

Mads Syberg (MSYB)

Fra: Ole Vagn Christiansen [oc@lo-aarhus.dk]
Sendt: 21. september 2015 15:12
Til: opgraderingfa-ar
Cc: Søren Qvist
Emne: vedr. Høring om elektrificering af jernbanen imellem Fredericia og Aarhus

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

DLDocumentId: 001948995

Til rette vedkommende

For LO Aarhus er følgende punkter væsentlig at påpege

Arbejderne skal ske i henhold til ILO konventionerne, dvs efter danske overenskomster.

Der bør være klausuler i udbudsmaterialet der sikre et spin Off, i form af uddannelse af medarbejdere, således at de er klar ved projektets begyndelse! Klausuler omhandlende optag af elever og unge på erhvervsuddannelse i virksomhederne, at virksomhederne forpligter sig til at uddanne, henholdsvis efteruddanne den voksne arbejdsstyrke.

Der bør endelig sikres at virksomhederne har en social profil, og kan leve op til formulerede krav om CSR

Jeg vil derfor opfordre til at inddrage de lokale fagforeninger i planlægningen og formuleringen af de krav der måtte stilles i hovedkontrakterne, samt at sikre samarbejde med de relevante uddannelsesinstitutioner.

Jeg stiler mig gerne til rådighed

Med venlig hilsen

Ole V Christiansen
Formand LO Aarhus



Phone: +45 23464676

Mail: oc@lo-aarhus.dk

Mads Syberg (MSYB)

Fra: Kristian Terp [dkterp@gmail.com]
Sendt: 27. september 2015 20:26
Til: opgraderingfa-ar
Emne: Høringssvar for "Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus"
Vedhæftede filer: Forslag til linieføring mellem Hovedgård og Gjesing.docx

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

DLDocumentId: 001953052

Hej

Velvidende at første høringsperiode for strækningen Hovedgård - Hasselager er afsluttet vil vi alligevel gerne have lov at give vores mening til denne del.

Årsagen er at Horsens Kommune havde en artikel i Horsens Folkeblad den 15 september med et forslag som de har afleveret til Banedanmark, omkring strækningen Hovedgård - Gjesing. Pludselig er vores område så i spil og så må vi jo reagere.

Vi var med på informationsmødet i Grumstrup Forsamlingshus og fik der det klare indtryk at der ikke blev lavet om på start og slutpunkter - men at alt der i mellem kunne være til debat. Holder dette - behøver vi ikke frygte Kommunens forslag, da den er ca 2,5 km længere end den af Banedanmark foreslåede rute.

Men under alle omstændigheder er hermed et høringssvar til delstrækningen Hovedgård - Gjesing af den nye foreslåede linieføring.

På forhånd tak

Kristian Terp
Engmarksvej 50
8732 Hovedgård

Mobil 23 115 307

Første høringsperiode for elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus

2 B

Hovedgård den 27 september 2015

Hørings svar:

Forslag til linjeføring af den del af banen, der er planlagt mellem Hovedgård og Gjesing.

Undertegnede beboere på Engmarksvej og Krøruplundvej i Hovedgård vil hermed gerne give et bud på, hvorledes den nye baneføring mellem Hovedgård og Gjesing (en del af Hovedgård – Hasselager strækningen), kunne etableres - uden de store konsekvenser for mennesker og naturen i området Hovedgård / Gjesing.

Forslaget går på at linjen i hovedtræk, så vidt muligt, følger den eksisterende hovedfærdselsåre, Gl. Århusvej , mellem Hovedgård og Gjesing.

Vi har gennem Horsens Folkeblad tirsdag den 15. September 2015 erfaret, at Horsens Kommune har foreslået en linjeføring øst om Hovedskov over Engmarksvej. Der er flere grunde til at vi ikke bifalder en sådan løsning, idet man herved bevæger sig ud i et meget naturskønt og uberørt område med en del mose og vådområder og med store niveauforskelle. Mange lodsejere vil blive afskåret fra dele af deres jord med mange små jordlodder til følge af en gennemskæring af dette område.

