analyseret, og her fremgår det, at det er muligt at gennemføre betydelige rejsetidsbesparelser ved at øge hastigheden fra dagens 120 km/t til 160 km/t. Eksempelvis kan køretiden mellem Herning og Give reduceres fra 30 til 23 minutter (23 %),

Jf. side 26 i baggrundsrapporten anføres det tillige: *"Opgraderingen forudsætter etableringen af en ny krydsningsstation mellem Gadbjerg og Give, som en teknisk station uden passagerudveksling, samt en forlængelse af krydsningsstationen i Aulum med 1,5-2,0 km"* og *"En opgradering bibeholder den lave hastighed umiddelbart nord for Vejle, men fjerner andre reduktioner mellem Jelling og Give, således at hastigheden øges til 120 km/t"*. Der skal således foretages en række sporarbejder på strækningen omtrent samtidig med eller umiddelbart efter Billundbanen er etableret. Det foreslås at disse sporarbejder koordineres tæt med Billundbanen og videst muligt omfang, at der sikres synergi mellem de to projekter, især for den del af strækningen hvor der er fælles forløb, dvs. Gadbjerg-Vejle eller Jelling-Vejle.

Optimalt vil det dog være at etablere dobbeltspor mellem Gadbjerg og Jelling (Hørup), se bilag 3, hvorved der kan sikres en mere smidig trafikafvikling, inden der køres ind på enkeltsporet gennem Grejsdalen, der tillige har en maksimal hastighed på 70 km/t. Det er naturligvis ikke en "gratis omgang", men besparelsen ved kun at bygge 10 km Billundbanen frem for 18 km vil formentlig kunne finansiere dobbeltsporsudbygningen helt eller delvis.

Så vidt det er muligt, bør dobbeltsporet forlænges frem til Hørup (i starten af Grejsdalen), for at sikre lige meget køretid mellem Hørup og Grejsdal som der er mellem Grejsdal og Vejle. Kan køretiden holdes på ca. 6 minutter på hvert afsnit, er der mulighed for at køre kvartersdrift i Grejsdalen, dvs. to tog pr. time til Billund Lufthavn og to pr. time mod Herning.

Alt andet lige vil hele systemet fra Vejle i retning mod Billund/Herning blive betydelig mere robust med dobbeltspor mellem Give og Grejsdalen, både på strækningen nord for Give og syd/øst for Vejle. Det skal i øvrigt bemærkes, at løsning A) med sine ca. 18 km mellem Jelling og Billund uden krydsningsspor, vil hurtigt kunne forårsage regularitetsproblemer med øvrig trafik gennem Grejsdalen, hvis et lufthavnstog blot forsinkes med 5 minutter fra Billund.

Endelig vil dobbeltsporet på længere sigt kunne åbne op for endnu en sporshunt mellem Løsning og Hørup/Jelling, se bilag 4, og derved skabe rammerne for en ny lufthavnsforbindelse mellem Aarhus-Horsens og Billund via den ny højhastighedsbane Hovedgård-Hasselager. Et groft skøn med 200 km/t materiel indikerer en køretid på ca. 45-50 minutter mellem Billund og Aarhus, altså en transporttid der svarer til dagens rejsetid Aarhus-Tirstrup Lufthavn

Reduceret behov for ekspropriation

Det giver næsten sig selv, at løsning B) indebærer betydelig mindre ekspropriation (ca. 8 km) af jord end løsning A). Følgelig vil antallet af broer for krydsende veje, vejomlægninger og mageskifte af landbrugsjord blive knap 50 % mindre, og give anledning til en besparelse.

Vælges løsning B) og strækningen Gadbjerg-Jelling udbygges til dobbeltspor, vil der behov for ekspropriation i størrelsesorden 6-9 km langs den eksisterende bane, hvor der tillige kunne kombineres med ekspropriation i forbindelse med kurveudretninger. Dette vurderes trods alt som mere skånsomt, end at skulle skaffe jord til en hel ny jernbane.

Øvrige bemærkninger til den nye jernbane til Billund

Selvom idefasehøringen kun omfatter den nye lufthavnsbane til Billund Lufthavn/Legoland, bør den kommende VVM-udredning tage behørigt hensyn til fremtidige udvidelsesmuligheder og togbetjening. I den sammenhæng bør følgende forhold undersøges nærmere:

- Vurdering af øget passagertal på banen ved bygning af sportrekant syd for Farre og etablering af en direkte togforbindelse til Herning-Holstebro.
- Mulig forlængelse af Billundbanen til Grindsted sikres, dvs. at en linje nord om Billund by skitseres.
- Ny station ved Billund By/Legoland kunne med fordel placeres nord for rundkørslen Nordmarksvej/Båstlundvej og have tæt forbindelse til nuværende parkeringsplads sammesteds, der kunne anvendes som pendlerparkering udover parkering til Legoland.
- Ny indgangsmulighed til Legoland bør i den forbindelse undersøges – i dag er der kun én. Dette vil skabe hurtig og kort adgangsvej mellem station og Legoland.
- Hastigheden på Billundbanen bør så vidt muligt designes til 160 km/t
- Elektrificering af Billundbanen bør ske samtidig med strækningen Vejle-Struer
- Samordning med hastighedsopgraderingen af strækningen Vejle-Struer

Med venlig hilsen

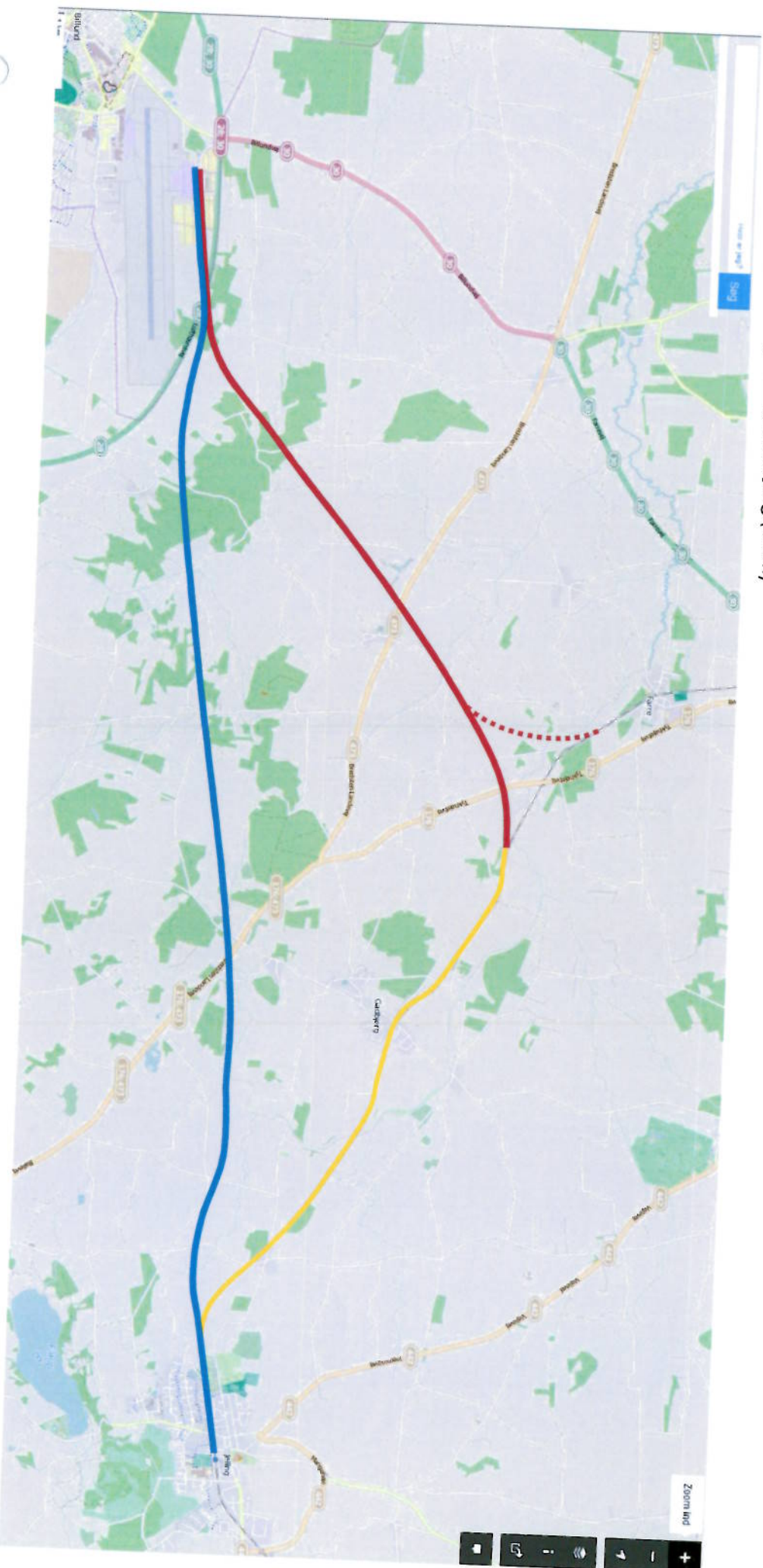
Tommy O. Jensen
Langebjergvej 534
3050 Humlebæk
E-mail: toj@odderskjaer.dk

/Transportministeriet og Trafikstyrelsen modtager genpart af nærværende skrivelse.

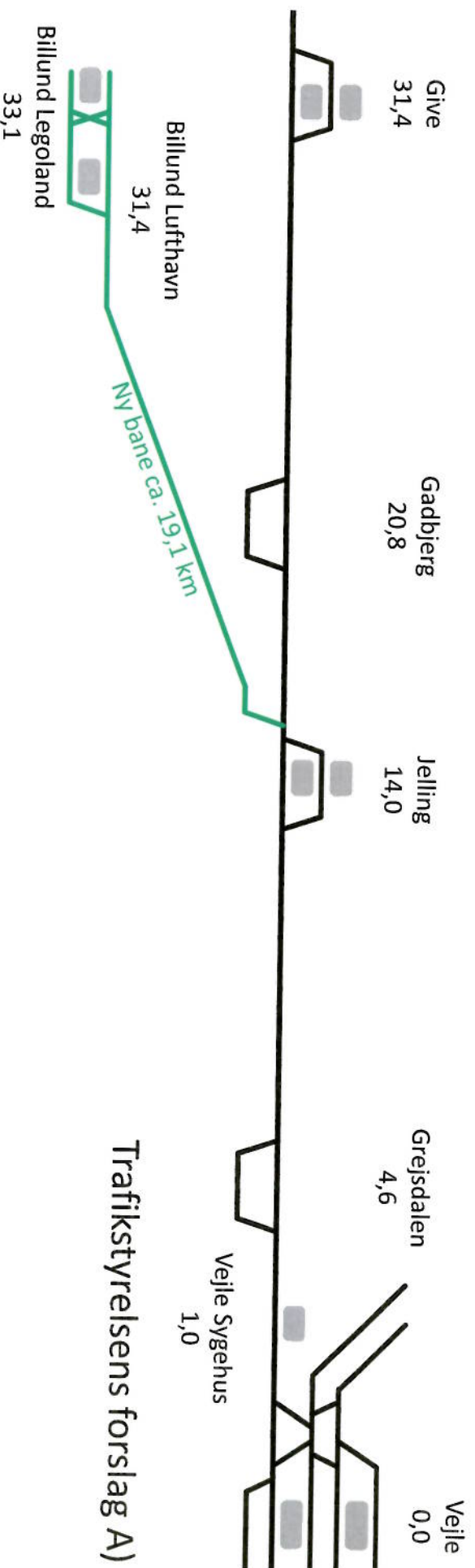
Bilag 1

Mulige linjeføringer af ny Billundbanen

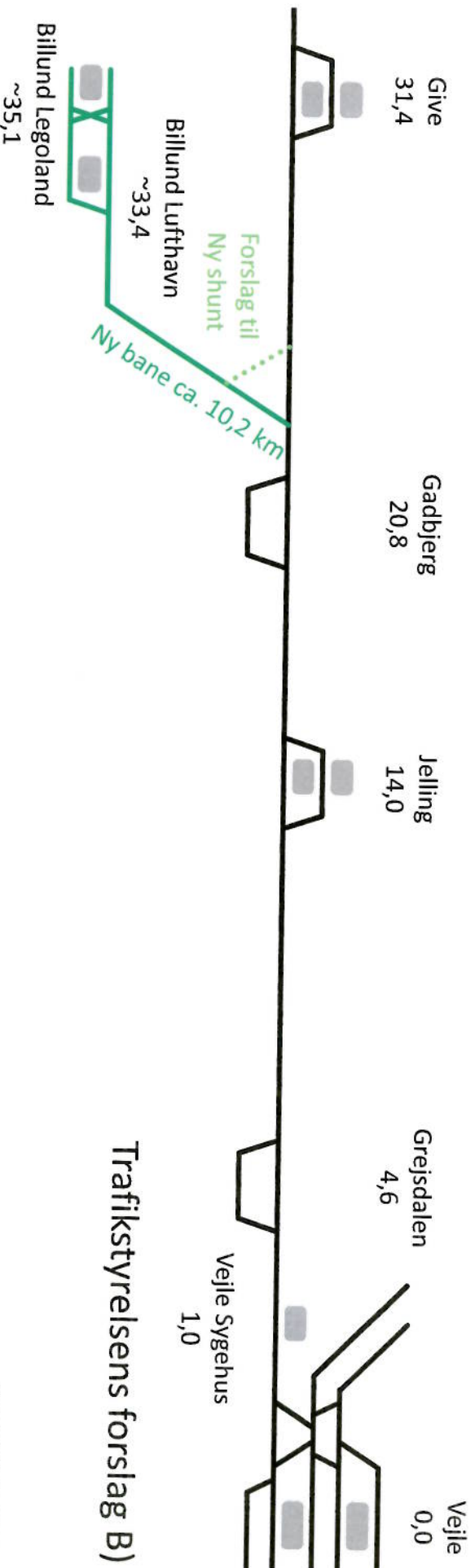
-  Trafikstyrelsens forslag til linjeføring Jelling-Billund (17 km)
-  Alternativ forslag til linjeføring Gadbjerg-Billund (10 km) + evt. shunt ved Farre (2 km)
-  Opgradering Jelling-Gadbjerg (9 km)



Bilag 2

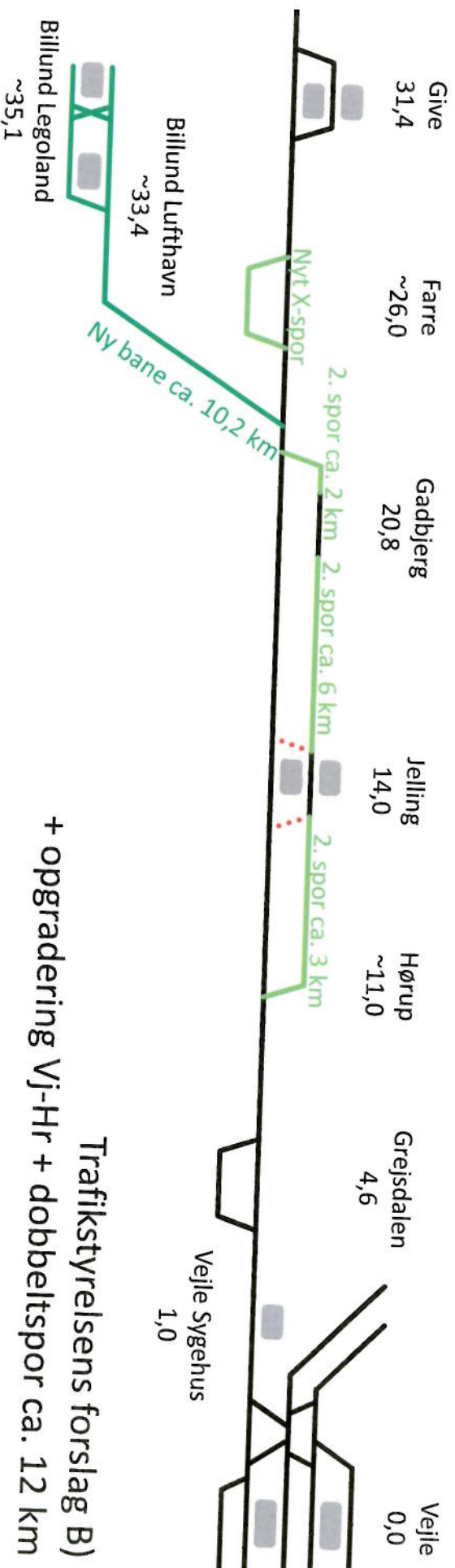
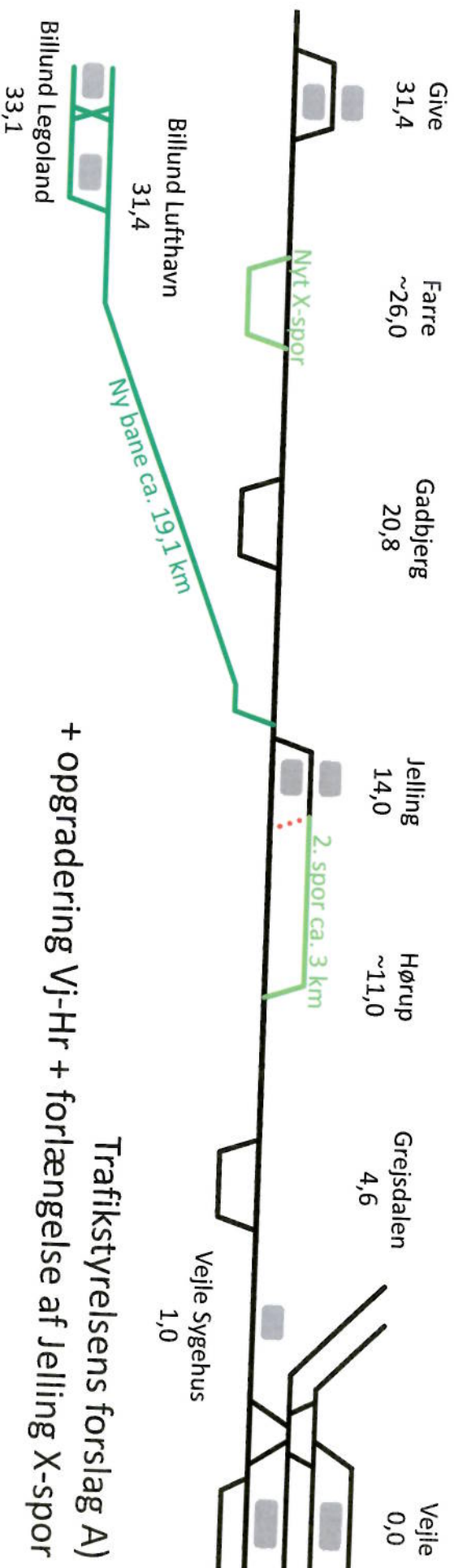


