



Ny bane Hovedgård – Hasselager

Idéfasehøring

Juni 2015

banedanmark



Forord

Som led i forliget om Togfonden DK fra 2014 skal der etableres ny bane mellem Horsens og Aarhus. Den nye banestrækning bliver ca. 23 km lang og løber fra Hovedgård nord for Horsens til Hasselager syd for Aarhus. Der er afsat 3,3 mia. kr. til projektet

Strækningen er en del af Timemodellen, der blandt andet vil gøre det muligt at køre mellem Odense og Aarhus på kun en time.

Ny bane Hovedgård – Hasselager vil også gøre det muligt at have flere afgang på den nuværende bane og give kortere rejsetider mellem Horsens og Aarhus.

Projektet gennemløber en VVM-lignende proces (Vurdering af Virkninger på Miljøet) med to offentlige høringer. Den første offentlige høring er en idéfase, der startes med offentliggørelsen af projektets overordnede indhold i dette debatoplæg. Idéfasehøringen afholdes for at indhente forslag om de forhold, der skal tages hensyn til i de videre undersøgelser.

Der vil desuden være borgermøder i Grumstrup den 24. juni og Solbjerg den 25. juni.

Den anden offentlige høring forventes at ligge omkring årsskiftet 2016/2017.

I dette debatoplæg informerer Banedanmark om projektets baggrund og muligheder.

Alle henvendelser vil blive behandlet, og de vil indgå som input til det endelige projektforslag, i det omfang de teknisk, økonomisk og miljømæssigt kan lade sig gøre.

God læsning!



Martin Munk Hansen

Områdechef, Anlægsudvikling

Ny bane Hovedgård – Hasselager

Idéfasehøring

Version 1.1*

*Der var byttet om på det østlige og vestlige forslag i anlægsbeskrivelsen på side 4

Udgivet af Banedanmark

Kortgrundlag: Geodatastyrelsen, Banedanmark

Fotos: Robert Attermann, Red Star

Grafisk tilrettelæggelse: Karen Krarup

banedanmark



Banedanmark

Anlægsudvikling

Amerika Plads 15

2100 København Ø

www.banedanmark.dk

Debatoplæg

Indhold

Forord	2	Landskab og visuelle forhold	9
Ny bane Hovedgård – Hasselager	4	Kulturhistoriske og rekreative interesser	9
Baggrund	4	Jord, affald og ressourcer	10
Anlægsbeskrivelse	4	Trafikale forhold	10
		Planforhold	10
		Arealbehov	10
Timemodellen	6		
		Det videre forløb	11
Miljøundersøgelser	8		
Støj og vibrationer	9	Deltag i debatten	12
Natur, luft, vand og klima	9		



Ny bane Hovedgård – Hasselager



Eksempel på en dobbeltsporet, elektrificeret bane.

Baggrund

Projektet omhandler en ca. 23 km ny, dobbeltsporet jernbane fra Hovedgård til Hasselager.

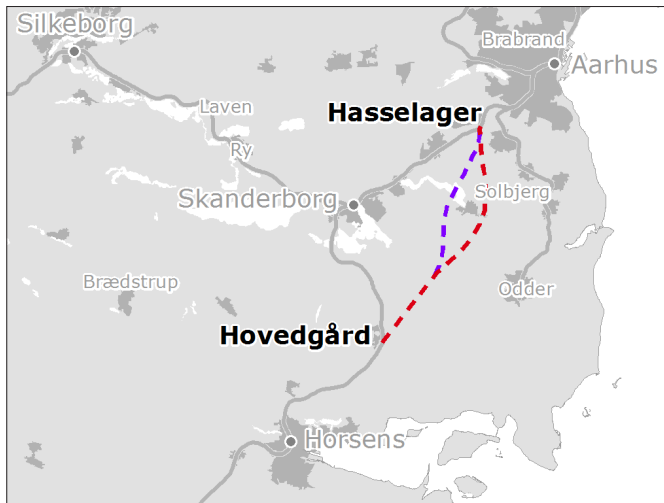
Den nye strækning vil skære seks minutter af rejsetiden ved blandt andet at afkorte baneafstanden mellem Horsens og Aarhus. Derfor er strækningen en forudsætning for Time-modellen, der vil gøre det muligt at køre mellem Odense og Aarhus kun på en time. Det inkluderer af- og påstigning af passagerer og den tid, det tager at skifte køreretning på Aarhus H.