I stedet for én støjkilde fra Gl. Aarhusvej, vil området blive generet af endnu én hvis højhastighedstoget føres længere mod øst.

Kommunens forslag er ca. 2,5 km længere end Bane Danmarks forslag.

Desuden vil en stor del af den foreslåede linjeføring fra Horsens Kommune kolliderer med den eksisterende 150 KV højspændingsledninger.

Jesper Visby, Engmarksvej 25, Åes. 8700 Horsens
Lars Beck og Heidi Christensen, Engmarkvej 38, Åes. 8700 Horsens
Betty Petersen, Knud Petersen Engmarksvej 42, Åes. 8700 Horsens
Kim og Bianca Frederiksen, Engmarksvej 44, Åes, 8700 Horsens
Esben og Heidi Quist, Engmarksvej 48, Åes. 8732 Hovedgård
Kristian og Doris Terp, Engmarksvej 50, Åes. 8732 Hovedgård

Erik, Jane og Mette Pedersen, Krøruplundvej 4, 8732 Hovedgård
Inge Sørensen og Gunni Mogensen, Krøruplundvej 6, 8732 Hovedgård
Jette van der Stelt, Krøruplundvej 13, 8732 Hovedgård
Lars Pedersen, Krøruplundvej 7, 8732 Hovedgård
Ingrid Pedersen, Krøruplundvej 5, 8732 Hovedgård
Lone Ishibori og Allan Bærnthsen. Krøruplundvej 3, 8732 Hovedgård

På vegne af ovenstående

Kristian Terp
Engmarksvej 50, Åes
8732 Hovedgård

Forslag til linieføring mellem Hovedgård og Gjesing. (en del af linieføringen Hovedgård / Hasselager)

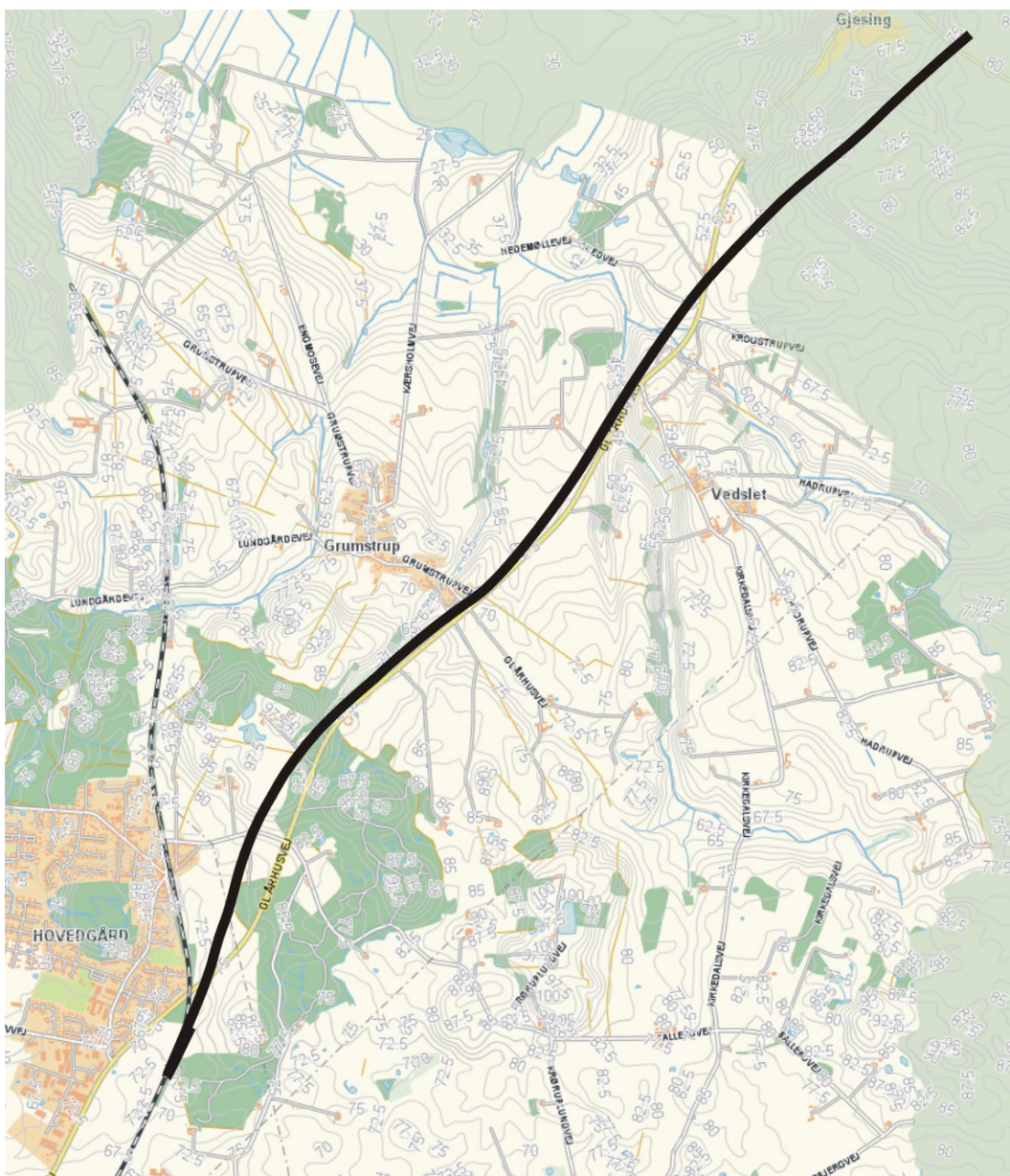
Banen foreslås placeret "tæt" på vestsiden af landevejen det meste af vejen til Gjesing