Trafikstyrelsens forslag A)

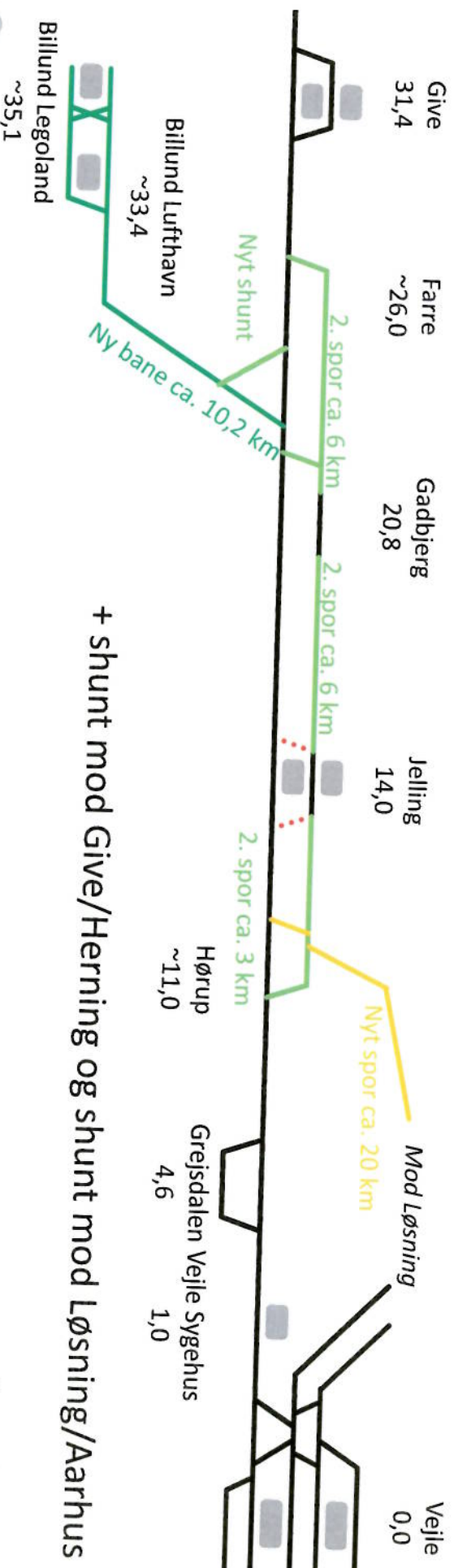
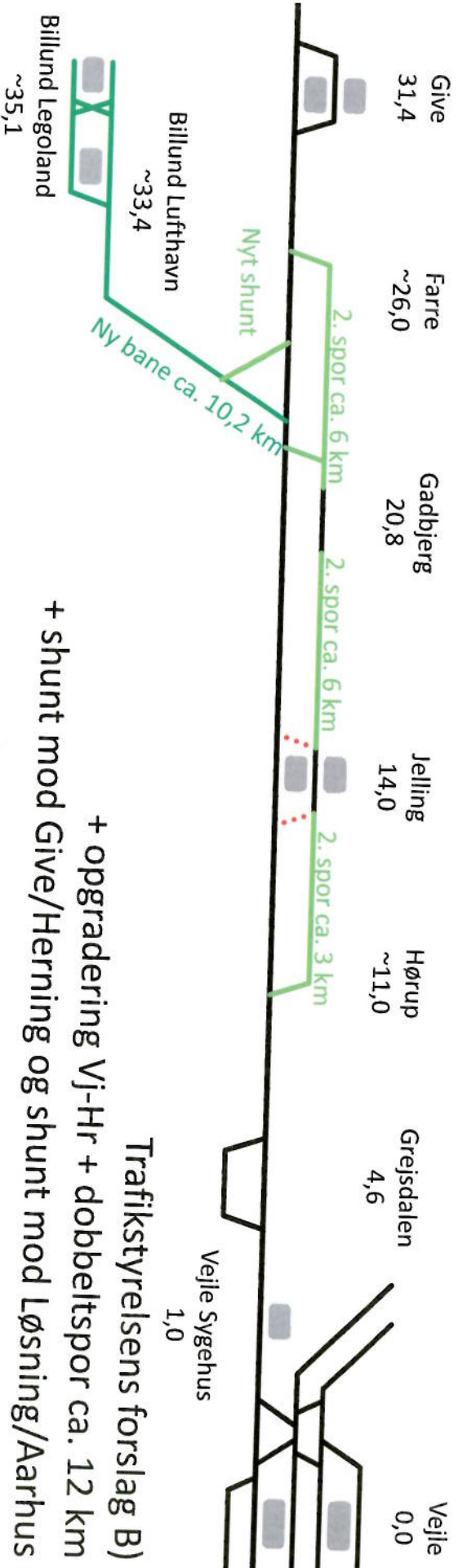


Trafikstyrelsens forslag B)

Bilag 3



Bilag 4



Banedanmark
Banebetjening af Billund lufthavn
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Holstebro
den 26. november 2014

Vedr. Høring om anlæg af jernbane til Billund lufthavn og Legoland

Jeg skal tillade mig at fremsætte nogle bemærkninger og forslag i anledning af Banedanmarks idefasehøring vedr. banebetjening af Billund lufthavn og Legoland:

Indledningsvist vil jeg udtrykke tilfredshed med, at der endeligt er fundet politisk vilje til at etablere banebetjening af Billund lufthavn og Legoland og at det endte med en rigtig jernbane frem for en letbane.

Som det fremgår af Trafikstyrelsens forundersøgelsesrapport fra juni 2012 kan hovedtrafikstrømmene til/fra Billund og lufthavnen groft deles i følgende fire radialer:

- 1) Vejle, trekantsområdet og Fyn
- 2) Horsens-Aarhus
- 3) Brande-Herning-Holstebro
- 4) Grindsted-Varde-Esbjerg

Det er selvsagt umuligt at tilgodese trafikken i alle disse retninger med jernbaneforbindelse i kun én retning. Den politisk aftalte løsning rettet mod Vejle tilgodeser naturligvis primært trafikstrømmen nævnt under 1) ovenfor. I princippet kan man ved togskitte i Vejle eller ved rebroussement i Vejle af direkte tog også forbinde Aarhus, Skanderborg og Horsens med Billund, men jeg har vanskeligt ved at se, at en sådan forbindelse rejsetidsmæssigt for alvor skulle blive attraktiv i forhold til den efterhånden opgraderede vejforbindelse mellem Billund og de nævnte byer.

Det er uheldigt, at den foreslåede løsning alene tilgodeser én af de primære trafikstrømme, og det er desuden uheldigt, at den foreslåede løsning bygger videre på den håbløse linjeføring af den eksisterende bane gennem Grejsdalen mellem Vejle og Jelling.

For at imødegå disse uheldigheder er det vigtigt at betragte den kommende baneforbindelse som første skridt på vejen til "noget større", og anlægget bør derfor forberedes for udbygning med baneforbindelser i flere retninger, ligesom det bør indtænkes, hvorledes strækningen Vejle-Jelling på længere sigt kan omlægges.

Specifikt foreslår jeg,

- 1) at Gadbjerg-løsningen vælges frem for Jelling-løsningen.
- 2) at Billund-banen dog tilsluttes Vejle-Holstebro-strækningen nærmere Farre end vist i oplægget til idefasehøringen, idet der derved skabes en billigere mulighed for senere at etablere en shuntforbindelse for kørsel fra Billund mod Herning-Holstebro og omvendt.
- 3) at provenuet indvundet ved den noget mindre længde af den ny strækning udnyttes til at udvide diagonalbanen til dobbeltspor mellem forgreningspunktet vest for Gadbjerg og Jelling; alternativt helt til et punkt 2 km nordøst for Jelling.
- 4) at anlægget forberedes for senere anlæg af en strækning mellem det førnævnte punkt nordøst for Jelling og et punkt på den østjyske længdebane lidt nord for Løsning. En sådan strækning vil sikre god forbindelse mellem Billund og Horsens, Skanderborg og Aarhus.
- 5) at strækningen til Billund anlægges til en hastighed på mindst 160 km/h. De i idefasehøringsoplægget anførte 120 km/h ville have været fint i 1935, men i 2014 er det helt grinagtigt og er helt ude af trit med det igangværende og kommende arbejde med at opgradere andre regionalstrækninger fra 100 eller 120 km/h til 160 km/h. Tidsgevinsten ved den højere hastighed er ganske vist beskeden på selve den ny bane, men med en sådan argumentation kan man isoleret argumentere for lav hastighed på alle delstrækninger. Og så når vi ingen vegne. Hvis jernbanen for alvor skal tiltrække kunder fra vejene, skal rejsetiden ned, hastigheden op og frekvensen op. Og så går det ikke an at lægge helt uambitiøst ud på en splinterny bane.
- 6) at strækningen til Billund forberedes for elektrificering til ibrugtagning samtidigt med elektrificeringen af strækningen Vejle-Struer.
- 7) at strækningen til Billund anlægges med stigningsgradienter samt en under- og overbygning, der ikke forhindrer godstrafik på et senere tidspunkt.
- 8) at strækningen til Billund forberedes for eventuel senere forlængelse til Grindsted og måske Varde/Bramming.
- 9) at Billund Kommune og Legoland inddrages i udformningen af Legoland station, som i sin udformning og indretning bør være ulig enhver anden station i Danmark og klart bør signalere, hvilket sted man er kommet til.

Med venlig hilsen

Ole Lund Jensen
Havestien 1
7500 Holstebro

Banedanmark
banebetjeningbillund@bane.dk

Høring om debatoplæg for banebetjening af Billund

DI vil indledningsvist gerne kvittere for muligheden for at svare på høringen om banebetjening til Billund.

DI mener, at det er vigtigt at understøtte trafikale knudepunkter. Banebetjening af Billund Lufthavn bidrager til, at der skabes et stærkt intermodalt knudepunkt i det midtjyske. For at sikre en høj grad af intermodalitet er det dog afgørende, at skiftet mellem de forskellige transportformer kan ske så gnidningsfrit som muligt. Eksempelvis er det vigtigt, at den kommende station placeres så tæt som muligt på lufthavnsterminalen samt trafikforpladsen, hvor der er stoppesteder for bustrafikken.

Det fremgår ikke af debatoplægget, hvilke planer der er for togbetjening af banen til Billund. Her er det vigtigt, at køreplanen tilrettelægges, så der er et effektivt samspil med både de øvrige regionale togforbindelser og landsdelstrafikken, herunder ikke mindst togdriften i timemodellen.

Endelig er det vigtigt at indtænke eventuelle kommende planer for at udbygge banenettet. I forbindelse med anlægget af banen til Billund bør man derfor tænke i en fremtidssikret løsning, der senere vil kunne forbindes med en bane videre til Herning.

Med venlig hilsen

Annette Christensen
Chefkonsulent

Kommentar til "Debatoplæg, Banebetjening af Billund Lufthavn"

Det beskrevne projekt for anlæg af en ny jernbaneforbindelse bærer præg at være udtænkt før vedtagelsen af Signalprogrammet og Timemodellen, hvor mange regionaltoogsstrækninger elektrificeres og opgraderes til 160 km/t (og er i stand til at befordre godstog). Løsningen er ganske enkelt ikke attraktiv og ambitiøs nok anno 2014. Man kunne til nød have forstået forslaget, hvis det var blevet udarbejdet for 50 år siden i forbindelse med åbningen af lufthavnen i Billund, men det vil knap nok kunne dække det eksisterende behov, og er da slet ikke fremtidssikret. Desuden forholder projektet sig ikke til de kapacitetsproblemer, den øgede trafik vil medføre på strækningen mellem Vejle og Jelling. Forslaget om betjening via Gadbjerg vil forstærke problemet i en sådan grad, at det ikke kan tages seriøst.

Jeg vil derfor stille to forslag:

1) Gennemregne en **reel** model, der svarer til den standard det meste af jernbanenet vil have om 10-15 år. Det vil i praksis sige, at Jelling – Billund er elektrificeret, anlagt til godstransport (f.eks. flybrændstof til lufthavnen og materialer til/fra Legofabrikken) og strækningshastighed på 160 km/t samt at tilslutningen Vejle – Jelling er opgraderet til højere hastighed og med dobbeltspor (alt. ekstra krydsningsstation). Det bliver naturligvis et langt højere beløb end de 700 mio. kr, man hidtil har opereret med, men det foreliggende forslag vil som beskrevet heller ikke kunne levere en tidssvarende og tilfredsstillende løsning. Desuden bør man sammenholde rejsetiderne med estimerede rejsestrømme for at få en retvisende samfundsøkonomisk analyse. F.eks. vil passagerer fra det østjyske bybånd, som må man antage vil udgøre en stor del af brugerne af lufthavnen/Lego-land, ikke opnå en reel tidsgevinst i.f.t. til den nuværende busbetjening fra Vejle (det vil de derimod med nedenstående forslag).

2) Foretage en ny beregning på en tramtrain-løsning direkte mellem Vejle og Billund, hvor der køres som letbane i byområderne (Vejle og Billund, 750 V DC, BOStrab-regler) og regionaltog udenfor (25 kV AC, alm SR). Tostrømsvogne er kendt og fungerende teknik i bl.a. Tyskland. Banen vil være hurtigere fra de fleste destinationer, underbygge Vejle som trafikalt knudepunkt, blive billigere i drift (og anlæg), være mere fleksibel i.f.t. kørselsmønstre (timedrift, halvtimedrift og 20 min drift) og løse flaskehalsproblemet i Grejsdalen.

Vedhæftet oplæg sendt til en række politikere i forbindelse med debatten om banen i foråret, som gennemgår nogle af problemerne ved Jelling-løsningen.

Med venlig hilsen
Ole Dupont Kofod
trafikkonsulent

Glamsbjerg 4. april 2014

Letbane til Billund langt mere fremtidssikker end jernbaneløsningen

Jeg vil hermed anbefale, at man vælger letbaneløsningen mellem Vejle og Billund fremfor jernbaneløsningen. **Umiddelbart** fremstår jernbaneløsningen som mest attraktiv, ikke mindst økonomisk, men den medfører en række problemer. Uanset hvilken model man vælger for at kunne køre med halvtimesdrift, medfører det tidsmæssige samt økonomiske omkostninger. Desuden vil driften være mindre effektiv og mindre fremtidssikker i.f.t. en selvstændig letbane.

Den primære årsag er, at jernbaneløsningen forstærker problemet med flaskehalsen på den enkeltsporede strækning Vejle – Jelling, hvilket er dyrt at afhjælpe og/eller koster rejsetid. Sekundært er kombinationen af 1) halvtimesdrift, 2) en køretid på ca. en halv time og 3) krydsning midtvejs meget ineffektiv, da den isoleret betragtet medfører, at togene vil komme til at holde stille næsten halvdelen af driftstiden og dermed behøver flere togsæt end letbaneløsningen for at løse den samme opgave! Derudover vil et evt. fremtidigt behov for hyppigere forbindelser kunne realiseres langt lettere og billigere med letbane.

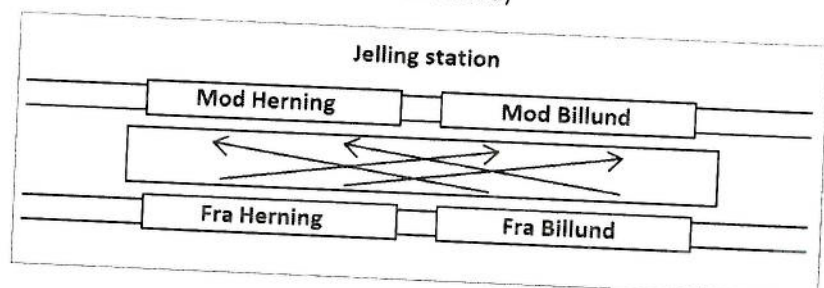
Letbanen anbefales frem for jernbanen af følgende grunde:

1. Letbanen vil være mere fleksibel og stabil i forhold til forsinkelser end en jernbane og lægger ikke beslag på kapacitet på strækningen Vejle – Jelling.
2. Der er en række problemer med halvtimesdrift uanset hvilken af de fire modeller, der vælges
3. Uanset betjeningsfrekvens vil letbanen kræve færre togsæt i.f.t. en jernbaneløsning.
4. Letbanen vil være lettere at indpasse i Billund, både i lufthavnsområde og by.
5. De lidt højere anlægsomkostninger ved letbanen vil tjene sig hjem ved noget lavere driftsomkostninger
6. Mulighed for dedikeret materiel og markedsføring – at brande det som en "Lufthavnsbane"
7. Finansieringen bør tage forbehold for geografien, ikke materieltypen.
8. Endelig vil det være langt billigere at øge frekvensen til mere end 2 tog/time med letbane og dermed fremtidssikre betjeningen (bilag).

Ad 1) Flexibilitet og regularitet

Jernbanen vil være afhængig af øvrige tog til/fra Jelling. Dette medfører, at køreplanen nødvendigvis må tilrettelægges efter togene på strækningen Vejle-Herning. Dette kan risikere at medføre dårlige korrespondancer mellem Billund-togene og øvrige togforbindelser. Ved skift i Jelling mellem Billund-tog og Herning-tog er der eksempelvis hele 19-20 minutters ventetid ved model 1, 13-20 minutter ved model 3 og 15 minutter ved model 4. Dette betyder, at nettorejsetiden Herning – Billund vil være 70-77 minutter via Jelling og 92 minutter via Vejle (ved 10 minutters skiftetid)

Det ser noget anderledes ud ved model 2, hvor der godt nok kun er 2-3 minutters ventetid, men til gengæld skal skiftende passagerer gå tværs mellem hinanden på perronen, da Billund-toget må forventes konsekvent at køre som



det østlige sæt og Herning-toget det vestlige. Det kan risikere at give en del forvirring blandt rejsende, der ikke kender stationen, og som i værste fald ikke kommer med det rigtige tog. Rejsende fra Herning/Struer er i øvrigt de eneste, som vil opnå en beskedent tidsgevinst med Jellingløsningen. Rejsende fra Øst- og Sønderjylland samt Fyn vil komme hurtigere frem med letbanen.