Når Time-modellen er realiseret, er der mulighed for at køre op til 250 km/t på den nye strækning mellem Hovedgård og Hasselager. Det betyder rejsetidsbesparelser for rejsende mellem Horsens og Aarhus. Den nye bane vil også øge kapaciteten mellem Horsens og Aarhus, mindske trængslen på den eksisterende bane og give mulighed for flere afgang.

Anlægsbeskrivelse

I regi af Togfonden DK er der udarbejdet to forslag til en linjeføring. Begge de foreslåede linjeføringer løber gennem Grumstrup og vest om Assendrup. De to forslag skiller ved Gjesing, hvor det ene forslag løber vest om Hvilsted, mens det andet forløber øst om byen.

- Det østlige forslag forløber umiddelbart øst for Solbjerg og gennem Astrup, hvor den passerer vest om Astrup Kirke. Linjeføringen vil også passere tæt forbi byerne Ravnholt og Tiset.
- Det vestlige forslag forløber vest for Solbjerg og løber gennem færre byområder. Denne linjeføring vurderes at have færre konsekvenser for bebyggelse end den vestlige, men den har til gengæld større miljømæssige konsekvenser, da den passerer Solbjerg Sø på en bro.



De to foreløbige linjeføringsforslag.

De to linjeføringer skal ses som et oplæg til en debat. Den endelige linjeføring fastlægges først efter VVM-processen (Vurdering af Virkninger på Miljøet) er gennemført i 2017, og det vil være en politisk beslutning, hvilken linjeføring der vælges. De to skitserede linjeføringer er derfor endnu ikke vedtaget, men er forslag, som idéfasehøringen kan tage udgangspunkt i.

Den nye banestrækning vil reducere køreafstanden mellem Horsens og Aarhus med ca. 6 km, og det er en forudsætning for Timemodellen, at der på den kommende banestrækning kan køres med op til 250 km/t., samt at banen elektrificeres og udstyres med moderne signalsystem.

Området, som banen skal løbe igennem, er et kuperet landskab, og det vil give behov for at etablere et vist omfang af dæmninger og afgravninger samt eventuelle dalbroer, så sporets stigninger og fald kan holdes inden for normerne for passagertog. Det betyder også, at der må forventes betydelige mængder jordarbejde i forbindelse med projektet.

I området anslås der også at være en del blød bund. For at jernbanen kan ligge stabilt betyder det, at den bløde bund enten skal erstattes af andet materiale eller banen skal funderes på pæledæk eller lignende. Det forventes at være nødvendigt på dele af strækningen.

På grund af den høje hastighed på den nye bane, vil der ikke blive anlagt overkørsler på strækningen. Alle krydsninger af veje og stier vil ske enten på bro eller i tunnel. Nogle veje vil blive omlagt, mens det må forventes at være nødvendigt at lukke få mindre veje og stier.



Solbjerg Sø som banen krydser i det ene af de to foreløbige linjeføringsforslag.

Timemodellen

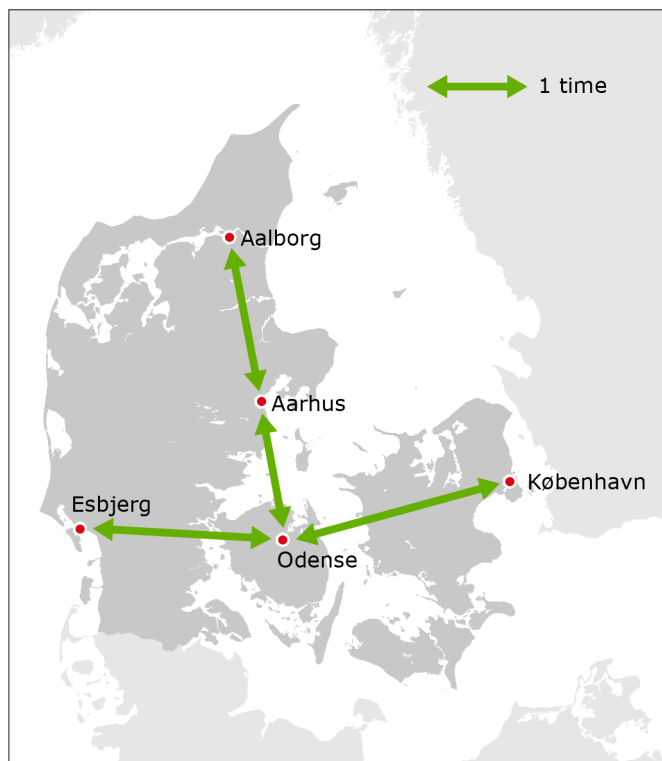
Timemodellen er visionen om at kunne køre med tog mellem Danmarks største byer på kun en time.