Fordele ved denne linieføring er blandt andet.

- forholdsvis fladt/jævnt terræn på en stor del af vejen
- få bygninger
- Grumstrup bliver ikke direkte påvirket
- Gl. Århusvej belaster i forvejen med støj
- Ufrivillig jernbane opdeling af mange lodsejeres marker undgås.

Ulemper

- Der er store terræn forskelle ved Vedslet og Gjesing som strækker sig langt syd/øst på i området. Med den foreslåede rute kommer man dog rimelig ret ind på disse. Ved Grumstrup kunne Gl. Århusvej måske flyttes mod øst hvis nødvendig?



Banedanmark
Att.: Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

30. september 2015

"Idéfasehøring for baneprojektet "Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus"

Dansk Erhverv har gennemgået ovennævnte høring og har ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Politisk chefkonsulent

JHS/ATH
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/1
-
Vores ref.: SAG-2011-00256
-
328329

Mads Syberg (MSYB)

Fra: 3.parter [3.parter@energinet.dk]
Sendt: 15. oktober 2015 11:11
Til: opgraderingfa-ar
Emne: Høringssvar fra Energinet.dk til baneprojektet "Elektrificering og opgradering Fredericia – Aarhus"

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

DLDocumentId: 001955174:001955174

Banedanmark har den 18. september 2015 fremsendt e-mail vedr. idéfasehøring for baneprojektet "Elektrificering og opgradering Fredericia – Aarhus". Høringsperioden løber til den 30. oktober 2015.

Generelt

Energinet.dk ejer, driver og bygger det danske el- og gastransmissionsnet, som også knytter Danmark sammen med el- og gassystemerne i vores nabolande. Energinet.dk ejer således eltransmissionsnettet på mere end 100 kV.

Energinet.dk forventer, at blive kontaktet direkte på e-mail 3.parter@energinet.dk, når der foreligger et mere konkret projekt., så Energinet.dk kan vurdere hver specifik krydsning mellem den kommende elektrificering af den eksisterende jernbane og vores luftledninger, idet der er mange faktorer der spiller ind så som fx afstanden mellem vores master, højden på masterne, piskningskurve, afstand fra bane til vores master.

Bemærkninger

I det følgende beskrives de steder hvor Energinet.dk har elanlæg i nærhed til jernbanestrækningen Fredericia-Århus.