Udover at kapaciteten bliver presset, vil forsinkelser på den enkeltsporede strækning Vejle – Herning forplante sig direkte til Billund-togene og omvendt. Dette giver en interessekonflikt med såvel DSBs som BaneDanmarks målsætning om en høj regularitet.

Ad 2) Problemer ved køreplansmodellerne

Det forudsættes, at banen føres helt til Legoland/Billund By. I faktaark 8 "Trafikale forhold Vejle – Jelling" er der skitseret de fire køreplanmodeller,

1. Tre tog i timer Vejle – Jelling (hermed kun ét Vejle – Herning)
2. To tog i timen til Billund og Herning, deles/samles i Jelling.
3. Fire tog i timen, dobbeltspor mellem Vejle og Jelling
4. Fire tog i timen, 2 krydsninger

Model 1 giver det åbenlyse problem, at der kun kan køre ét tog/time mellem Vejle og Herning. Allerede nu kører der enkelte myldretidstog udover den faste timedrift, og begrænsningen er i modstrid med det generelle ønske om, at flere skal tage toget i almindelighed og Togfondens udmøntning af midler til opgradering med højere hastighed og elektrificering af Vejle – Struer i særdeleshed.

Model 2 forøger rejsetiden og giver nogle bindinger i.f.t. hvilket materiel man kan køre med. Dette skal ses i sammenhæng med, at Billund-banen planlægges ikke-elektrificeret med en strækningshastighed på 120 km/t i modsætning til Vejle – Struer der planlægges elektrificeret og opgraderet til 160 km/t på det meste af strækningen. At tog fra tre retninger korresponderer hver halve time giver en meget sårbar køreplan i.f.t. forsinkelser og problemer med sammen- og afkobling. Som tidligere beskrevet bliver der også dårligt passagerflow på perronen. Hvis model 2 vælges, bør strækningen Jelling – Billund absolut elektrificeres selvom det medfører øgede anlægs- og driftsomkostninger.

Model 3 vil være mere robust (mindre følsom overfor forsinkelser), men rejsehastigheden gennem Grejsdalen vil ikke blive øget fra 70 km/t, og anlæggelsen af 14 km spor gennem det naturskønne område må antages at koste noget mere end selv det mest pessimistiske skøn for merprisen ved letbaneløsningen.

Model 4 vil nedsætte rejsehastigheden yderligere og være særdeles sårbar for forsinkelser. Herudover skal medregnes øgede anlægs- og driftsomkostninger.

Uanset hvilken model der vælges, bliver det samfundsøkonomiske resultat **dårligere**, end det er opgjort i forundersøgelse og faktaark som følge af øgede anlægsudgifter og/eller reducerede passagerfordele.

Ad 3) Materielbehov

Som beskrevet i forundersøgelsen, kan man nøjes med 3 togstammer (7 togsæt) ved letbaneløsningen, mens jernbaneløsningen kræver 4 stammer (9 togsæt). Letbanemateriel er endvidere billigere i både anskaffelse og drift.

Hvis man i morgen- og aften timer nøjes med at køre mellem Lufthavnen og Vejle vil man kunne nøjes med to togsæt i letbaneløsningen. Med jernbane vil model 1 og 2 vil fortsat kræve 4 togsæt, mens model 3 og 4 kræver 3 togsæt. Her er letbanen altså 1½-2 gange så effektiv.

Hvis man kører i timedrift (eksempelvis om natten, hvis der er fly at betjene) kan man nøjes med ét togsæt ved letbanen, men jernbanen forudsætter to.

Ad 4) Indpasning i Billund*Ved lufthavnen*

Jernbanealternativet har mere vidtrækkende konsekvenser hvad angår omlægning af forplads, adgangsveje, busholdepladser mv. Det vil dels give lufthavnen en meromkostning i.f.t. letbaneløsningen, dels vil medføre en barrierevirkning mellem forplads og lufthavn.

Adgang til øvrige rejsemål i Billund

Jernbanen-alternativet vil alt andet lige have en større afstand til Legolands hovedindgang, Lalandia og Billund by. Desuden vil der være en større barrierevirkning gennem byen.

Ad 5) Anlægs- og driftsomkostninger

Umiddelbart er jernbanen Jelling-Billund ca. ½ mia. kr billigere.

For det første er det uden elektrificering. Da hele strækningen Fredericia – Vejle – Struer er planlagt elektrificeret giver det ikke meget mening at køre med dieseltog det sidste stykke til Billund, i særdeleshed ikke hvis man vælger model 2, hvor Billund-toget skal sammenkobles med det andet tog. Hvis man regner med en pris på 10 mio. kr./km bliver det 200 mio. kr. oveni (km-pris svarende til Lunderskov – Esbjerg, hvor 57 km dobbeltspor er budgetteret til 1,2 mia kr).

For det andet kræves der enten anlæg af dobbeltspor eller en ekstra krydsningsstation, hvis man vælger model 3 hhv. 4. Førstnævnte er der slet ikke regnet på, men 300 mio. kr. vil hurtigt være brugt, og så er den samlede pris højere end letbaneløsningen. En ekstra krydsningsstation næppe kan etableres for under 25 mio. kr. + ekstra drifts- og vedligeholdelsesomkostninger samt tidstab for togene.

Det kan derfor med rimelighed antages, at prisforskellen er mindre end 300 mio. kr. (200 mio. hvis korrektionstillægget på 50% fraregnes). Når man sammenholder det med, at letbanen vil have en bedre driftsøkonomi på minimum 12 mio. kr/år, vil det være den billigste løsning på længere sigt.

6) Dedikeret materiel

Letbanemateriel har som standard gode adgangsforhold med brede døre og ingen niveauforskel til perronen. Hvis man vælger at lave en lufthavnsbane, har man muligheden for at køre med materiel, der er målrettet behovet på strækningen. Det kunne f.eks. være ekstra reoler og plads til kufferter og anden bagage, mulighed for at tjekke ind på turen og højere hastighed end normalt letbanemateriel. På nuværende tidspunkt findes vogne, der er godkendt til 100 km/t, men det er ikke utænkeligt, at man inden længe vil kunne få materiel, som kan køre 120 km/t – da der vil være meget få stop undervejs, vil det ikke være et problem at geare togene højere end normalt, og det vil have en positiv effekt på såvel rejsehastighed som driftsøkonomi.

Uanset om man kører direkte eller via Jelling vil banen jo nok under alle omstændigheder komme til at hedde *Legotoget* i folkemunde. Hvis man indretter og brander toget som *Lufthavnsekspressen*, kan man give de rejsende oplevelse af "at være i gang med at stige på flyet", allerede når de står på toget i Vejle.

7) Finansiering

Der er planlagt letbaner i en række byer i Danmark. I København (Ring3) og Odense er der tale om rene bybaner, som betjener en række knudepunkter indenfor byområder. I Aarhus laver en nybygning af 12 km letbanestrækning gennem det centrale og nordlige Aarhus, som kobles sammen med de eksisterende jernbaner til Odder og Grenå. Anlægsomkostningerne deles med 40-47% til staten, mens region og kommune(r) betaler resten.

Billund rummer en international lufthavn (Danmarks næststørste) samt en af Danmarks største turistattraktioner, hvorfor en bane til Billund må antages primært at løfte en regional og national transportopgave og sekundært en lokal.

Hvis forbindelsen anlægges som jernbane betaler staten 100%. Det vil derfor være særdeles rimeligt ligeledes at lade staten bære størstedelen af anlægsomkostningerne ved en letbane, eksempelvis 82-88 %, mens Billund og Vejle kommuner og Region Syddanmark kunne betale 4-6% hver.

Det hører også med, at letbanen vil generere flere passager end jernbanen og dermed øge billetindtægterne for tilslutningstogene til Vejle yderligere. Dermed reduceres for behovet for statslig driftsstøtte til jernbaneoperatørerne. Med andre ord tjener staten mest ved letbaneløsningen.

8) Fremtidssikring

Hvis baneforbindelsen til Billund bliver en stor succes, kan det blive relevant at øge kapaciteten. Dette kan enten ske med større tog eller hyppigere afgang, hvor førstnævnte er billigst, mens sidstnævnte er mest attraktivt for passagerne og dermed kan forstærke succesen yderligere.

Hvis man har valgt en jernbaneløsning, skal der for det første bygges en ny krydsningsstation mellem Billund og Jelling og for det andet øger det presset på flaskehalsen Jelling – Vejle. Teoretisk set vil man kunne køre i *20 minutters drift* med krydsning i Grejsdal (samt Jelling og den nye station), men det vil give en særdeles sårbar køreplan. Derfor vil det alt andet lige forudsætte yderligere anlægsarbejder herunder en forlængelse af Grejsdal eller en ny teknisk krydsningsstation.

Hvis man vælger letbaneløsningen er det tanken at etablere to krydsningsspor til overgangen mellem kørsel på sigt hhv. signaler (s. 27 i forundersøgelsen) i det vestlige Vejle byområde (kunne være ved krydset Damhaven/Boulevarden med evt. stop) og øst for Billund lufthavn. Dette passer fint med 18-19 minutters køretid. Dette betyder, at med den korrekte placering af krydsningsspor er det muligt at køre med såvel *20 minutters drift* som halvtimedrift – dermed **er letbanen fremtidssikret** fra dag 1! Se bilag. Uanset om man har valgt letbane eller jernbane vil der skulle bruges 1-2 *togstammer* mere i driften afhængigt af hvordan køreplanen tilrettelægges med heraf øget personaleforbrug – hvorvidt det nødvendigvis kræver ekstra *togsæt* er et spørgsmål om belægning.

Sammenfatning

Jo mere man går ind i forudsætningerne bag driften af baneforbindelsen til Billund, desto tydeligere fremgår det, at der er mange problemer forbundet med jernbaneløsningen, som skal afhjælpes på forskellig vis med negative tidsmæssige og/eller økonomiske konsekvenser. Derimod vil letbanen give et højklasket kollektivt trafiktilbud for rejsende: kortere rejsetid, samme antal skift, mere fleksibilitet og bedre adgang til Billunds øvrige faciliteter. **Letbaneløsningen anbefales hermed på det varmeste.**

Bedre Trafik er et konsulentfirma, som rådgiver om transport fra brugerens vinkel med en målsætning om at skabe bæredygtige, hensigtsmæssige og nærliggende løsninger.

Bilag 1: Udviklingsmuligheder i Vejle-løsning

Hvis de tekniske krydsningsstationer placeres korrekt og anvendes aktivt, kan man både få et stoppested i Vejle Vest ved Boulevarden (250 m til Regionshuset, 400 m til DGI-huset og 700 m til Rosborg Gymnasium) og mulighed for varierende driftsmønstre afhængigt af behov. Nedenfor er skitseret eksempler på køreplanen for en Vejle-Legoland løsning.

Timedrift (f.eks. ved natkørsel)

00	↓	Vejle	↑	54
03	↓	Vejle Vest	↑	51
24	↓	Billund Lufthavn	↑	30
	↓	Legoland	↑	

Halvtimedrift

00 30	↓	Vejle	↑	25 55
03	↓	Vejle Vest	↑	22
25 54	↓	Billund Lufthavn	↑	01 32
28 57	↓	Legoland	↑	57 28

Vejle Vest estimeres sprunget over med hver anden afgang aht. vendetid på Vejle Station. Dette er ikke nødvendigvis påkrævet.

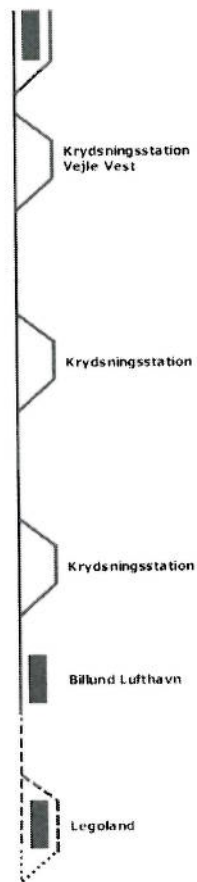
20 minutters drift

00 20 40	↓	Vejle	↑	45 05 25
03 23 43	↓	Vejle Vest	↑	42 02 22
25 45 05	↓	Billund Lufthavn	↑	19 39 59
29 49 09	↓	Legoland	↑	15 35 55

Vejle-løsning

Signatur

- Jelling-løsning og Vejle-løsning
- - - Forlængelse til Billund by/Legoland
- Forlængelse til Grindsted



Gadbjerg Borgerforening



Til

Banedanmark

Toftvej d. 26. november 2014

banebetjeningbillund@bane.dk

Vedr. Idefasehøring i forbindelse med ny bane til Billund Lufthavn

Gadbjerg Lokalråd følger planerne om den nye Billund bane tæt, da den har afgørende betydning for områdets fremtidige vækst- og udviklingsmuligheder.

Det må være i alles interesse, at arbejde hen i mod en løsning, som understøtter de korrekte økonomiske beslutninger, og derved giver mest mulig værdi for pengene.

Gadbjerg Lokalråd anbefaler en banestrækning via Gadbjerg med tilhørende trinbræt.

Det anbefales ud fra 2 primære årsager:

- 1) Økonomi til udvikling af Gadbjerg og Jelling.
- 2) Reducerede udgifter til ekspropriering.

Ad 1) Økonomi til udvikling af Gadbjerg og Jelling.

Gadbjerg Lokalråd vurderer, ligesom Jelling Lokalråd, at anlægsudgifterne vil blive ca. 20 % billigere når strækningen går via Gadbjerg.

Denne anlægsbesparelse skal anvendes til at lave et trinbræt i Gadbjerg, og udførelse af banen i Jelling.

Ad 2) Reducerede udgifter til ekspropriering.

Ved at lave et trinbræt og sammenfietningen i Gadbjerg vurderes, at Banedanmark vil opnå en væsentlig reduktion i udgifterne til ekspropriering.

Denne vurdering er baseret udfra, at Banedanmark allerede besidder et stort og velegnet område til formålet.

Anbefaling:

Billund bane via Gadbjerg med tilhørende trinbræt og sammenfietning.

Venlig hilsen

Gadbjerg Borgerforening. v/ Formand Anders Jørgensen.
Andersjorgensen@mail.dk mobil 40 768033

Anders Jørgensen

Til Banedanmark,

Jelling 26. november 2014

om banebetjening til Billund Lufthavn.

Jeg sender dette høringssvar med det ydmyge håb, at det vil indgå (gerne med vægt) i det videre arbejde.

I efteråret 2011 lancerede jeg i forbindelse med et interview i Vejle Amts Folkeblad en ide om at jernbanen gennem Jelling burde graves ned i jorden og helt eller delvis dækkes over. Den ide har uden tvivl andre før mig også fået, men det bliver den vel ikke ringere af. Med beslutningen om at vi skal have en jernbane mellem Jelling og Billund, har ideen fået ny aktualitet.

Desværre blev der ikke gjort noget ved denne sag, da man i sin tid lavede omfartsvejen nord om Jelling. Det var formentlig også et spørgsmål om økonomi mellem kommunen og DSB. Havde man tænkt i nedgravning, kunne omfartsvejen være blevet gjort meget billigere for kommunen, hvis man ellers tænker sig, at nedgravningen skulle begynde et godt stykke nord for overskæringen ved Vejlevej, og derved undgået underføringen af vejen. Men med underføringen ved jernbanen kan en nedgravning nu tidligst begynde så tæt på Vejlevej, at det nok vil knibe med at få den langt nok ned under Vejlevej. Måske kan dog en mindre hævnning af Vejlevej være tilstrækkelig. Hvis ikke, så kan nedgravningen så først iværksættes syd for Vejlevej, men der er jo stadig også rigelig længde til at den kan være totalt under jordniveau, når den rammer stationsområdet. Man kunne så tænke sig, at stationen bygges ovenpå, måske forskudt, så Stationsvej kan føres igennem til Bredager. Fra stationen kan der så opereres med to spor, og at banen dukker op et sted vest for Fårupvej, og det ene spor så drejer af mod Billund. Overskæringen ved Fårupvej forsvinder, og de fleste trafikale problemer i Jelling er pist borte. Så nemt kan det gøres!

Jeg ved naturligvis godt, at der er mange problemer forbundet med en løsning som denne, ikke mindst de økonomiske, men man kunne jo godt begynde at se på det, og så findes der jo næsten altid en vej frem. Tænk bare på den nye Vejle Fjord bro: 5-7 mia. kroner for at hente tre minutter. Måske kunne man konvertere nogle af de penge, når politikerne opgiver den ide! Man skal også tænke på at en løsning som denne, vil kunne skabe helt nye perspektiver for udviklingen af Jelling midtby, især den østlige ende af Jernbanevej. Vi ved ikke, hvor længe vi har seminariet, selv om vi brænder for at beholde det. Og så er det jo om at have de gode ideer klar til en ændret udnyttelse af "Jellings nye centrum".

Jeg er vidende om at der er fremlagt et forslag om at flytte togbanen nord ud af Jelling, og med en station ved Herningvej. Den løsningsmodel vil jeg gerne advare på det kraftigste imod. En station

mv. er en terminal, og det er omkring terminaler, at økonomier kan gro. En flytning af banelinien og en station udenfor byen vil skævvride hele byen, og det er ikke lige det, vi har behov for at få mere af. Løsningen vil formentlig også være endnu dyrere end nedgravningsløsningen. Så ideen om at flytte banens linieføring tror jeg ikke duer.

Jeg beder Banedanmark have også Jelling bys situation med i overvejelserne

Med venlig hilsen

Bjarne G. Bagge

Tornager 3

7300 Jelling

2148 2048

bgb.soldat@jellingnet.dk



20V

Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Bemærkninger til idéfasehøringsmaterialet til Banebetjening af Billund Lufthavn

På baggrund af det udsendte idéfasehøringsmateriale for Billund Lufthavn har DSB følgende kommentarer:

- DSB bemærker, at det ikke fremgår af det fremsendte materiale, hvorledes en ny bane med halvtimes drift vil påvirke kapaciteten på Vejle Station.
- DSB bemærker, at det ikke fremgår af det fremsendte materiale, hvorledes en ny bane til Billund vil påvirke den fremtidige kapacitet på strækningen Gadsbørg/Jelling-Vejle.
- DSB bemærker, at det ikke eksplicit fremgår af det fremsendte materiale, hvilken hastighed Billund-Vejle-togene vil køre med på strækningen Gadsbørg/Jelling-Vejle.
- DSB bemærker, at det ikke eksplicit fremgår af det fremsendte materiale om den nye bane tænkes betjent af el- eller diesel-materiel.
- DSB bemærker, at det ikke fremgår af det fremsendte materiale, hvor klargørings-, opstillings- og værkstedsfaciliteter påtænkes placeret.
- DSB bemærker, at det ikke fremgår af det fremsendte materiale om der vil blive mulighed for at køre med enmandsbetjente tog på den nye strækning.
- DSB gør opmærksom på, at der kan komme omkostninger til ændret aptering af Vejle Station.
- DSB gør opmærksom på, at anlægsarbejdet forventeligt vil påføre DSB en række omkostninger ifbm. trafikomlægninger og evt. indsættelse af erstatningsbusser.