I fremtiden vil rejsende mellem København - Odense, Odense - Aarhus, Odense - Esbjerg og Aarhus - Aalborg nå frem på kun 1 time. For at opnå Timemodellens mål anlægges en række nye baner mellem København-Odense-Aarhus, og de eksisterende strækninger opgraderes. Timemodellen er den største forbedring for jernbanen siden åbningen af Storebæltsforbindelsen i 1997.

Timemodellen vil ikke kun komme rejsende mellem de store byer til gode. Den vil give kortere rejsetider for alle togrejsende i hele landet, der benytter hovedstrækningerne København - Aalborg og København - Esbjerg.

Takket være en smartere tilrettelæggelse af køreplanerne vil effekterne af de kortere rejsetider sprede sig til hele landet, og kommer dermed også rejsende til gode uden for de store byer.

Timemodellen vil medføre markant kortere rejsetider, som vil mindske transporttidens andel i dagligdagen, og gøre det mere attraktivt at søge job eller købe bolig længere væk end tidligere. De hurtigere togforbindelser vil gøre det mere attraktivt at vælge toget og lade bilen stå, hvilket er godt for miljøet.



Med Timemodellen bliver det muligt at rejse mellem Danmarks største byer på kun 1 time.

Visionen er et sammenhængende togsystem, hvor der altid er kort omstigning til andre tog. Køreplanen forventes opbygget, så mindst 25 byer vest for Storebælt har prioriteret korrespondance til Timemodellens Superlyn. Derved får hele Danmark maksimal gevinst af Timemodellen.



De større veje som den nye bane krydser, vil blive ført over eller under banen i bro eller tunnel.

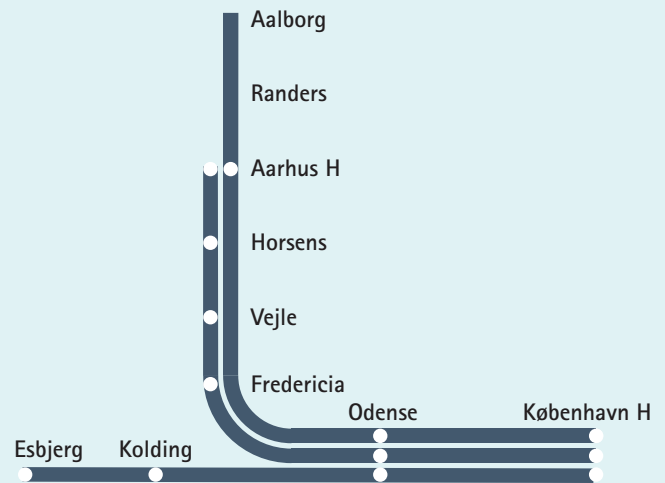
Enkelt og brugervenligt

Konceptet skal være enkelt og brugervenligt med faste minuttal og tog hver time, hele dagen.

Togene kører på runde minuttal (00 og 30, sekundært 15 og 45 i alle timemodelbyer i begge retninger), som er lette for passagererne at huske.

Timemodellen består af tre lyntogslinjer, kaldet Superlyn, med tilsluttende IC- og regionaltog:

- Dels et Superlyn med én times rejsetid mellem de største byer København, Odense, Aarhus, Aalborg. Inkl. et stop i Randers.
- Dels et Superlyn, der kører på én time fra København til Odense og videre fra Odense til Esbjerg med stop i Kolding efter ½ time.
- Dels et Superlyn mellem København og Aarhus på 2 timer og 10 min – med stop i Odense, Fredericia, Vejle og Horsens.