Nord for Fredericia ved St. Ryttergård (RYT)

På nedenstående ortofoto ses at to luftledninger krydser banen nord for Fredericia. Det drejer som om følgende:

- 150 kV Luftledning Landerupgård-Ryttergård, mast 46-47
- 150 kV Luftledning Skærbækværket-Ryttergård, mast 39-40

Desuden ligger Station Ryttergård nord for banen. Herfra kommer det nye kabel Jylland-Fyn til at gå ud fra, nord om stationen.

*Syd for Egebjerg*

På nedenstående ortofoto ses at luftledningen løber langs med banen. Det drejer sig om 400 kV luftledning på strækningen Hatting-Malling, mellem mast 22-24.

Der er ca. 17 meter fra midten af banearealet til yderste fase på ledningsanlægget.

Det grå areal langs med ledningen er deklarationsarealet.



Syd for Hovedgård

På nedenstående ortofoto ses luftledningen, der krydser jernbanen syd for Hovedgård. Det drejer sig om 400 kV luftledning Hatting-Malling, mellem mast 50-51.

Det grå areal langs med ledningen er deklarationsarealet.



Øst for Hørning

På nedenstående ortofoto ses at luftledningen krydser banen øst for Hørning. Det drejer sig om en 400 kV luftledning på strækningen Malling-Trige, mast 25-26.

Det grå areal langs med ledningen er deklarationsarealet.



Fremtidige planer

Før folketingsvalget 2015 præsenterede den tidligere regering en Vækstpakke 2015, som indeholdte en række initiativer til at løfte væksten i Danmark. Et af de områder, der er indeholdt i vækstpakken, er "Mere effektivt byggeri og billigere forsyning", hvor der er præsenteret 9 initiativer, herunder et initiativ vedrørende "Tilpasning af kabelhandlings- og forskønnelsesplanerne". Se yderligere om vækstpakken på Finansministeriets hjemmeside [her](#).

Energinet.dk forventer, at der fra myndighedernes side vil blive igangsat et arbejde, hvor konsekvenserne ved at tilpasse kabelhandlingsplanen skal analyseres. Det betyder konkret, at der er stor usikkerhed om realiseringen af Energinet.dk's kabelhandlingsplan og de demontering af luftledninger den indeholder. Derfor har Energinet.dk sat beslutninger, der er relateret til kabelhandlingsplansprojekter, som ikke allerede er vedtaget som anlægsprojekter i Energinet.dk's bestyrelse, i bero, indtil der er skabt en politisk afklaring.

Respektafstand og arbejdsinstruks

Omkring ledningsanlæggene er der fastlagt en respektafstand, indenfor hvilken der er restriktioner efter stærkstrømsbekendtgørelsen. Respektafstanden er fastsat for at give betryggende sikkerhed ved arbejde i nærheden af elforsyningsanlæg eller ved uheld og ulykker. Respektafstanden er beskrevet i Stærkstrømsbekendtgørelsens afsnit 5a, § 6.8 (BEK nr. 309 af 27/04/2009). Der skal derfor indhentes en arbejdsinstruks, når der foregår arbejder i en højde over 3 m fra eksisterende terræn inden for en afstand på 15 m fra yderste fase. Det betyder derfor, at den enkelte entreprenør, som arbejder i nærheden af vores højspændingsanlæg dels skal ansøge en arbejdsinstruks hos Energinet.dk og dels returnere arbejdsinstruksen i underskrevet stand forinden arbejdets opstart.

Kontakt gerne undertegnede ved eventuelle spørgsmål.

Vores sagsnr. er 15/13992

Venlig hilsen

Signe Maj Holm

3. parter

Plan og Miljø
+4570220275
3.parter@energinet.dk



Tonne Kjærsvvej 65
7000 Fredericia
+4570102244
www.energinet.dk

Mads Syberg (MSYB)

Fra: Hanne-Marie Sieg Sørensen [Hanne-Marie.Soerensen@RU.RM.DK]
Sendt: 22. oktober 2015 14:40
Til: opgraderingfa-ar
Emne: Idéfasehøring: Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

DLDocumentId: 001958913

Til Banedanmark,

Hermed fremsendes høringssvar fra Region Midtjylland til Idéfasehøringen for projektet: Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus.