DSB vil gerne inddrages i den efterfølgende detailplanlægning af stikbanen.

Med venlig hilsen

Maria Mejnert
Direktionsassistent

Sekretariat & Jura

26. november 2014

DSB
Telegade 2
DK-2630 Taastrup

Mobil 24 68 69 15
mlwm@dsb.dk
www.dsb.dk

19V

Til
Banedanmark
Banebetjening af Billund Lufthavn
Amerika Plads 15
2100 København Ø

24. november 2014
Christina Vedel-Birch Andersen

Høringssvar på idéfasehøring af Banebetjening af Billund Lufthavn

Sydtrafik har modtaget idéfasehøring af Banebetjening af Billund Lufthavn og har læst materialet med interesse. Vi finder det positivt, at der etableres gode forbindelser til Billund Lufthavn og at det drøftes med flere parter hvilken løsning det skal ende ud med at blive.

Sydtrafik har ikke yderligere bemærkninger, men ser frem til det videre forløb.

Med venlig hilsen

Christina Vedel-Birch Andersen
Afdelingschef



Banedanmark
Amerika Plads 15
2100 København Ø

25. november 2014

18F

Banebetjening af Billund Lufthavn

I anledning af idefasehøringen om den nye jernbane til Billund skal vi tillade os at fremkomme med følgende bemærkninger og forslag.

Indledningsvis vil vi udtale vores tilfredshed med, at spørgsmålet om driftsform blev afgjort med en egentlig jernbane fra Jelling fremfor en letbane (sporvej). Idet vi henviser til Trafikstyrelsens Forundersøgelse af banebetjening af Billund Lufthavn af juni 2012 må vi derimod fraråde at lade banen konstruere alene til lette persontog, idet vi naturligvis forudsætter, at banen også får godstrafik, jf. nedenfor.

Vi må ligeledes fraråde, at maksimalhastigheden fastsættes til 120 km/t. På det nylig afholdte seminar "Fremtidens jernbanetrafik i Danmark" fortalte direktør Jesper Hansen ganske vist, at det var politisk bestemt, hvilket vi betvivler. I betragtning af, at de fleste regionalbaner forudsættes opgraderet til 160 km/t., må denne hastighed også kunne opnås på den "flade" del af Billundbanen. Derved kompenseres i nogen grad for den langsommere kørsel i Grejsdalen, men i øvrigt forudsætter vi, at banen elektrificeres senest i forbindelse med, at den "skæve" bane Vejle-Herning-Struer bliver det. Derved bliver det tillige muligt at køre direkte tog i hvert fald fra Odense eller Nyborg, hvorfra lufthavnen henter adskillige passagerer, således at togsift i Vejle undgås. Et sådant bør dog allerede fra start undgås.

Vi er klar over, at strækningen Vejle-Jelling er problematisk, men sætter vor lid til ERTMS og skal foreslå, at omløbssporet i Jelling trækkes ud til det punkt, hvor banerne skilles, således at "flyvende" krydsning muliggøres. Desuden kunne det overvejes at gen(?)oprette Hørup som krydsningsstation.

Som ovennævnte forundersøgelse allerede er inde på, foreslår vi endvidere, at banen fra starten forlænges til Legoland, ligesom det er oplagt snarest derefter at forlænge den yderligere til Grindsted. Vi mener dog, at den nordfra skal føres ind til stationen (nu rutebilstation) i Grindsted ved at benytte noget af traceen fra den nedlagte jernbane til Filskov sammen med sidesporet til firmaet Dupont. Som Billund er udformet, vil det være svært at undgå et rebroussement eventuelt suppleret med en "shunt" (trekantspor), men vi antager, at passagerudvekslingen ved Legoland under alle omstændigheder vil tage 3-4 minutter i hvert fald om sommeren. Det bemærkes, at LNJ klarer at skifte retning i Jægersborg på 1 minut. Vi mener, at Banedanmark allerede er klar over, at

en elektrisk jernbane i nærheden af Båstlundvej kan skabe problemer for ind- og udflyvning på grund af køretråden, men nævner det alligevel.

Den nævnte linjeføring i Grindsted muliggør en eventuel senere jernbaneforbindelse ad den delvis eksisterende trace fra Grindsted over Filskov og Blåhøj til Brande, ligesom firmaet Dupont, der var den sidste jernbanegodskunde i Grindsted, atter kan tilbydes direkte godsvogne på sit sidespor.

Desuden foreslås anlagt et sidespor til lufthavnens sydside med henblik på jernbanetransport af flybrændstof ligesom i f.eks. Arlanda, Gardermoen og Zürich. Vi er endvidere bekendt med forlydender om, at Legofabrikken fra en tjekkisk leverandør flere gange ugentlig får leveret ca. 40 veksellad svarende til ca. 20 lange godsvogne til kombiterminalen i Billwerder ved Hamburg, hvorfra de køres på lastbil til Billund. Vi formoder, at der kan findes flere potentielle godskunder, hvis godsoperatørerne gør en mere målrettet indsats. Det bestyrker behovet for at anlægge Billundbanen også til godstrafik.

Det bestyrker også Rådet for Bæredygtig Trafik i at gentage vores forslag til transportministeren om at reaktivere den p.t. spærrede jernbanestrækning Grindsted-Bramming til fuld person- og godstrafik, hvilket kræver nyt spor. Vi har, som det formentlig vil være Banedanmark bekendt, anmodet transportministeren om, at det gamle spor foreløbig bliver liggende med henblik på udskiftning ad skinnevejen. Banen er med i Trafikstyrelsens førnævnte forundersøgelse, men vi foreslår banen indlemmet i den projekterede Esbjerg Nærbane med stop på mellemstationerne efter anmodning (trykknapsystem). Vi kan tilføje, at Region Syddanmark i 2015 har budgetteret med en analyse af muligheder og konsekvenser af en kollektiv forbindelse (tog/letbane) fra Billund Lufthavn til Esbjerg. Sydtrafik samt Esbjerg og Billund kommuner inviteres med i analysearbejdet. Derfor anmoder vi om, at Banedanmark foreløbig afventer resultatet heraf, men der skal ikke herske tvivl om, at vi ønsker banen reaktiveret.

Endelig vil vi ikke undlade at påpege, at vores computer ikke har kunnet aktivere linket "Læs mere om projektet på Banedanmarks hjemmeside". Vi mener dog at have tilstrækkelige oplysninger til at kunne afgive et forhåbentlig kvalificeret høringssvar, og vi håber, at Banedanmark tager hensyn hertil.

Transportministeriet og Trafikstyrelsen modtager genpart af nærværende skrivelse.

Med venlig hilsen

Ole Iskov
Rådet for Bæredygtig Trafik

17 B

17B

Lene Lund Wandel (LEW)

Fra: Poul Laustsen [hplaustsen@stofanet.dk]
Sendt: 25. november 2014 14:57
Til: banebetjeningbillund
Emne: Ny jernbane til Billund Lufthavn - høring

Til Banedanmark

Med henvisning til Banedanmarks ide'fasehøring i lokalpressen, Billund Ugeavis mfl.og det høringsmateriale der ligger på Banedanmarks hjemmeside, synes jeg, det er en rigtig god ide', at banefotsyne Billund Lufthavn og LEGOLAND mv. Banebetjeningen vil utvivlsomt medvirke til at befæste områdets position i erhvervs- og turistmæssig henseende ganske betydeligt.

Hvilken af de to viste linjeføringer der skal fremmes må en kommende VVM undersøgelse afdække, men linjeføringen må ikke blokere for områdets fortsatte udvikling.
'eg ser frem til at følge den videre udvikling af projektet.

Billund, den 25. november 2014

Poul Laustsen
Fyrrevænget 410
7190 Billund

Amerika Plads 15

2100 København Ø

Email: banebetjeningbillund@bane.dk

Att: Iben Marcus-Møller, projektleder

Den 25. november 2014

Banebetjening af Billund Lufthavn – Høringssvar til Idefasen

Lokalråd Vejle Vesteregn har på sit årsmøde den 20. november drøftet planerne om en eventuel jernbaneforbindelse mellem Vejle og Billund.

Lokalrådet ser med stor bekymring på de i idefaseoplægget planlagte linjeføringer gennem lokalområdet fra hhv. Jelling og Gadbjerg af følgende årsager:

- Ødelæggelse af unikke naturområder. Lindeballe skov er Danmarks vestligste urskov (selvforyngede bøgeskov) og rummer et enestående landskab skabt under den sidste istid, hvor hovedstilsandslinien går lige gennem området.
- Området er hjemsted for adskillige rødlistede arter. Området tjener som vildtfauna for samtlige danske hjortearter. Der foregår krondyrvandringer igennem området fra Gødding skov og nordpå - en evt. jernbane vil afskære disse vandringer, og der vil være risiko for at bestanden helt forsvinder fra området.
- Den planlagte linjeføring vil dele både landbrugsområderne og hele det velfungerende lokalområde op i to dele, og dermed vanskeliggøre både erhverv og lokal interaktion.

Lokalrådet anbefaler derfor, at man i den overordnede planlægningsfase/idefase grundigt undersøger mulighederne for at følge de allerede etablerede trafikkorridorer til/fra Billund lufthavn.

Vores forslag i prioriteret rækkefølge:

Forslag 1: Drop jernbaneløsningen helt og erstat transport til og fra Billund lufthavn med hurtigbusser, evt. med ekstra busspor på udvalgte strækninger.

En busløsning vil samlet set antageligt være langt mere økonomisk forsvarlig end en jernbaneløsning, der i alle prognoser forventes at give et betydeligt årligt driftsunderskud uanset linjeføring.

Der er et godt udbygget vejnet i alle retninger til og fra Billund lufthavn, som sagtens kan håndtere udvidet busdrift, måske med en opgradering af vejnettet af strækningen fra Karlskov rundkørslen til Billund lufthavn.

Busser vil – i modsætning til tog - kunne køre i alle retninger, således at de ud over at sikre halvtimesdrift til Vejle vil kunne dække alle store byer i oplandet.

Lufthavnsbusserne vil helt eller delvis kunne erstatte en del af de eksisterende buslinier. Ud over at transportere passagerer og gæster til lufthavn og turistattraktioner vil busser også kunne varetage en del

af den lokale transport hhv. til uddannelsesinstitutioner i omegnen og medarbejdere til de store arbejdspladser i Billund.

Busløsningen er fleksibel og kan hurtig ændre retning eller tidsplan når behov – uden nogle trafikale begrænsninger.

Vi kan hverken forstå eller acceptere, at togfonden skal være bundet til en jernbaneløsning. Hvis den bedste løsning er en busløsning bør finansieringskilderne ikke være et problem

Hvis man absolut ønsker at satse på en baneløsning kan vi pege på følgende mulighed:

Løsning 2: Jernbane fra Vejle til Billund

Hvis der absolut ønskes en jernbaneløsning er den eneste rigtige løsning og mest oplagte korridor langs med motortrafikvejen imellem Vejle og Billund . Strækningen er på ca 25 km og anbefales fordi:

- Trafikkorridoren er i forvejen etableret – langs motortrafikvejen – og vil derfor ikke gøre nævneværdigt indhug i naturen.
- Strækningen er den mest direkte forbindelse mellem Vejle og Billund, og vil derfor reducere rejsetiden betragteligt i forhold til en Jelling løsning.
- Passager grundlaget vil formentlig blive betydeligt større pga den direkte forbindelse til hovedjernbanelinien og den kortere rejsetid.
- Det vil være muligt at opretholde den eksisterende togdrift mellem Vejle og Herning, da denne ikke vil blive yderligere belastet.
- Den nye linieføring kan på sigt udbygges videre fra Billund i retning Herning og dermed er løsningen samlet set mere fremtidssikret end Jelling Billund løsningen, der allerede byder på kapacitetsproblemer fra starten pga passage gennem Grejsdalen

Økonomi

Selv om en Billund Vejle løsning umiddelbart ser ud til at være en dyrere løsning end Billund Jelling, mener vi, at det på sigt kan blive den billigste løsning idet en Jelling løsning så vidt vi kan se er væsentligt underfinansieret i budgettet og ikke tager højde for finansiering af udvidelse af sporet fra Vejle til Jelling, samt de uafklarede jernbaneforhold omkring Jelling by.

Vi håber, at Banedanmark/politikerne tager hele banespørgsmålet op til grundig overvejelse igen og vælger den bedste løsning ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv. Som skatteydere, kan vi ikke acceptere, at kassetænkning skal hindre den bedste løsning for samfundet og fremtiden.

VEJLE VESTEREGNS LOKALRÅD

Anni Assenbjerg

Formand

Bavnevej 26, 7323 Give

Anni
Assenbjerg

Digitalt signeret af Anni
Assenbjerg

DN: cn=Anni Assenbjerg, o, ou,
email=aia@assenbjerg.dk, c=DK
Dato: 2014.11.25 14:36:00 +01'00'

15B

Til

15B

Banedanmark

Banebetjening af Billund Lufthavn

Amerika Plads 15

2100 København Ø

Amlund 20. november 2014

Indlæg til idefasen omkring evt. banebetjening af Billund Lufthavn og Legoland.

Da jeg bor umiddelbart nord for Billund Lufthavn med jord ned til omfartsvejen omkring lufthavnen har jeg naturligvis personlig interesse i udfaldet af en evt. kommende jernbaneforbindelse til Billund.

Dernæst har jeg et godt kendskab til landskabet, naturen og landbruget omkring den evt. kommende linjeføring.

Jeg vil i dette indlæg forsøge at være så objektiv som mulig og fokusere på de forhold, som man ved en evt. planlægning af en jernbaneforbindelse bør være opmærksom på.

Angående terrænet nordøst for lufthavnen, så består det af et højedrag på op til 50 m over lufthavnens terræn. På disse bakker ligger Lindeballeskovene, der består af et sammenhængende skovområde på ca. 450 ha, hovedsagelig bestående af løvtræsbevoksninger (Eg og Bøg), der har selvforynget sig siden bøgen indvandrede efter Istiden. **Området er således unikt, idet det er Danmarks vestligste urskov. Stort set hele skovområdet er fredsskov og må således ikke umiddelbart fjernes.**

At gennemskære et sådant område med en jernbane vil naturligvis være en skændsel for naturen. Tidligere vvm-undersøgelser for lufthavnen har godtgjort, at området er hjemsted for indtil flere rødlistede arter.

En gennemskæring af højedraget med skrænter på 40 – 50 m vil foruden ødelæggelse af unik natur også blive belastende for anlægsbudgettet.

Derfor foreslår jeg, at en evt. baneføring lægges syd for Åst by og føres ind til Billund langs med firehøjevej.

Det vil betyde (se kort 1 -6):

- Jernbanen vil komme til at ligge på jævnt terræn, hvor den kan føres langs markskel og derfor ikke ødelægger natur og ændrer så lidt i landbrugets arronderingsforhold som muligt.
- Jernbanen vil kunne krydse omfartsvejen med ca. 90 grader.
- Jernbanen vil passere Legoland, Lalandia og godsterminalen.
- Banestrækningen fra Jelling bliver på ca. 19 km. Ca. 1 km. kortere end en nordligere linjeføring.

- Ønsker man linjeføringen så første station bliver passagerterminalen, er der god plads til en jernbanelinje langs omfartsvejen på lufthavnsområdet.

Forslaget til udkast for en linjeføring der går direkte fra Jelling til Billund kan ses på de vedlagte kort (1-6).

Hvis man ønsker at første station bliver lufthavnsterminalen, så er det stadig muligt at dreje banen syd om højedragene (se kort 7). Men skal banen føres nord om Åst by, så bliver der under alle omstændigheder meget jordarbejde og gennemskæring af værdifuld natur og fredsskov.

Dernæst har jeg et par kommentarer til det politiske i hele projektet.

Jeg er klar over, at dette ikke er noget Banedanmark kan ændre på, idet man blot skal udføre projektet, men jeg håber dog at politikerne bliver gjort opmærksom på følgende fakta:

En jernbaneforbindelse fra Vejle til Billund via Jelling vil få en samlet længde på ca. 35 km.

En direkte jernbaneforbindelse fra Vejle til Billund langs motortrafikvejen vil få en samlet længde på ca. 25 km.

Hastigheden på toget fra Vejle til Jelling vil ikke kunne være så høj som på en direkte jernbane imellem Vejle og Billund, idet banen snor sig meget igennem Grejsdalen og videre til Jelling.

Hvis vi regner med et forsigtigt skøn på en gennemsnitsfart på 80 km/time over Jelling og 110 km/time langs motortrafikvejen, så vil rejsetiden blive på ca. 26 min. over Jelling og ca. 13 min. ved den direkte linje. Man skal vel også forvente, at toget skal stoppe i Jelling for at medbringe passagerer fra Herning.

Altså vil rejsetiden blive mindst fordoblet ved den meget dårlige løsning, der indtil videre er besluttet.

Jeg kan slet ikke forestille mig at lufthavnens største fødegrundlag i det nordøstlige Danmark, Århus – området, vil tage tog til Vejle og så dernæst op over Jelling for at komme til Billund, især ikke når der går lufthavnsbus direkte fra Århus til Billund – sandsynligvis med en noget kortere rejsetid.

Hvis man absolut skal have en Jernbane til Billund fra Vejle, så må en linjeføring langs med motortrafikvejen absolut være det eneste rigtige. Et spørgsmål om hvilken offentlig kasse der skal betale bør ikke være en hindring for en rigtig løsning. Det er i sidste ende skatteyderne der skal betale og om pengene tages fra stat eller kommune bør i den forbindelse være ligegyldigt. Politisk kassetænkning bør ikke stå i vejen for den bedste løsning.



Jernbaneprojekt 2016

Kort 1

Tv. Foto.