Miljøundersøgelser

Ny bane Hovedgård - Hasselager er VVM-pligtig. Det betyder, at der skal udarbejdes en VVM-redegørelse (Vurdering af Virkninger for Miljøet), og at offentligheden bliver inddraget i beslutningsprocessen.

Som en del af projektet skal der gennemføres undersøgelser af påvirkninger af omgivelserne. Miljøundersøgelserne indgår i den videre VVM-proces, og offentliggøres forud for den anden høringsfase i en miljøredegørelse.

I VVM-processen undersøges og beskrives blandt andet følgende:

Støj og vibrationer
Grundvand og drikkevand
Emissioner
Jord og jordforurening

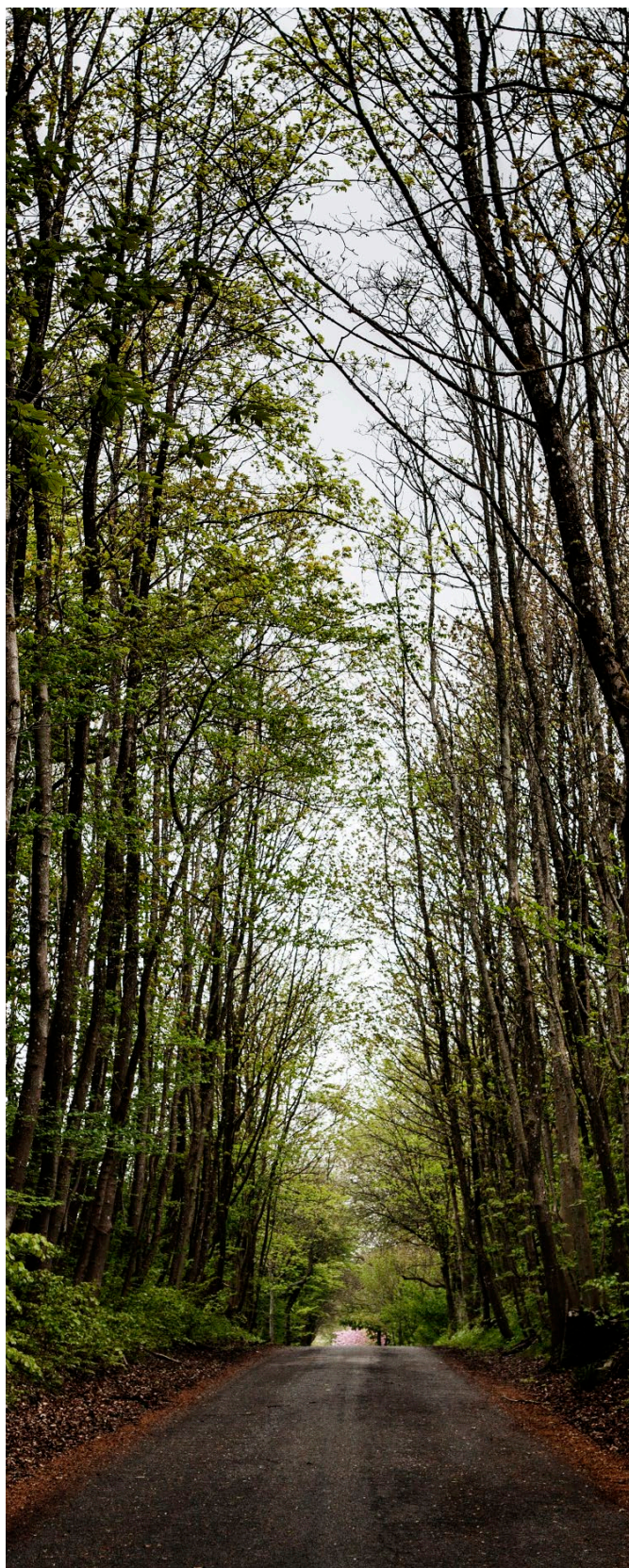
Affald og ressourcer
Natur og overfladevand
Landskab og visuelle forhold
Planforhold
Kultur og rekreative interesser
Klimatilpasning
Trafikale forhold
Arealbehov

Miljømæssige forhold bliver vurderet både for den periode, hvor anlægsarbejdet foregår, og for den efterfølgende driftsfase.