Det er et udsnit af billedet af 06-11-2014 og 11-04-46 og er et udsnit af billedet af 06-11-2014 og 11-04-46 og er et udsnit af billedet af 06-11-2014 og 11-04-46.

Dato: 06-11-2014 / 11-04-46

INSKIL
LÆRERBESKRIVNING

J.Nr.

Målestok: 1:10000

Int.: nut



Jysk Landbrugsrådgivning

Købt 2

Jysk Landbrugsrådgivning

TLR Fax

Dette kort er optaget på baggrund af Cowi DGT0 data 2013 og er ment som et supplement til landbrugsrådgivningen. Det angiver ikke områder, der er underlagt særlige regler eller særlige forhold.

Dato: 06.11.2014 / 11.06.59

JYSK
LANDBRUGSRÅDGIVNING

J.Nr.

Målestok: 1:10000

Int.: nuf



Jysk Landbrugsrådgivning Kort 3

Jensbovej 12, Bland 8460, Jylland.

Tlf. 73 62 11 11

Oplysninger om jordbrugsloven og EU-mærkning af landbrugsprodukter, der sælges i Danmark, kan findes på www.jysk.dk eller ved henvendelse til Jysk Landbrugsrådgivning.

Dato: 06.11.2014 / 11:09:45

JYSK
LANDBRUGSRÅDGIVNING

J.Nr.

Målestok: 1:10000

Int.: nut



Jernbane til Billund idefase Kort 4

The Fork
Dette kort er gyldigt på baggrund af Crowi OMTD foto 2010
og EU-mærkebeskrivelser i samråd med efterforsker. De angivne mæ-
ke og betegnelse på kortet vil kunne afvige i T.M. sin fysisk opstilling af
artikel.
Date: 06.11.2014 / 11:12:15

JYSK
LANDBRUGSRÅDGIVNING

J.Nr.
Målforhold: 1:10000
Init.: nut



Jysk Landbrugsrådgivning Kort 5

Jensbo og Bland Solbæk,
717 Fjre.
Dette kort er udarbejdet på baggrund af Data OPTO fra 2014
og EU landbrugsregulering i samarbejde med landbrugene. De angivne mål
er vejledende.
Dato: 06.11.2014 / 11:14:19

JYSK
LANDBRUGSRÅDGIVNING
J.Nr.
Målestok: 1:10000
Int.: nul



Jernbaneforslag Billund Idefase

18.400 m

hætt 6

Denne kort er udarbejdet på baggrund af Dansk OMTA kort 2010
og kan derfor være ufuldstændigt. Det er ikke muligt at
garantere for korrekthed af kortet. Det er brugernes ansvar at
kontrollere kortet.

J Nr.
Målestok: 1:50000
Int.: nul

Dato: 06.11.2014 / 11:20:39

MSK
LANDSREKONSTRUKTION



Jernbaneprojekt 2016 **3 forskellige linjeføringsmulig**

TE. FAK. kort p

Denne kort er udarbejdet på baggrund af data fra 2014. Den kan derfor være uaktuel. Den kan derfor være uaktuel. Den kan derfor være uaktuel.

Dato: 18.11.2014 / 10.25.24

YSK

LYNDRUPSPARKEN

J.Nr.

Målestok: 1:10000

Int. nul

14 K

14K

Banedanmark

Banebetjening af Billund Lufthavn
Amerika Plads 15
2100 København Ø



Billund
kommune

Angående Banebetjening til Billund, idéfasehøring

Dato: 21. november 2014

Med henvisning til det udsendte debatoplæg dateret den 20. oktober 2014 for banebetjening af Billund, fremsendes hermed synspunkter og ideer til idéfasehøringen.

REF/csf@billund.dk

Billund Kommune, Billund Lufthavn, LEGOLAND, Lalandia, Kirkbi/LEGO Koncernen og Vejle Kommune har afholdt et fælles møde med henblik på at drøfte det fremsendte idéfasehøringsmateriale. Billund Kommune, Billund Lufthavn, LEGOLAND, Lalandia og Kirkbi/LEGO Koncernen besluttede at fremsende et hørings-svar indeholdende fælles synspunkter og ideer til projektet.

Togbetjening og kapacitet

Deltagerkredsen er enige om en meget stor opbakning til etablering af en jernbaneforbindelse til Billund via Jelling med etablering af de foranstaltninger på denne strækning, der sikrer en tilstrækkelig kapacitet til betjening af Billund Lufthavn. En optimering af jernbanen gennem Grejsdalen vurderes at være nødvendig. En sådan optimering er mulig ved at anlægge et ekstra spor og/eller foretage en udretning af dele af det eksisterende spor. En optimering af denne strækning vil kunne øge hastigheden og dermed afkorte rejsetiden mellem Vejle og Billund betragteligt. Dette kan således være med til at øge antallet af rejsende samt mindske den samlede rejsetid mod Herning/Struer.

I det udsendte idéhøringsmateriale er der angivet to linjeføringer fra Vejle Bane-gård til Billund Lufthavn. Linjeføringsforslaget med tilslutning af den nye bane i Jelling vurderes stadig at være den optimale løsning, frem for forslaget med tilslutning i Gadbjerg. Med tilslutning på Jelling Station gives der optimale muligheder for, at rejsende fra Struer/Herning kan skifte tog og forsætte mod Billund.

For at styrke de erhvervsmæssige sammenhænge i Østjylland ønskes, at der skabes optimale lokalforbindelser, f.eks. en direkte togforbindelse Odense-Fredericia-Vejle-Billund og at der derfor tages højde for den nødvendige perron-længde. Det er samtidig en forudsætning for deltagerkredsen, at timeplanen for betjening af lufthavnen understøtter lufthavnstrafikken på de tidspunkter, f.eks. tidlig morgen og sen aften, hvor mange fly starter og lander.

Samlet set finder vi det vigtigt, at alle berørte lodsejere inddrages og informeres grundigt tidligt i projektet, således at perioden med usikkerhed minimeres.

Stationsplaceringerne og linjeføringen i Billund forudsætter at de trafikale forhold ved alle alternativer i Billund bliver analyseret og belyst meget grundigt.

Station Billund Lufthavn

Der var enighed om opbakning til en belysning af en stationsplacering øst for de to fodgængerpassager mellem terminalen og parkeringshuset, hvorved der opnås kortest mulig gåafstand mellem stationen og terminalen. Stationen ved Billund

Lufthavns terminal bør dog etableres under niveau af den nuværende trafikforplads for på en god måde at håndtere de trafikale forhold på terræn samt med en overdækket "tørskoet" forbindelsesløsning til ankomsthallen. Ligeledes bør den videre linjeføring fra stationen ved passagerterminalen og mod vest foregå i en tunnelføring ud af niveau med den øvrige gående og kørende trafik.

Forbindelsen fra Station Billund Lufthavn til Station LEGOLAND

En krydsning af linjeføringen med Båstlundvej i niveau, som beskrevet tidligere i alternativ 1 og 3 ses ikke som en mulighed, da det i voldsom grad vil skabe trængsels- og opstuvningsproblemer for trafikken til og fra LEGOLAND, Lalandia, og kommende store attraktioner som LEGO Huset i bymidten samt for pendlere til og fra byens arbejdspladser. Denne trafik forventes i de kommende år at være stærkt stigende. Deltagerkredsen anbefaler derfor, at krydsning af Båstlundvej ikke sker i niveau.

Det er ligeledes vigtigt, at der i forbindelse med forundersøgelser og analyser udføres en grundig belysning af alle alternativer, der berører tilkørsels og parkeringsforhold til LEGOLAND. En forringelse af de eksisterende forhold er ikke en mulighed.

Station LEGOLAND vest (alternativ 1 og 2)

Deltagerkredsen finder en belysning af mulighederne for en stationsplacering vest for LEGOLANDs hovedindgang, som beskrevet i udsendt materiale 7. februar 2014: Jernbane til Billund via Jelling, alternativ 1 og 2, nødvendig. Umiddelbart ses der store udfordringer i at placere Stationen for enden af landingsbanen tæt på Båstlundvej, hvor lufthavnens hindringsplan lægger stærke begrænsninger for genstandes højde. Det kunne her være en mulighed at belyse en fortsættelse af linjeføringen, nedgravet til en station placeret syd for Nordmarksvej, umiddelbart vest for LEGOLAND eller alternativt at undersøge en vestligere stationsplacering, der ikke er i konflikt med lufthavnens hindringsplan.

Station LEGOLAND øst (alternativ 3)

I udsendte materiale 7. februar 2014: Jernbane til Billund via Jelling, alternativ 3 er der anvist en stationsplacering øst for LEGOLANDs hovedindgang. Gruppen finder dog, at linjeføringen i dette alternativ 3 vil skabe store problemer for trafikken ved Båstlundvej samt for tilkørsels og parkeringsforhold til LEGOLAND. En fremføring af linjen hertil i terræn, ses af deltagerkredsen ikke umiddelbart som en mulig løsning. En meget grundig belysning af dette alternativ vil være nødvendig.

Billund Kommune, Billund Lufthavn, LEGOLAND, Lalandia, Kirkbi/LEGO Koncernen ser frem til et fortsat godt og konstruktivt samarbejde.

Venlig hilsen



Ib Kristensen
Borgmester



Ole Bladt-Hansen
Kommunaldirektør

Til Banedanmark

banebetjeningbillund@bane.dk



Fra Gadsbørg Lokalråd

Indsendt 24. november 2014

Vedr. Idefasehøring i forbindelse med ny bane til Billund Lufthavn

Gadsbørg Lokalråd følger planerne om den nye Billund bane tæt, da den har afgørende betydning for områdets fremtidige vækst- og udviklingsmuligheder.

Det må være i alles interesse, at arbejde hen i mod en løsning, som understøtter de korrekte økonomiske beslutninger, og derved giver mest mulig værdi for pengene.

Gadsbørg Lokalråd anbefaler en banestrækning via Gadsbørg med tilhørende trinbræt.

Det anbefales ud fra 2 primære årsager:

- 1) Økonomi til udvikling af Gadsbørg og Jelling.
- 2) Reducerede udgifter til ekspropriering.

Ad 1) Økonomi til udvikling af Gadsbørg og Jelling.

Gadsbørg Lokalråd vurderer, ligesom Jelling Lokalråd, at anlægsudgifterne vil blive ca. 20 % billigere når strækningen går via Gadsbørg.

Denne anlægsbesparelse skal anvendes til at lave et trinbræt i Gadsbørg, og udførelse af banen i Jelling.

Ad 2) Reducerede udgifter til ekspropriering.

Ved at lave et trinbræt og sammenfletningen i Gadsbørg vurderes, at Banedanmark vil opnå en væsentlig reduktion i udgifterne til ekspropriering.

Denne vurdering er baseret ud fra, at Banedanmark allerede besidder et stort og velegnet område til formålet.

Anbefaling:

Billund bane via Gadsbørg med tilhørende trinbræt og sammenfletning.

Med venlig hilsen

Gadsbørg Lokalråd, formand Jan Dohn

e-mail: jan.dohn@alfalaval.com



GADSBØRG

i hjertet af Vejle kommune

13F

BANEDANMARK - Banebetjening af Billund Lufthavn

Amerika Plads 15

2100 København Ø

Email: banebetjeningbillund@bane.dk

Att: Iben Marcus-Møller, projektleder

12B

Den 20. november 2014

Banebetjening af Billund Lufthavn – Høringssvar til Idefasen

Vi har boet på Stavnkærvej, i udkanten af Åst Skov i over 30 år, og kender derfor egnen indgående dels fra mange trave- og cykelture i området dels fra studier af egnens historie, geologi og natur. Vi vil stærkt anbefale at linieføringen af den kommende bane i størst muligt omfang føres uden om Åst Skov, og at der i stedet arbejdes med en bane afgrening ved Gadbjerg – eller endnu bedre lige syd for Farre - gående sydvest direkte mod lufthavnsterminalen. Derved vil der opnås følgende fordele:

- Kun ca. **10 km nyanlæg** ved en linjeføring startende lige syd for Farre (nord for Gadbjerg) til terminalen i Billund lufthavn uden at rejsetiden forøges nævneværdigt. Hermed undgås ny overskæring af den store og ret trafikerede Tykhøjvej. Dog er kapacitetsproblemerne gennem Grejsdalen uændret.
- De **ekstremt kuperede områder** i hhv Vestre Smidstrup og Åst, Mørup og Førstballe undgås mest muligt og banen vil kunne anlægges i et væsentligt mere jævnt terræn, hvad der vil reducere udgifter til anlægs- og jordflytningsarbejder betydeligt. Citat fra den lokale debat: "man kan der blot skrabe græstørvne til side og lægge skinnerne".
- Linjeføring gennem Åst, Amlund og Lindeballeskovene undgås, hvorved risiko for gentagne **påkørsler af vildt** med deraf følgende forsinkelser og skader reduceres betydeligt. De nævnte skovområder har en meget stor bestand af hjortevildt, både rådyr, dådyr og på det seneste også kronhjorte. En større flok dådyr er udsat i området fra en tidligere hjortefarm, sponsoreret af lokale midler.
- Det **fantastiske istidslandskab** bevares i størst mulig grad for eftertiden. Den såkaldte hovedstilstandlinie fra den sidste istid har gået lige igennem egnen, hvorved der er opstået et utroligt smukt og særpræget landskab skabt af erosion og smeltevandfloder. Det kan anføres at gymnasier fra flere nærliggende byer arrangerer ekskursioner til området.

- Den utrolig **store bestand af gravhøje** og andre kulturhistoriske mindesmærker i netop Åst/Lindeballe området bevares mest muligt for eftertiden. Pga egnens tætte beliggende ved de gamle hævejsspor er egnen utroligt rig på gravhøje. Den lokale historiker Rasmus Mortensen har påvist i alt 50 gravhøje i det gamle Lindeballe sogn.
- Bevaring af de bestande af **sjældne orkideer**, der findes flere steder i Åst skoven.

Sluttelig vil vi gerne anføre at vi frygter at de foreslåede jernbaneløsninger via Jelling ikke vil give væsentlige besparelser i eksisterende busdrift eller komme til at betjene større antal lokale passagerer til/fra arbejde eller uddannelse. En linjeføring fra Vejle til Billund ville have haft et anderledes **stort potentiale for lokal transport** som supplement til transport af lufthavnspassagerer og LEGOLAND/Lalandia gæster og kunne - med et par stop undervejs – have påvirket udviklingen af de mellemliggende landsbyer betydeligt i positiv retning, og samtidig bidraget væsentligt til reduktion af den meget kraftige bil og bus trafik imellem de 2 byer.

Vi håber, at disse oplysninger vil blive taget i betragtning i det videre projektarbejde.

Venligst bekræft modtagelsen.

Med venlig hilsen

Annette Mikkelsen & Jørgen Møller Madsen

Stavnkærvej 4,

7184 Vandel

Email: jorgen.m.madsen@gmail.com

Angår Ny bane til Billund

Under henvisning til det udsendte debatoplæg dateret den 20. oktober 2014 for ny bane til Billund samt Vejle Kommunes høringssvar den 19. februar 2014 vedr. "Udkast til lovforslag om moderne jernbane og ændring af lov af jernbane", fremsender Vejle Kommune hermed synspunkter og spørgsmål til idefasehøringen.

26. november 2014

Vejle Kommune konstaterer, at der på ny er to linjeføringsforslag med i høringsfasen. I Vejle Kommunes høringssvar til Transportministeriet af 19. februar 2014 tilkendegav Byrådet, at Vejle Kommune peger på en jernbanebetjening af Billund Lufthavn fra Vejle via Jelling. Linjeføringsforslaget med tilslutning af ny bane til Billund i Jelling vurderes stadig at være det optimale, og derfor bør dette forslag gennemføres og ikke forslaget med tilslutning i Gadbjerg. Med tilslutning på Jelling Station gives der optimal mulighed for, at rejsende fra Struer/Herning kan skifte tog og forsætte mod Billund. Vejle Kommune forudsætter således også, at tog til Billund vil få stop i Jelling.

Side: 1/2

Kontaktperson:

Paw Bro Larsen

E-post:

pabla@vejle.dk

Vejle Kommune anførte i høringssvaret også, at kommunen ønsker en opgradering af jernbanen gennem Grejsdalen, at der skabes yderligere kapacitet på Vejle Banegård, samt at kommunen får andel i Togfondens pulje til forbedring af p-forhold ved stationsområder, hvilket kan være med til at forbedre parkeringsforholdene for bl.a. pendlerne.

I Trafikstyrelsens notat af 11. marts 2014 vedr. "Lokale holdninger til banebetjening af Billund" indstilles til Transportministeriet, at det som et led i VVM-analysen bliver undersøgt, hvordan kapaciteten i Grejsdalen kan forbedres. Dette fremgår ikke af det udsendte materiale!

Vejle Kommune finder det af afgørende betydning, at der vælges løsninger, der ikke forringer togbetjeningen af Jelling, Give og Thyregod. En optimering af jernbanen gennem Grejsdalen vurderes derfor at være nødvendig. En sådan optimering er mulig ved at anlægge et ekstra spor og/eller foretage en udretning af dele af det eksisterende spor. En optimering af denne strækning vil kunne øge hastigheden og dermed afkorte rejsetiden mellem Vejle og Billund betragteligt. Dette kan således være med til at øge antallet af rejsende samt mindske den samlede rejsetid mod Herning/Struer.

Vejle Kommune kræver, at de trafikale forhold i Jelling by bliver analyseret grundigt (både hvad angår kapacitet og trafiksikkerhed), idet der med dobbelt så mange tog i timen gennem byen vil opstå trafikale problemer med to jernbaneoverskæringer i niveau. Der er specielt problemer ved skæring med Fårupvej. Dette problem forudsætter kommunen løst i et tæt samarbejde med Banedanmark samtidig med etableringen af ny bane til Billund. Vejle Kommune forudsætter også, at en løsning af de trafikale problemer i Jelling indgår i den økonomiske ramme, der afsættes til den nye bane.

På tilsvarende måde forudsætter kommunen en tæt dialog med Banedanmark mht. de veje/stier, der berøres af den nye banestrækning, ligesom krydsninger af den nuværende bane ønskes drøftet i forbindelse med, at flere tog vil køre på strækningen i fremtiden, således at der kan ske en optimering af bestående overskæringer.

Alle berørte lodsejere skal inddrages/informerer grundigt meget tidligt i fasen samt have mulighed for tidlig ekspropriation, således at periode med usikkerhed minimeres. Vejle Byråd stiller sig således ikke tilfreds med hensigtserklæringer om tidlig ekspropriation, men vil stille krav om dette for samtlige mulige berørte borgere. Der henvises i øvrigt til det ovenstående høringssvar fra Vejle Kommune mht. ekspropriation, byggelinjer m.m.

For at styrke de erhvervsmæssige sammenhænge i Østjylland ønsker Vejle Kommune, at der skabes optimale lokalforbindelser - f.eks. en direkte togforbindelse Odense-Fredericia-Vejle-Billund. Det er samtidig en forudsætning for Vejle Kommune, at timeplanen for betjening af lufthavnen understøtter lufthavnstrafikken på de tidspunkter, f.eks. tidlig morgen og sen aften, hvor mange fly starter og lander.

Vejle Kommune har ikke modtaget en oversigt over broer, der skal ændres som følge af elektrificeringen. men om bekendt har Banedanmark dog i 2015 planlagt at udskifte broerne, der fører Grejsdalsvej samt Skelborgvej over banen, idet disse er nedslidte. Vejle Kommune forventer, at dette arbejde udføres som planlagt.

Vejle Kommune ser frem til et fortsat godt og konstruktivt samarbejde.

Venlig hilsen



Arne Sigtenøjergaard
Borgmester



Niels Ågesen
Kommunaldirektør



Banedanmark
Banebetjening af Billund Lufthavn
Amerika Plads 15
2100 København K

10V

Fremsendt på: banebetjeningbillund@bane.dk

Kulturhistoriske interesser i forbindelse med etablering af banebetjening af Billund Lufthavn.

20. november 2014

VejleMuseerne er gennem dagspressen blevet opmærksom på idéfasehøringen i VVM-processen forud for baneanlægget. Da museet har hele det kulturhistoriske ansvar efter museumsloven i Vejle Kommune, har vi ud fra debatoplæggets mindre detaljerede kortmateriale lavet en overordnet indledende vurdering af de kulturhistoriske interesser.

Side: 1/2

J. nr.: VKH 7454

EAN-nummer:
5798006362332

De to foreslåede linjeføringer behandles her kort hver for sig.

Kontaktpersoner:

Anders Horsbøl
Nielsen

Steen Rosenvinge
Lundbye

Mobiltlf.: 21 43 59 10

E-post:

anhor@vejle.dk og
stros@vejle.dk

Her bor vi:

Spinderihallerne
Spinderigade 11E
DK-7100 Vejle

Gadbjerg til kommunegrænsen nordøst for Billund:

Vest for Gadbjerg går linjeføringen gennem flere beskyttede diger ved landsbyen Vester Smidstrup, samt enkelte ved landsbyen Lindeballe. De fleste af disse diger er udskiftningsdiger fra omkring år 1800, mens kun et enkelt aller nordøstligst på strækningen er et muligvis meget ældre ejerlavsdige.

Ved Vester Smidstrup passeres et af de mange forløb, som den jyske Hærvej har i dette område.

Jelling til kommunegrænsen nordøst for Billund:

I Trollerup sydvest for Mølvang går linjeføringen gennem et udpeget kulturarvsareal af regional arkæologisk betydning. Der er tale om en samling af fund, som indikerer tilstedeværelsen af vikingetidig bebyggelse som er samtidig med de nærliggende verdensarvsmonumenter i Jelling.

Den jyske Hærvej har i dette område gennem tiden haft fire kendte forløb, som passeres mellem Mølvang og Vester Åst. Det kan formodes at arkæologiske undersøgelser vil påvise flere sideforløb.

Ved Tøsby og Frishuse ligger tætte koncentrationer af både fredede og overpløjede gravhøje, som linjeføringen går delvist igennem og syd om. Erfaringen viser, at der i forbindelse med sådanne højgrupper er en forhøjet risiko for at påtræffe yderligere ukendte jordfaste fortidsminder under mulden.

Sammenfatningen af disse indledende betragtninger må være, at de arkæologiske interesser er klart størst på linjeføringen med udgangspunkt i Jelling. Det kan forventes, at omkostningerne til arkæologiske undersøgelser vil blive størst ved valget af denne linjeføring. Linjeføringen fra Gadbjerg er mindre problematisk arkæologisk, men til gengæld berøres flere beskyttede jord- og stendiger.

VejleMuseerne forventer at blive inddraget i den videre proces, og stiller sig med henblik på de arkæologiske interesser til rådighed for arkivalisk kontrol af den linjeføring, som vælges, og senere for udarbejdelse af en arkæologisk analyse.

Venlig hilsen

Steen Rosenvinge Lundbye og Anders Horsbøl Nielsen

Vedr. banebetjening af Billund lufthavn.

Hvor på strækningen skal togene holde, når de kommer nordfra og venter på adgang til Vejle banegård. Grejsdalens forhenværende stations baneterræn starter nordfra ca. 70 m. før 109/4 og slutter ved 109/6, men det er ikke der, togene der kommer nordfra holder, selv om det kun er et dagligt lokomotiv med vogne som er så lange, at de har brug for at holde uden for stationen.

I midten af halvfjerdserne flyttede man signalerne fra 109/6 hen til ca. 50 m. før 109,8 og det er der togene holder, det smalleste sted i Grejsdalen med villaer liggende tæt op af banen på begge sider (bebyggelsen på højre side som ligger allertættest på banen starter lige efter baneterrænet), togene holder lige foran vores hus og terrasse og til højre for huset ved 109,8 kører alle togene der passere over et meget larmende skiftespor.

Det er regional tog nordfra, 2-3 sammensatte lokomotiver uden vogne, arbejdsvogne og flere gange om dagen kører der tog fra Vejle banegård med passagerer til Vejle sygehus, hvorefter det kører tomt ud til os og holder et kvartet til en halv time, før det kører retur. Alle disse tog kan i stedet uden problemer holde inde på baneterrænet, ved at man gør som mange andre steder, sætter et skilt op med ordet KORTTOG. Der er fuld uhindret overblik fra 109/6 til lyssignalerne, da strækningen er helt lige.

Da man nu har bestemt, at man vil bruge rigtig mange penge på at fragte passagerer med tog helt til Jelling for at komme til Billund, i stedet for at benytte de busser der kører fra Vejle banegård direkte til Billund. Beder vi jer om at gøre noget for at formindske de sener, der vil påvirke både miljøet og os der bor i Grejsdalen med alle de ekstra mange tog.

Med venlig hilsen

Lis Hansen, Grejsdalsvej 360, 7100 Vejle

Vedr. banebetjening af Billund lufthavn.

Grejsdalen er en af landets dybeste og smukkeste dalstrøg med 50 til 70 m. høje stejle skovklædte skrænter skrånende ned til Grejs å. Igennem denne enestående fantastiske natur kører togene og om sommeren fragter veteranogene turister fra Vejle til Jelling, som gerne vil opleve en rejse igennem en så unik smuk natur.

Hvis togdriften i Grejsdalen skal elektriseres kan det kun gøres igennem skinnerne. En natur skabt i istiden som er så storslået, kan ingen tillade sig at ødelægge for eftertiden med opførelsen af en kørerstrømsmaste skov.

Grejsdalens førhenværende stations baneterræn bruges ikke som krydsningsstation for tog der kommer nordfra. Toget passere baneterrænet, som slutter ved 109/6 og kører over på en dæmning, som henne ved signalerne ca. 50 m. før 109,8 er ca. 5 m. høj og 9 m. bred og det er der, togene som skal mod syd holder med villaer tæt op af banen på begge sider, afgrænset af stejle skovskrænter. Ved 109,8 er der et højt larmende skiftespor.

24 tog til Billund og de ekstra godstog man har bestemt, skal kører på strækningen i døgnet, vil være en alt for stor belastning for stedet, som for øvrigt har en fantastisk flot udsigt, som vi heller ikke her, ønsker ødelagt af ekstra mange tog og en maste skov. Det er derfor nødvendigt at finde et sted til en ny krydsningsstation, hvor der er plads til både tog og skiftespor, uden at det bliver et helvede for os beboer langs banen. Der er heldigvis flere steder fra Vejle til Jelling, der ikke er beboet end beboet, hvor det kan anlægges.

Hvorfor bruge så mange penge på at fragte passagerer helt til Jelling, for at komme til Billund, når der kører busser fra Vejle banegård til Billund lufthavn hver halve time? Der spares ikke tid og det gør ikke noget godt for miljøet tværtimod. Skal det mod alt fornuft blive sådan, så har man pligt til at tage de bedst mulige tiltag, både til gavn for en så unik natur og de mennesker som bor på stedet.

Med venlig hilsen

Lis Hansen

Grejsdalsvej 360, 7100 Vejle

8(K)
Politik

8K

Lene Lund Wandel (LEW)

Fra: Torben Elsig-Pedersen Byrådet Vejle Kommune [TOREL@vejle.dk]
Sendt: 17. november 2014 15:16
Til: banebetjeningbillund
Emne: Høringssvar til idefasehøring, Billundbanen

Radikale Venstre i Vejle Kommune ønsker at give følgende høringssvar i idefasehøringen vedr. Billundbanen.

Radikale Venstre i Vejle støtter kraftigt op om en baneforbindelse til Billund. I forbindelse med det videre planlægningsarbejde vil vi anbefale at følgende forhold tages med i overvejelserne.

At der foretages en undersøgelse af strækningen Gadbjerg-Billund med hensyn til anlægskostninger og indgreb i naturen sammenlignet med Jelling-Billund. I samme forbindelse bør en genåbning af Gadbjerg Station med i overvejelserne.

Desuden ønskes en undersøgelse af udgifterne til et 2. spor Gadbjerg-Hørup, hvor der ikke er de store terrænmæssige problemer sammenlignet med Grejsdalen, og hvor der er eksproprieret til dobbeltspor.

Det ønskes undersøgt i hvor høj grad et sådant dobbeltspor kan eliminere trængselsproblemerne i Grejsdalen. Udgifterne til et sådant 2. spor ønskes sammenlignet med udgifter til opgradering af banen gennem Grejsdalen.

Endelig ønskes, at Billundbanen dimensioneres til godstrafik, således at f.eks. den tunge brændstoftransport mellem Fredericia og lufthavnen kan føres over på bane. Der er store miljø- og trafikmæssige fordele ved en sådan omlægning.

Venlig hilsen

Jens Ove Holmegaard Hansen
Formand, Radikale Venstre i Vejle Kommune

Torben Elsig-Pedersen
Medlem af Vejle Byråd for Radikale Venstre Langgade 60, 7321 Gadbjerg Tlf. 40945740,
torel@vejle.dk

denne meddelelse er sendt fra min iPad

Høringssvar vedr. Billundbanen.

BaneDanmark

Pr. Mail: banebetjeningbillund@bane.dk

På vegne af en række beboere langs det foreslåede trace omkring Billundbanen, skal jeg hermed komme med følgende indsigelser:

Som udgangspunkt bliver jeg jo desværre nødt til at anføre, at forudsætningerne for det omtalte projekt, efter min mening er utilstrækkelige, eller helt forkerte.

Man skal tænke på, at en kollektiv trafik forbindelse til en international lufthavn, først og fremmest må ske på lufthavnens betingelser, og så efterfølgende må indpasses til det eksisterende banenet.

Ved tidligere undersøgelser af kollektive trafikforbindelser til internationale lufthavne, må jeg konkludere, at trafikstrukturen på disse, ikke som ved jernbanedrift kan indpasses i en stram køreplansstruktur. Flytrafik opererer ikke i samme stramme struktur, hvorfor hensynet til passagererne må have forrang frem for køreplanlægningen.

Som undersøgelser har vist, så vil en kollektiv trafikbetjening med min. 20 min's drift være den minimale betjeningsratio i forhold til trafikintensitet, og ventetider i forhold til den videre personbefordring.

Hovedparten af passagersegmentet i en international lufthavn kan kort inddeles i 2 hovendgrupper:

Erhvervsrejsende, for hvem den samlede transporttid er det væsentligste issue, hvorfor skiftet mellem flytransporten og anden transport er umådelig vigtig. Hvis ventetiden mellem flyets ankomst og muligheden for anden kollektiv transport er for stor, så vil individuel transport, enten med anden privat transport eller med Taxa være det vigtigste element i den videre fremfærd. Vi skal i den sammenhæng ikke undlade at være opmærksomme på, at Billund Lufthavn ligger i en vis afstand, ca. 40 km. fra væsentlige bycentre, som erhvervslivets passagerer kan have en interesse i at frekventere. Samtidig skal der også fokuseres på muligheder for at kunne blive transporteret videre til væsentlige interesseområder i og uden for lufthavnens umiddelbare nærområde.

Chartertrafikanter, er næppe så afhængige af den hurtige transport. Her drejer det sig nok mere og sikkerhed for en videre transport til slutdestinationen på alle tider af døgnet, hvilket næppe vægter så højt som en stram køreplan, som muligheden for overhovedet, at kunne komme hjem med en kollektiv trafikbefordring.

Som jeg ser det foreliggende forslag til en skinnebåren, kollektiv trafikforbindelse til Billund Lufthavn, kan det umiddelbart anses som et produkt af et politisk kludetæppe forlig, hvor mange politiske interessenter vil kunne brøste sig af en løsning, som måske kan tilfredsstille et politiske bagland, men næppe vil være brugbart i praksis.

Dette må set ud fra Billund Lufthavns umiddelbare behov, og passagersegmentets naturlige behov, anses for ganske utilstrækkeligt.

Når man med de ikke ubetydelige antal milliarder, som er afsat, ønsker at foretage en ikke uvæsentlig investering i den kollektive skinnebårne trafik i Danmark, må man også indtænke, at fødelinjerne til denne investering også er sufficente.

Sidebanen til Billund Lufthavn opfylder, efter min opfattelse overhovedet ikke dette behov, hvilket er anført tidligere.

Hvis man i Danmark overvejer, at udbygge og fremme den kollektive skinnebårne trafik, må det være altovervejende essentielt, at sikre fødelinjerne til et sammenhængende trafiksystem, således, at

dette både bliver landsdækkende og relativt fintmasket, således, at dette bliver et reelt alternativ til privatbilismen, også i mindre befolkede områder.

Men for, at kunne opnå dette, med en anstændig trafikintensitet, kræver dette, at man finder trafikale fikspunkter, som kan være med til at opretholde et brugbart passagersegment, og sådan et fikspunkt kunne Billund Lufthavn ganske givet være, hvis man forstod at udnytte dette trafik-, og passagersegments muligheder.

I denne sammenhæng skal det ikke undgås, at bemærke, at der findes en lang række lodsejere langs det foreslåede jernbanetrace, hvad enten der peges på en løsning omkring Jelling eller Gadbjerg, som indtil videre lever i uvidenhed omkring mulighederne for en fremtidig udnyttelse af deres egen jord. Dette forhindrer lodsejerne i at disponere omkring samme, og en længerevarende proces omkring den endelige fastlæggelse af linjeføring vil kun udvikle frustration og planlægningslede. Derfor bør en hurtig afklaring være at foretrække.

Men set i lyset af ovenstående bemærkninger, er det min opfattelse, at det omtalte sidebaneprojekt til Billund Lufthavn helt bør tages ud af det samlede projekt omkring Togfonden, idet, det næppe løser de aktuelle problemer omkring Billund Lufthavn, og ej heller virker som den ideelle løsning til at forbinde Billund Lufthavn med det europæiske jernbanenet.

Med Togfondenens forslag om, at frakoble Vejle by fra timedriftsmodellen med en ny højbro over Vejle Fjord, og dermed reducere den skinnnebårne trafik til og fra Vejle til et sidespor, og dermed strækningen Vejle – Herning – Holstedbro, til et side – sidespor, hvilket så må medføre, at det foreslåede projekt til Billund Lufthavn må få betegnelsen et side – side – sidespor, forklarer vel med al ønskelig tydelighed, hvilken position det foreslåede projekt vil opnå i forhold til den gennemgående internationale jernbanetrafik, og jernbanebetjeningen af Billund Lufthavn, nu og i fremtiden.

Men ingen kritik uden forslag.

Jeg vil personligt ikke lægge skjul på, at jeg betragter Togfondens timedriftsmodel, som et overordentligt ambitiøst projekt, som næppe på kort eller længere sigt, vil være til fordel for udbredelsen og udviklingen af den skinnnebårne kollektive trafik i Danmark.

Jeg kan let se et scenarie, hvor den skinnnebårne kollektive trafik koncentrerer sig omkring højhastighedstog i forbindelse med timemodellen, og dernæst vil blive reduceret i de øvrige dele af Danmark.

I den sammenhæng må det være altoverskyggende vigtigt, at de trafikale fikspunkter, som findes i Danmark, søges sammenkoblet med det overordnede jernbanenet. Og sådan et fikspunkt må Billund Lufthavn siges at være, såfremt man både nu og i fremtiden satser på en fortsat udbygning og udvikling af Billund Lufthavn, som en international storlufthavn i det jyske.

Mit overordnede forslag må derfor være, at man søger, at koble Billund Lufthavn til det internationale jernbanenet på en så enkel og effektiv måde.

Dette kan ske ved hjælp af en direkte jernbanelinje fra Billund Lufthavn til en af trekantsområdets store byer, og her kan både Vejle og Kolding være potentielle muligheder. Vejle er dog knap så attraktiv såfremt Togfondenens forslag om en højbro over Vejle Fjord, og dermed frakoblinger fra timemodellen. Men en mulig tilkobling til timemodellen i f.eks Taulov eller Erritsø kan være en potentiel mulighed.

Kolding bør dog også fremhæves, idet man med en tilslutning her, gives mulighed for at betjene det syd- og sønderjyske område, og en direkte forbindelse til Tyskland og især Hamburg er inden for mulighederne.

Kolding i november 2014

Lene Lund Wandel (LEW)

Fra: Jens J. Mortensen [nets2481@yahoo.com]
Sendt: 10. november 2014 09:55
Til: banebetjeningbillund
Emne: Jernbane til Billund

Er der ingen mulighed for at Jernbanen til Billund kan være gennemgående? Håber virkelig at i lytter.

Fra
Jens Jørgen Mortensen
hornvej 19
7183 Randbøl
nets2481@yahoo.com

Vedrørende tog strækning Gadbjerg – Billund – Farre...
Eller hvis første forslag ikke falder i smag.... så Jelling - Billund - Give
Jeg har hele tiden sagt at skal der anlægges en ny banestrækning, da skal man også huske at se på økonomien.
Det har de ikke været helt enige med mig i inde i det tidligere Amtsråd eller det nuværende Region Syd i Vejle.