VVM-redegørelsen skal give en samlet beskrivelse af projektet og dets miljøkonsekvenser, som kan danne baggrund for såvel en offentlig debat, som den endelige beslutning om projektets gennemførelse.



Højdedrag syd for Hvilsted.



Hovedgård Skov.

Støj og vibrationer

Det vil blive undersøgt, hvilke støj- og vibrationsmæssige konsekvenser den nye jernbanestrækning vil medføre, og opgjort behovet for afhjælpende foranstaltninger (støjafskærmning eller facadeisolering af huse). Til VVM-redegørelsen vil der blive udarbejdet støjkort, der viser støjens udbredelse langs strækningen.

Natur, luft, vand og klima

Som en del af VVM-undersøgelserne vil det blive vurderet om projektet berører eller påvirker beskyttet natur og/eller beskyttede dyrearter. Der vil blive foretaget en vurdering af konsekvenserne for dyre- og planteliv og indarbejdet eventuelle foranstaltninger for at afbøde påvirkningerne, hvor det vurderes nødvendigt. Det kan bl.a. omfatte erstatning af fredskov, faunapassager og beplantning.

Projektets påvirkninger af klimaet, grund- og drikkevand samt luftforureningen vil også blive vurderet. Det inkluderer eventuelle grundvandssænkninger, såvel som hvad der gøres for at undgå forurening af grundvandet.

Landskab og visuelle forhold

Undersøgelserne vil se på projektets indpasning i landskabet og visuelle påvirkning af omgivelserne. Forløbet af den nye bane skal udformes, så den så vidt muligt tager hensyn til naturforhold samt det visuelle og landskabelige udtryk. I VVM-undersøgelsen vil der blive udarbejdet visualiseringer af forslagene for at illustrere, hvordan en ny jernbane vil tage sig ud i landskabet.

Kulturhistoriske og rekreative interesser

Dette emne dækker projektets påvirkninger af fortidsminder, fredede områder og eventuelle kulturmiljøer, men også rekreative områder som f.eks. fodboldbaner, parker og foreninger.

Jord, affald og ressourcer

VVM-redegørelsen vil gøre rede for, hvad der gøres ved overskydende og eventuelt forurenede jord samt hvordan projektets affald og ressourceforbrug vil blive administreret.

Trafikale forhold

Projektet vil have indflydelse på vejtrafikken i område, og i VVM-redegørelsen vil der blive gjort rede for, hvad omfanget bliver både i anlægsfasen og i driftsfasen, når projektet står færdigt. Der vil blive redegjort for spæringer og omlægninger af veje, omlægninger af busruter og skoleveje, både de midlertidige og permanente.

Planforhold

VVM-redegørelsen vil beskrive både de eksisterede forhold og projektets forventede påvirkning af de behandlede emner i både anlægs- og driftsfasen, samt i hvilket omfang konsekvenserne kan afhjælpes. Det vil f.eks. gælde vandplaner, de regionale udviklingsplaner, kommune- og lokalplaner.

Arealbehov

Projektets arealmæssige konsekvenser vil fremgå af VVM-redegørelsen, når den er udarbejdet.

En ny baneforbindelse vil medføre behov for permanente ekspropriationer fra ejendomme, der gennemskæres af eller grænser op til jernbanen. Desuden vil der være behov for midlertidig inddragelse af arealer til arbejdspladser m.v. De midlertidige arealer genskabes, når anlægsarbejdet er udført.

I Banedanmarks pjece "Jernbanen og ekspropriation" står der mere om ekspropriationer. Pjecen kan findes på www.bane.dk/ekspropriation.

I visse tilfælde kan Banedanmark give tilladelse til fremrykket ekspropriation af ejendomme, som kan berøres særligt indgribende af et kommende projekt.

Dette gælder i tilfælde, hvor der er særlige personlige grunde hos ejeren, og hvis ejendommen skønnes at blive berørt af projektet i væsentligt omfang. Regler for fremrykket ekspropriation kan læses på www.bane.dk/forlodsovertagelse.



Eksempel på sporarbejde ved Kværkeby, hvor jorden bliver planlagt, så der kan anlægges dobbeltspor til Den nye bane København – Ringsted.