Hvorfor har jeg så foreslået denne strækning her?

Fordi...

Gadbjerg... 7321 Give.

Nedlagt stationsby.

Men der er stadig platform hvor toget kan holde, samt vigespor.

Gadbjerg har også parkeringsmuligheder, hvis der er passagerer som vil med toget.

Der kunne evt. time toget standse. Byen vil live lidt op igen.

Farre... 7323 Give.

Nedlagt stationsby.

Der er stadig platform hvor toget kan holde.

Der er også parkeringsmuligheder til dem der vil med toget.

Her kunne evt. time toget standse. Byen vil live lidt op igen.

Billund Lufthavn...

Det eneste sted hvor der skal laves holdeplads til tog er ved lufthavnen i Billund.

Stoppestedet for tog kan anlægges på den modsatte side af motortrafikvejen ud for parkeringshuset. Der behøves kun laves platforme som toget kan holde ved. På platformen sættes læskure samt billetautomat og kamera for overvågning af området.

Der skal laves en tunnel under vejen så passagererne kan komme over til lufthavnen.

Lufthavnssbussen kører på området. Den kan evt. hente og bringe passagerer til og fra toget.

Ellers er der ca. 300 meters gang til terminalen.

Det her er den eneste store udgift der er ved projektet, ud over at lægge skinnerne.

Det forslag her tror jeg også at Bane Danmark godkender. De sidste tre forslag Amtet havde på bordet blev forkastet med det svar fra B.D, at de var selvfølgelig velkomne til selv at betale nedlægning af skinner samt vedligehold, så skulle de nok stille tog til rådighed.

Begrundelsen var simpelt hen den at kun få passagerer ville benytte strækningen hvis banen ikke var gennemgående.

Der er ikke ret mange vil have lyst til at stå og vente med kufferter på et tog til Billund.

Det som det drejer sig om er at anlægge en banestrækning som folk vil benytte.

Og den billigste løsning bør også vælges.

Strækning som er foreslået, er i fugleflugt 14 km. (Gadbjerg – Billund – Farre.)

Hvis banen anlægges på den måde her vil passagererne kunne sætte sig i toget på Kbh. banegård, og køre direkte til Billund uden at skifte tog.

Det samme gælder også passagerer som kommer nord fra til Billund.

Den gamle bane strækning mellem Gadbjerg & Farre, kan fortsat benyttes af godstrafikken.

Godstogsspor over til virksomhederne i Billund, kan også kobles til sporet på øst og vest siden af startbanen. Det vil sige at godstoget sendes forbi startbanen vest for Vandel ind til virksomhederne i Billund, og kører så ud af Billund igen vest for byen. Sporet kobles så på den anlagte banestrækning mod Farre.

På denne måde her kan godstoget komme ind til fabrikkerne både nord og syd fra uden først at skulle til at rangere ind på sporet.

Med venlig hilsen

Og

God fornøjelse.

Jelling, den 5. november 2014

Vedr.: Idéfasehøring i forbindelse med ny bane mellem Jelling og Billund

Med henvisning til Banedanmarks annonce i Jelling Lokalavis den 15. oktober 2014 om 1. høringsfase i forbindelse med projektet af en ny bane mellem Jelling og Billund ønsker undertegnede (**nabo til stationen i Jelling**) at følgende bemærkninger må indgå i Banedanmarks vurderinger og beslutninger.

Problemstilling

Miljø – støj - og trafik

Undertegnede vil her beskrive, hvordan de nuværende forhold er til selve stationsområdet:

For nogle år siden, blev der anlagt en vigeplads for bilerne ved afgang- og ankomst til stationen. Vigepladsen blev placeret lige overfor indgang og parkeringsplads til min bolig. Dette skaber farlige situationer, når vi skal køre ud fra vores egen parkering. Samtidig bliver vores private parkeringsareal brugt som vendeplads af de biler, der benytter vigepladsen. Bilerne holder med motorerne i gang (CO2-udslip og støj). Stationsområdets cykelskure (gener fra belysningen) er ligeledes placeret overfor vor bolig. Der er gener fra holdende tog på vigespor og højtalere fra perronafsnit. Al aktivitet sker lige ud for vor bolig. Som forholdene er i dag, er der slet ikke taget miljømæssige hensyn til naboer.

Trafikmængden på Jernbanevej er steget betydeligt, siden lukningen af Vejlevej. Trafiktælling i 2013 viser en udvikling +135%.

Forslag

Hvis perronområdet bevares med sin nuværende placering, vil jeg foreslå at de nuværende ankomstarealer for biler inkl. parkering ved Jernbanevej, flyttes øst for den tidligere stations/posthusbygning, hvor der ikke er boliger.

Endvidere foreslår jeg, at der via en tunnelforbindelse til Bredager syd for banen skabes forbindelse til byens sydlige del. Ved en sådan forbindelse til Bredager kan en betydelig del af biltrafikken til/fra banen flyttes til Bredager på en strækning, hvor der heller ikke er boliger.

Undertegnede er bekendt med Jelling Lokaråds to forslag til Banedanmark, og jeg anbefaler at banen føres nordvest om Jelling.

Jeg håber, at mine synspunkter vil blive vurderet, når Banedanmark skal udarbejde og beslutte for den fremtidige jernbane og station ved Jelling.

Med venlig hilsen

Karin Skovgaard
Jernbanevej 8D, 7300 Jelling
e-mail: kbs@jellingnet.dk

Banedanmark.dk

banebetjeningbillund@bane.dk

Jelling, den 4. november 2014

Vedr. Idefasehøring i forbindelse med ny bane til Billund Lufthavn

Med henvisning til Banedanmarks annonce i Jelling Ugeavis den 15. oktober om 1. høringsfase i forbindelse med anlæggelse af ny bane mellem Jelling og Billund ønsker undertegnede Jelling Lokalråd, at følgende bemærkninger og forslag skal indgå i den kommende skitseprojektering og VVM-proces.

I annoncen nævnes to mulige linjeføringer med tilslutning til den nuværende Vejle- Struer bane i hhv. Jelling eller Gadbjerg. Uanset hvilken af de to løsninger, der vælges, vil Jelling bys trafikale og udviklingsmæssige situation blive påvirket af projektet.

Jelling Lokalråd vil med denne henvendelse gøre rede for de problemer, der er tale om, og pege på mulige løsninger. Vi vil derfor anmode om, at forundersøgelserne - ud over Banedanmarks eget forslag (med start i Jelling Station) - skal omfatte hele banestrækningen gennem Jelling by og desuden belyse vore forslag til to alternative delprojekter i forhold til det nuværende baneanlæg gennem byen.

Udviklingen i Jelling de seneste 50 år.

Som baggrund for vores henvendelse finder vi det nødvendigt at give en kort beskrivelse af de forandringer, der i de seneste ca. 50 år er sket i Jelling af hensyn til de nationale interesser, der været mht. frilæggelse af området ved Højene, Kirken og Runestenene (Jellingmonumenterne).

Jellings borgere har siden Staten i 60-erne påbegyndte frilæggelsen med stor interesse fulgt udviklingen i Jelling midtby, hvor aktiviteterne har medført drastiske forandringer af byens centerbebyggelse og infrastruktur. Således er store dele af bebyggelsen fjernet og midtbyens hovedfærdselsåre (Gormsgade- Vejlevej) er lukket og vil i løbet af kort tid formentlig helt blive nedlagt.

Frilæggelsesplanerne er på nuværende tidspunkt kun delvis gennemført, og man må forvente, at der i de kommende år fra statslige myndigheder vil være et konstant ønske om at få frilagt yderligere areal inden for den genfundne palisade.

Denne udvikling, hvor store dele af midtbyens centerområde forsvinder, vil naturligvis forudsætte, at der bliver mulighed for, at et genskabt centerområde bl.a. trafikalt kan hænge sammen med byen i øvrigt.

Den største forhindring for en sammenhængende by er jernbanen gennem byen.

Billundbanen indgår i planen **Togfonden DK**, der også omfatter elektrificering af bl.a. banestrækningen Vejle – Struer. Af hensyn til koordinering af de to delprojekter ønsker vi, at de i forhold til Jelling by vurderes som et samlet projekt.

Banestrækningen gennem Jelling deler byen i to dele.

Da banen blev anlagt, lå den i byens sydlige side, og næsten alle funktioner og beboelser var placeret nord for banelinjen. De etablerede overgange var hensigtsmæssige og tilstrækkelige.

Efterfølgende er byen vokset syd for jernbanen, især efter 1970'erne. Store parcelhuskvarterer, skoler, daginstitutioner og kollegier er bygget syd for banen, hvorimod forretninger og øvrige servicefunktioner er beliggende nord for banen. Denne udvikling vil i de kommende år blive forstærket, da Vejle kommune i den gældende kommuneplan har placeret alle nye boligområder syd for banen, mens alle centerfunktioner, herunder nye dagligvareforretninger (lige som de nuværende), skal placeres nord for banen.

Dermed deler banestrækningen i dag og endnu mere i fremtiden Jelling i to bydele. Trafikalt set udgør banen derfor et stort problem. Broen over banen ved Skovgade, fornyet ca. 1976, hvor den blev udvidet, så der også blev etableret fortovej (og senere cykelstier), udgør sammen med baneoverkørslen ved Vejlevej krydsningsmulighederne i den østlige del af byen, mens baneoverkørslen ved Fårupvej allerede i en årrække har været et problem på grund af et komplekst trafikområde med Jernbanevej, Lærkevej, Ringvejen, Bredager i umiddelbar nærhed af krydsningen jernbanen/ Fårupvej.

Netop dette område har i flere år haft en uhensigtsmæssig høj trafiktæthed af biler, cyklister og gående, herunder skoletrafik, ikke mindst morgentrafikken mellem kl. 7 og 9 og eftermiddagstrafikken mellem kl. 14 og 16 har været intensiv.

Desuden er det et problem for lokaltrafikken, at der i den vestlige bydel ikke er direkte vejforbindelse mellem områderne nord for og syd for banen. Manglen på en sådan forbindelse er i dag med til at forøge trafikpresset på baneoverkørslen ved Fårupvej.

Elektrificeringen af den eksisterende banelinje gennem Jelling vil indebære et meget synligt nyanlæg, der visuelt vil forstærke oplevelsen af et todelt bysamfund.

Trafikproblemer ved jernbaneoverkørslen ved Fårupvej er stigende

Mængden af biler, der krydser banen, har de senere år været stigende og denne stigning er markant forøget efter lukningen af Gormsgade. Trafikken sendes nu via Amhøjvej/Skovgade til Bredager og ender dermed ved jernbaneoverkørselen ved Fårupvej.

Ved etablering af Jelling - Billund banen forøges trafikken på jernbanen gennem Jelling. Ud over de nuværende persontog i timedrift (Vejle – Herning), samt enkelte supplerende myldretidstog og godstog skal der efter planen køre tog til Billund Lufthavn i ½ times drift (ifølge "Forundersøgelsen" juni 2012). Med den forøgede togtrafik gennem Jelling vil afviklingen af blandet trafik ved jernbaneoverkørslen på Fårupvej være fuldstændig uacceptabel. Det anslås, at trafikken i dagtimerne pga. af tog, vil være spærret i op til halvdelen af tiden, hvilket også vil være gældende for jernbaneoverkørslen ved Vejlevej.

Det aktuelle baneprojekt slutter ved Billund Lufthavn, men Billund Kommune har udtrykt ønske om, at banen forlænges til Billund by og Legoland. Endvidere er der ønsker fra flere sider om et baneforløb videre til Grindsted.

De foreliggende trafikprognoser for Billundbanen kan derfor vise alt for lave trafiktal og giver derfor ikke et realistisk billede af de gener, banen indebærer for Jelling by.

To ændringsforslag til banens linjeføring ved Jelling.

Jelling Lokalråd har udarbejdet to forslag til eliminering af den barriere, som banen udgør mellem Jellings centerområde og langt over halvdelen af byens borgere syd for banen, og samtidig vil begge løsninger være et betydeligt æstetisk løft for byen.

Forslagene som begge helt eller delvis vil ophæve barrieren gennem byen er følgende:

- 1) Banen nedgraves og overdækkes på strækningen omkring det nuværende trinbræt fra Skovgade til Fårupvej.
- 2) Banen flyttes til et forløb nord for byen med et nyt trinbræt sydvest for rundkørslen ved Kollegievej/Herningvej.

Nedgravning af banen

Banen bevares gennem Jelling uden at dele byen.

En løsning på jernbanens uhensigtsmæssige opdeling af byen i nord og syd samt en væsentlig forbedring af trafikknudepunktet Jernbanen /Fårupvej/ Bredager/ Ringvejen/ Lærkevej/ Jernbanevej kan opnås ved at grave banen ned så den løber under Fårupvej. Hele - eller en væsentlig del af - den nedgravede strækning mellem Skovgade og Fårupvej overdækkes, således at banen løber i en tunnel og dermed ikke mere opdeler byen.

Nedgraves banen, begyndende øst for Skovgade så langt som stigningsprocenten nødvendiggør og sluttende vest for Fårupvej så langt som nødvendigt, gives mulighed for at fjerne jernbaneoverkørslen ved Fårupvej, og der skabes forudsætning for på denne centrale strækning at lave uhindret passage mellem den nordlige og den sydlige del af byen.

Løsningen med nedgravning vil betyde, at det nuværende trinbræt, der ligger i bymidten tæt på uddannelsesinstitutionen (UCL), skoler, monumentområdet og tættest muligt på den sydlige del af byen, kan fastholdes - det flyttes bare en etage ned.

Den overdækkede bane giver arealmæssigt, sammen med det nuværende baneareal mellem banen og Jernbanevejs østlige del, mulighed for fortsat parkering for uddannelsesinstitutionerne, centerområdet og for parkering til de togrejsende.

Overdækningen giver endvidere direkte adgang til trinbrættet fra byens sydlige beboelsesområde og institutioner.

Der vil være mulighed for at etablere en del af byens nye center på det overdækkede område, med trinbrættet som en integreret del.

4F

Et grønt bælte mellem Bredager og Jernbanevej vil være en forbedring af byrummet.

En reduktion af banegravens bredde kan opnås ved at flytte vigesporet til krydsning ud vest for Jelling ligesom nedgravningsdybden i den østlige del kan reduceres ved påfyldninger på arealerne omkring "banetunnellen", da det nuværende baneanlæg ligger i en stor udgravning mellem Jernbanevej og Bredager. Ved en sådan terrænregulering kan skabes et sammenhængende parkeringsareal mellem de to veje.

I den forbindelse vil vi henlede opmærksomheden på en tilsvarende situation i svenske Uppsala, hvor staten helt naturligt har påtaget sig at gennemføre og betale de anlæg (bl.a. jernbanetunnel), som anses for nødvendige for at forbedre trafikforholdene på stedet. Projektet har været omtalt i Jelling Ugeavis (se bilag 1).

Banen flyttes nord for Jelling (se bilag 2)

Forslaget til nyt baneforløb nord for Jelling fremgår af vedlagte skitse, hvor der i den vestlige del er vist to alternative placeringer af udgangspunktet for banens videre forløb mod Billund og den nye banes tilslutning til den eksisterende bane mod Gadbjerg mv. I det ene tilfælde skal tilslutningerne ske øst for Mølvang (linie A), og i det andet skal det ske vest for Mølvang (linie B). Da Billundbanen med start i Jelling skal have retning direkte mod vest som angivet på skitsen, er længden af de nye baneanlæg ikke væsentligt forskellig i de to forslag. Både linie A og B kan via de viste tilslutninger til den eksisterende bane kombineres med en evt. Billundforbindelse fra Gadbjerg.

Forskellen på linie A og B er primært, at de to eks. vejkrydsninger i Mølvang ved linie B elimineres og erstattes af en ny ved Gl. Viborgvej nord for byen, hvor en evt. niveaufri skæring kan etableres i frie omgivelser. Desuden bevares den nuværende vejforbindelse mellem Jelling og Mølvang.

Den øvrige del af det nye baneforløb har i den østlige ende udgangspunkt til den eksisterende bane i Lureby og forløber derfra langs den nye omfartsvej (Mangenhøj) frem til Herningvej, der krydses nordvest for den nyetablerede rundkørsel. Herfra forløber banen i en lige line nord om boldbanerne ved Gormshallen og Festivalpladsen. Forslaget indebærer, at der etableres niveaufrie skæringer ved Skelborgvej, Tørringvej, Herningvej og evt. Mølvangvej (linie A). Efter vurdering af det konkrete behov kan krydsningen ved Skelborgvej evt. laves som et mindre anlæg for personbiler og cykler.

Til betjening af Jelling by foreslår vi, at et nyt trinbræt placeres ved Kollegievej som vist på skitsen. Her er frie arealer til etablering af nødvendige anlæg for banen og for passagerer ved på- og afstigning. Desuden er der arealer til etablering af gode parkeringsforhold for cykler og biler. Parkeringsforholdene kan med den viste placering også betjene besøgende til Monumentområdet.

Ved gennemførelse af forslaget med fjernelse af det nuværende baneanlæg, vil det være muligt, at skabe samspil med Monumentplanen og trafikale forudsætninger for, at byens centerfunktioner for handel og kultur kan etableres tæt på Monumenterne. Derved kan den sammenhæng mellem byen og monumentområdet, som Vejle Kommune har annonceret, få et realistisk perspektiv. Der vil også opstå mulighed for, at Jelling Midtby kan "trække sig tilbage", så "Helhedsplanen" ad åre kan realiseres inden for palisadeforløbet samtidig med, at byen (også trafikalt) kan udvikle sig som et sammenhængende og velfungerende bysamfund.

Lokaltrafikken vil få glæde af, at baneoverkørslerne ved Vejlevej og Fårupvej forsvinder. I den vestlige del af byen vil sammenhæng kunne skabes uden etablering af krydsningsanlæg. De frigjorte arealer i midtbyen giver mulighed for, at centerområdet ved Runecentret kan udbygges mod syd med facade mod Bredager og med parkeringsarealer på arealerne øst for centret, hvor de også kan betjene uddannelsesinstitutionen (UCL). Endvidere kan der på banearealet etableres en "centersti", som binder byens østlige og vestlige dele sammen for "bløde" trafikanter.

De største enkeltstående nyanlæg i forslaget - bortset fra banen selv - er etablering af de niveaufrie krydsninger ved Tørringvej og Herningvej.

En ikke uvæsentlig fordel ved forslaget er, at alle ledningsanlæg, der forbinder byen på tværs af banen kan bevares, herunder afløbsledningerne fra de nyetablerede kloakanlæg nord for banen.

Etablering af et helt nyt elektrificeret baneanlæg på jomfruelige arealer kan gennemføres mere rationelt (og dermed billigere) end ombygning/nedgravning af den nuværende banestrækning. Eksempelvis vil ændringerne omkring Jelling kun medføre driftsforstyrrelser på Vejle - Struer banen, mens selve tilslutningsanlæggene gennemføres.

Fælles fordele ved forslag 1) og 2)

Både den nedgravede jernbane med overdækning på strækningen mellem Skovgade og Fårupvej og flytningen af banen til et forløb nord for byen giver mulighed for:

- at forøge sammenhængen i byen med mulighed for direkte vejadgang til midtbyen fra Bredager
- et grønt bælte gennem byen med mulighed for krydsninger for cyklister og fodgængere
- bygge- og parkeringsmuligheder til centerformål.
- fjerne elektrificeringens forstærkede visuelle oplevelse af et todelt bysamfund

Desuden vil begge forslag reducere de støjgener, der er ved banen midt i byen.

Økonomi, valg af linieføring mv.

Vi har i Jelling Lokalråd ikke mulighed at beregne anlægsudgifterne til vore alternative forslag for banestrækningen gennem Jelling.

Med hensyn til omkostningerne ved Banedanmarks to alternative forslag med udgangspunkt i hhv. Jelling eller Gadbjerg skønner vi ud fra længden af nyanlæg, at anlægsudgifterne til strækningen Gadbjerg - Billund vil udgøre ca 80% af anlægsudgifterne til strækningen Jelling- Billund.

Besparselsen ved valg af Gadbjerg-Billund løsningen kan efter vores opfattelse anvendes på forbedring af forholdene omkring banen gennem Jelling.

Jellings svenske søsterby får jernbane lagt i tunnel



Nu kan Gamla Uppsala blive inspiration for andet end nedrivning af Jelling

Af Lelf Baun (tekst og foto)
leba@vaflo.dk

Gamla Uppsala byder på effektiv skiltet service, så turisterne kan finde rundt i det omkring 200.000 kvadrater store område. Jellings palisade fylder til sammenligning ca. 7.000 kvm.

JELLING/GAMLA UPSALA - Gennem årtier i 1900-tallet har Gamla Uppsala været fremhævet som et godt eksempel, når man skulle forklare, hvorfor Jelling skulle rives ned af hensyn til old-

tidsminderne. Nu har den midtsvenske by chancen for at blive inspiration for Jelling igen - og denne gang for noget lidt mere positivt, nemlig at føre jernbanen i tunnel. Det forslag har også været fremme i debatten om Jellings plagede bymidte. Herfra skal der som bekendt skal anlægges jernbane til Billund Lufthavn og Legland.

Gl. Uppsala har tre kongehøje, der er næsten så store som Jellings to - og ca 400 år ældre. Desuden er masse mindre høje, heraf

nogle 2000 år gamle. Der har oprindeligt været 2000-3000 gravhøje i området. Endnu er der 250 tilbage. Der er også fund af en kongsgård og en byhistorie som Sveariget's første ærkebispesæde med en kæmpe domkirke. Modsat Jellings udkantplacering ligger Gl. Uppsala midt i et gammelt magtcenter med masser af store arkæologiske gravfund.

Lidt overraskende er Gamla Uppsala ikke på verdensarvslisten, sådan som Jelling kom det i 1994.

Det gode eksempel

De, der ville rive Jelling ned for 80-100 år siden, talte om, hvor frit og fint højene i Gl. Uppsala lå i landskabet. Det var godt nok kun en halv sandhed, men de svenske høje 75 km nord for så langt væk, at de fleste nøjedes med at kigge på dem på et postkort.

Når man i dag besøger svenskernes gamle kongesæde og har Jellings aktuelle genvordigheder med monumentplaner og midtbyplaner i baghovedet, så er det påfaldende, at der er

nyslået græs, masser af skilte rundt i området og parkeringsplads tæt på det svenske monumentområde.

I forbuds-Sverige er der tilmed en restaurant med fire flagstænger kilet ind mellem højrækken og kirken. Restaurant Odinsborg har siden 1909 ligget lige nord for den såkaldte "Tingshøgen" ind til kirkegården.

Jernbanetunnel på vej

Men det, der virkelig gør indtryk i sammenligningen af de to "søsterbyer" er, at Gamla Uppsala skal have en dobbeltsporet jernbane ført gennem byen, hvor "Østkustbanen" har ligget siden 1874. Af hensyn til oldtidsområdet har svenskerne besluttet, at jernbanen forbi stedet skal lægges i tunnel.

Det er Trafikverket (staten), der står for sagen, og tunnelen bliver 610 meter lang. Det svarer ret nøjagtigt til længden af jernbanevej i Jelling mellem Skovgade og Fårupvej i Jelling. Det svarer til, at man lod banen "rørlægge" ud for gangbroen og dukke op igen lidt øst for Vestervængets udmunding i Lærkevej. Det ville løse Jellings gamle trafikproblem, som er, at byens fælles funktioner blev klemt inde mellem hovedvejen og jernbanen. Hovedvejen er nu fjernet, men det har ikke løst nogle af problemerne, fordi monumentområdet tværtimod voksede ned mod jernbanen med fundet af palisaden. I Gamla Uppsala er der ca. 100 meter mellem jernbaneskinne og nærmeste højfod. I Jelling er der ca. 190 meter.

Svenskerne anfører bedre tilgængelighed og sikkerhed som begrundelse for at lægge banen i tunnel i det område, hvor publikum færdes mellem byens stationsområde og oldtidsminderne. Projektet tager tre år og ventes færdigt i 2016.



Gamla Uppsala ligner Jelling, når det gælder oldtidsminder i form af høje. I Gamla Uppsala er der som i Jelling en forbipassende jernbane. De skal nu lægges i en tunnel af hensyn til oldtidsmindernes tilgængelighed.



De tre kongehøje i Gamla Uppsala er fra 500-årene, mens de lidt større Jellinghøje er fra ca. 970. I højde er de nogenlunde ens. Jellings har større rumfang og er mere præcist bygget.

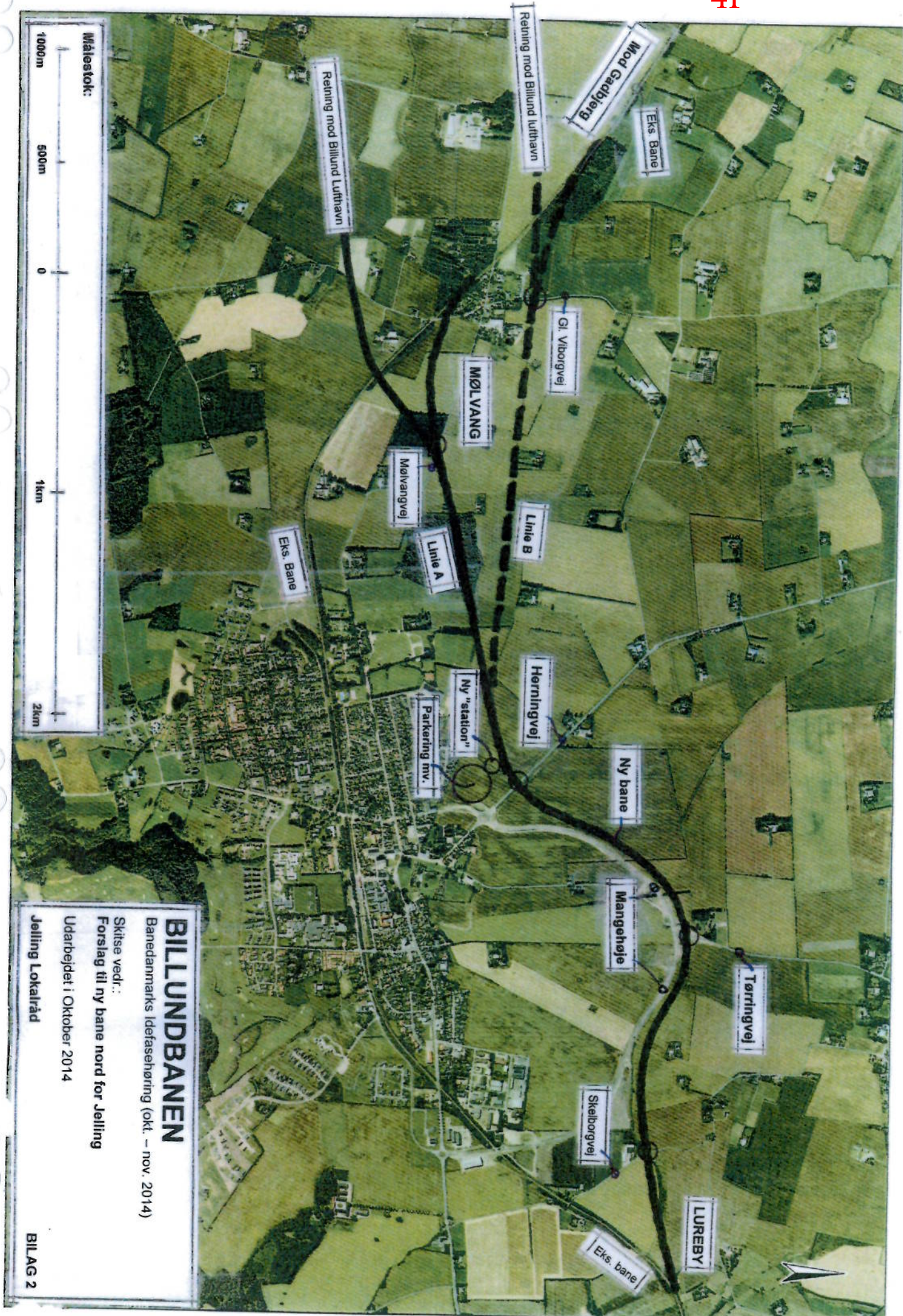
BILLUNDBANEN

Banedanmarks Idefasehøring (okt. - nov. 2014)

Udsnit af Jelling Ugeavis
13. august 2014

Jelling Lokalfåd

BILAG 1



Lene Lund Wandel (LEW)

Fra: Torben og bente [tkb@bbsyd.dk]
Sendt: 26. oktober 2014 22:33
Til: banebetjeningbillund
Emne: Ny jernbane til billund lufthavn

Jeg vil gerne fremføre mine indvendinger imod en direkte forbindelse fra Jelling (Jelling-løsning). Vi borgere, der bor i området Førstballe-Åst området, er i forvejen belemret af flytrafik, både landninger og afgang, da vi ligger lige i indflyvningen. Det har vi selvfølgelig for længst vænnet os til, men min anke er, at skal de samme borgere så også have en togforbindelse, der går igennem deres baghave? Det mener jeg, selvsagt ikke er rimeligt !!!

Selve landskabet i førnævnte område er helt "unik" med hensyn til natur. Der er meget skov i området, desuden er der dale og slugter, der bliver forbundet af små idylleriske veje. Alt dette har store "rekreative interesser", ikke mindst for billund-borgere, der nyder, at kunne løbe, ride eller cykle i et naturskønt område. En Gadbjerg-løsning må være væsentlig billigere, at anlægge, da den i givet fald vil blive ca. 5 km. kortere end en Jelling-løsning. Desuden er en Gadbjerg-løsning mere skånsom for naturen, hvilket jeg mener, er ret afgørende for udfaldet!!

Med venlig hilsen

Torben Kristiansen
Lilkildegårdvej 3, Førstballe
7321 Gadbjerg

2V

2V

Lene Lund Wandel (LEW)

Fra: Christian Bruun [chrbr@dongenergy.dk]
Sendt: 24. oktober 2014 13:26
Til: banebetjeningbillund
Cc: Torben Bonde Andersen; Mogens Winther Køthe
Emne: Idéfasehøringssvar - Debatoplæg, Banebetjening af Billund Lufthavn
Vedhæftede filer: GIS_299400_request_1.pdf

DLDocumentId: 001865369

Til Banedanmark

Att.: Jeppe Tejs Just

Dong Gas Distribution A/S (DGD) har modtaget ovennævnte oplæg.

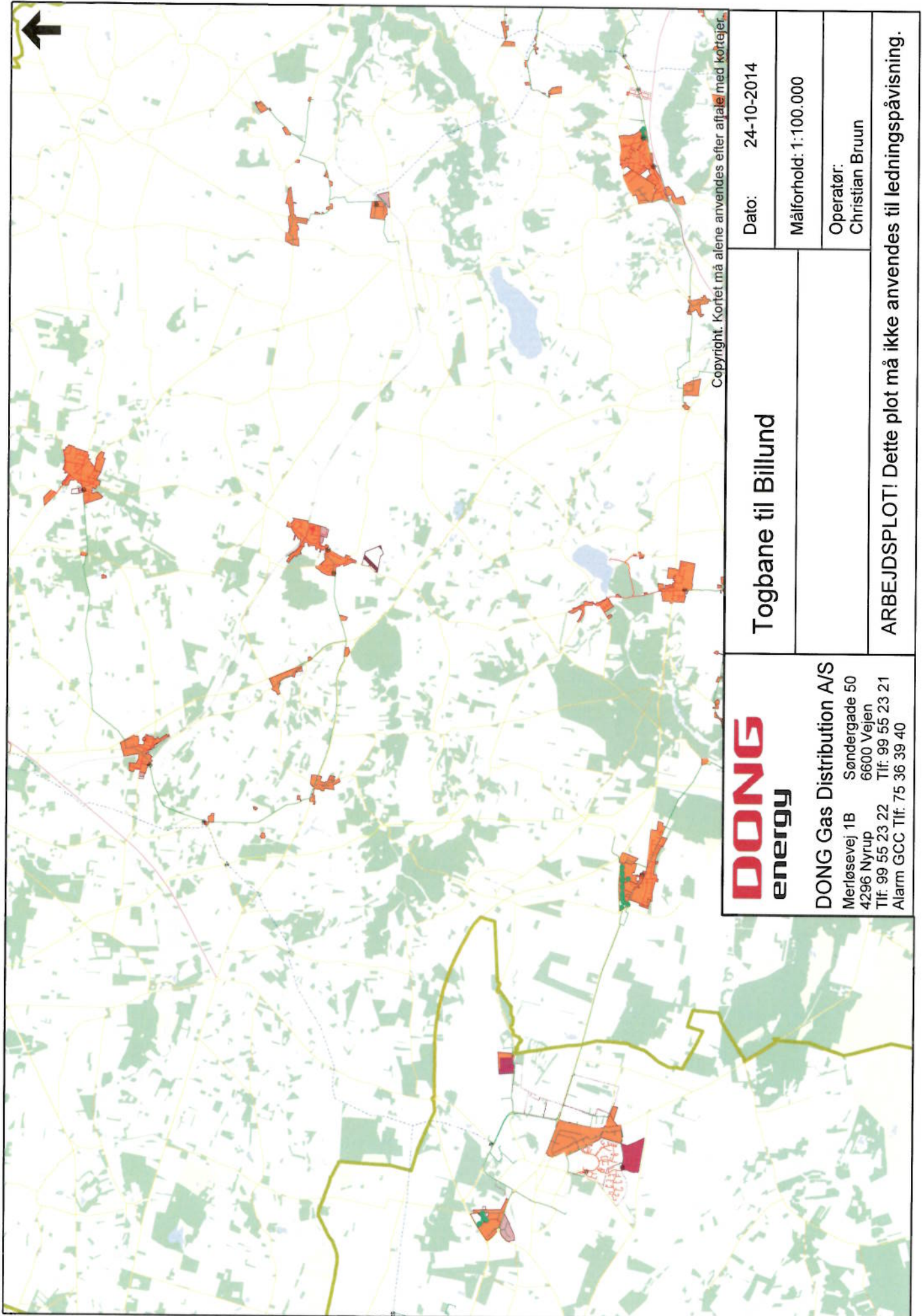
I den anledning skal DGD henlede deres opmærksomheden på vores naturgasdistributionsanlæg. på vedhæftede tegning er 40 bar fordelingsnet vist med blå signatur og 4 bar distributionsnet vist med grøn signatur. Det anbefales at der i forbindelse med projekteringen af banen indhentes konkrete ledningsoplysninger, og der kan samtidigt kan blive afklaret eventuelle økonomiske krav fra DGD til anlægget.

I første omgang vil det måske være bedst at kontakte vore afdeling for ledningsoplysninger , ledningsinfo@dongenergy.dk , især når der foreligger lidt mere detaljere tegninger over traceerne.

Med venlig hilsen
Christian Bruun
Senior Driftssupporter
Teknisk Kundesupport

DONG Energy
Søndergade 50
6000 Vejen
Tlf. +45 99 55 65 02

chrbr@dongenergy.dk
www.dongenergy.com



DONG
energy

DONG Gas Distribution A/S

Merløsevej 1B Søndergade 50
4296 Nyrup 6600 Vejen
Tlf: 99 55 23 22 Tlf: 99 55 23 21
Alarm GCC Tlf: 75 36 39 40

Togbane til Billund

Dato: 24-10-2014

Målforhold: 1:100.000

Operatør:
Christian Bruun

ARBEJDSPLOT! Dette plot må ikke anvendes til ledningspåvisning.

Lene Lund Wandel (LEW)

Fra: Hannes Koopmann [Hannes.Koopmann@gmx.de]
Sendt: 21. oktober 2014 12:54
Til: banebetjeningbillund
Emne: Gadbjerg Losning to be preferred

DLDocumentId: 001864123

I apologize for not writing in Danish, but I only moved here a couple of months ago.

From what I can see about the two solutions, the Gadbjerg solution seems to be the preferable one for several reasons:

- 1.) Avoidance of the Åst Skov, Lindeballe Skov, Gødsbøl Skov, and Amlund Skov "hilly" and foresty areas.
- 2.) Avoidance of a number of protected nature areas of various kinds versus the Jelling solution.
- 3.) If the tracks would come out west of Gødsbøl and went through Gødsbøl Mark, much fewer households would be affected by the construction of railway, than if it passed north of Åst (as suggested by the Jelling solution). If the Jelling solution would pass south of Åst and would cross Route 28 there, a similar effect on households could be achieved.
- 4.) The route requires much less new railway being built, and through easier terrain - leaving more funds to the rebuilding of the existing railway between Vejle and Gadbjerg.

Thanks for your attention
Hannes Koopmann