Det videre forløb

Banedanmark udarbejder et beslutningsgrundlag til politisk behandling og har derfor igangsat en VVM proces, hvor den idéfasehøring er første skridt.

Idéfassen er den første af to offentlige høringer om projektet. Alle borgere, interesseorganisationer, virksomheder, myndigheder m.fl. kan fremkomme med kommentarer og ideer til, hvad der bør belyses, således at flest mulige hensyn kan indgå i den videre planlægning.

I idéfassen bliver alle henvendelser om projektet registreret, bearbejdet og vurderet. Henvendelserne vil indgå i det videre arbejde i det omfang, de kan forbedre projektet inden for de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer. Banedanmark vil efter idéfassen udarbejde et høringsnotat, der dokumenterer forløbet af idéfassen. Notatet offentliggøres på Banedanmarks hjemmeside, hvor der også vil være adgang til at læse henvendelserne i deres fulde omfang.

I løbet af perioden vil der også blive afholdt to borgermøder. De to borgermøder bliver afholdt:

Den 24. juni kl. 19 (Dørene åbnes kl. 18.30)

Grumstrup Forsamlingshus
Lundgårdevej 7
8732 Hovedgård

Den 25. juni kl. 19 (Dørene åbnes kl. 18.30)

Solbjerg Skole
Kærgårdsvej 4
8335 Solbjerg

På borgermøderne bliver der informeret om projektet, og det vil være muligt at komme og stille spørgsmål til projektet og processen. Spørgsmål stillet på borgermøderne vil også blive behandlet som hørings svar og taget med i høringsnotatet.

Frem til den anden offentlige høring vil Banedanmark foretage en indledende projektering og i den forbindelse udarbejde en VVM-redegørelse, der beskriver anlæggets påvirkning af omgivelserne.

Den anden offentlige høring er på 8 uger, hvor der igen er mulighed for at komme med kommentarer til projektet. Høringsperioden igangsættes med udsendelse af en VVM-redegørelse for projektet i en høringsudgave. I løbet af perioden vil der blive afholdt borgermøder. Høringsperioden forventes at ligge omkring årsskiftet 2016/2017, og borgermøderne vil blive annonceret i de lokale medier.

Efter den offentlige høring udarbejder Banedanmark et høringsnotat med dokumentation af det gennemførte høringsforløb. Banedanmark vil anvende de indkomne kommentarer i det videre arbejde. Banedanmark udarbejder herefter et beslutningsgrundlag til politisk behandling. Hvis der fortsat er politisk ønske om at gennemføre projektet, skal der herefter udarbejdes et udkast til lov med henblik på vedtagelse i Folketinget.

I henhold til den politiske aftale om Togfonden DK skal der træffes endelig beslutning om den nye bane Hovedgaard - Hasselager i 2024, og det er derfor ikke afgjort, hvornår banen bliver bygget. Men med aftalen fra 28. maj 2014 om fremrykning af investeringer i Togfonden er der indlagt en mulighed for at opdatere VVM-undersøgelsen i 2021 med henblik på en politisk beslutning i 2022.

Deltag i debatten

For at sikre, at alle relevante forhold i projektet belyses, opfordrer Banedanmark interesserede til at indsende ideer og forslag til det videre arbejde med *Ny bane Hovedgård - Hasselager*.

Det kan være forslag til alternative løsninger, information om særlige forhold som Banedanmark skal være opmærksomme på, ideer til at begrænse påvirkninger af lokalområdet eller andre relevante ideer eller kommentarer.

Alle personer, organisationer, myndigheder mv. kan henvende sig til Banedanmark med ideer, spørgsmål og kommentarer. Alle skriftlige henvendelser skal fremsendes, så de er modtaget af Banedanmark senest den 8. august 2015.

Henvendelse kan ske til:

Banedanmark
Ny bane Hovedgård - Hasselager
Amerika Plads 15
2100 København Ø

E-mail: hovedgaard-hasselager@bane.dk

Efter høringsperioden behandles alle høringssvar, og de indgår i et kommende høringsnotat, som forventes offentliggjort i efteråret 2015.

Læs mere om projektet på Banedanmarks hjemmeside:
www.bane.dk/hovedgaard-hasselager



Banedanmark
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Telefon 82 34 00 00
Info@banedanmark.dk
www.banedanmark.dk

banedanmark