Timemodellen er et vigtigt projekt for Region Midtjylland. Hurtige og direkte tog mellem landsdelene vil være med til at styrke den kollektive trafik, så flere vælger den kollektive trafik frem for privatbilen. Det er vigtigt at kunne rejse med tog mellem de store byer i landet på én time.

Men det er også vigtigt, at der skabes mulighed for et regionalt toget, som binder regionen sammen. Der er en behov for et samlet kollektivt trafiksystem i Østjylland, og timemodellen indgår som et led heri.

I den forbindelse er såvel elektrificeringen som opgradering - herunder udretning - af banen mellem Aarhus og Fredericia nødvendige tiltag. Men også projekter som ny bane mellem Hovedgård og Horsens og ny bane over Vejle Fjord, som ikke indgår i denne undersøgelse, er nødvendige for at nå målet om én times rejsetid mellem de største byer.

Med elektrificering og opgradering af den eksisterende bane mellem Aarhus og Fredericia vil der, forudsat at der også etableres nye banestrækninger, blive bedre muligheder for at etablere et egentligt regionalt toget i Østjylland, hvor den nye letbane og regionale tog kan kædes sammen til et sammenhængende kollektivt transportsystem. Hvis flere bruger den kollektive trafik, vil det være med til at reducere trængslen på vejene og mindske CO₂-udslippet.

Region Midtjylland har sammen med de 19 kommuner i regionen peget på behovet for en elektrificering af jernbanen fra Fredericia til Aalborg samt opgraderinger af såvel hovedbanen som de regionale strækninger. Derfor bakker Region Midtjylland op om dette projekt, som er et skridt i retning af at forbedre både den regionale banebetjening og togforbindelserne mellem landsdelene.

Med venlig hilsen

Hanne-Marie Sieg Sørensen
Specialkonsulent

Telefon: +45 7841 1816
Mobil: +45 2929 0189
E-mail: hanne-marie.soerensen@ru.rm.dk

Regional Udvikling • Region Midtjylland
Skottenborg 26 • DK-8800 Viborg

Høringssvar Idefasehøring – Elektrificering og opgradering Fredericia – Aarhus

Notat
15. oktober 2015

Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme skal hermed kommentere på idefasehøringen om den elektrificering og opgradering Fredericia – Aarhus publiceret september 2015.

Høringssvar
jam

Vi anser gennemførelsen af Timemodellen og elektrificeringen af jernbanen, som et betydeligt - og nødvendigt - løft af den kollektive transport i Danmark. Med denne opgradering af togtrafikken ser vi en oplagt mulighed for at tænke supercykelstier og rekreative ruter ind langs nye og allerede etablerede jernbaner i Danmark til gavn for både cykelpendlere og cykelturisterne. Dette naturligvis parallelt med anlægs-/sporarbejdet. Desuden vil det være oplagt at se på mulighederne for at forbedre tilgængeligheden til stationerne for cyklister – her tænkes primært på ny cykelparkering ved de evt. involverede stationer.

Vi håber derfor, at muligheden for anlæggelse af tryk og sikker cykelinfrastruktur konsekvent tænkes ind, når planlægningsarbejdet af nye som gamle jernbanestrækninger foregår.

Umiddelbart bør det undersøges, hvad etablering af cykelinfrastruktur vil koste i forbindelse med eksempelvis kurvedretningen af banen. Vi vurderer, at der må være økonomiske fordele, hvis cykelinfrastruktur og opgradering af jernbanen samtænkes.

Vi vurderer, at der både er et rekreativt- og pendlerpotentiale i strækningen mellem Fredericia – Aarhus. En betydelig del af borgerne i området omkring de større byer som Fredericia, Vejle, Horsens, Skanderborg og Århus vil – med en supercykelsti langs banen – nemmere kunne flyttes fra bil til cykel. Som rekreativ rute er den også et godt og sikkert alternativ til andre mere snoede muligheder, hvorfor vi ser et stort uudnyttet potentiale i forhold til at tiltrække cykelturister til området.

I dag cykler en fjerdedel af de udenlandske turister under deres ophold i Danmark. Det tal kan blive langt højere, hvis Danmark får et sammenhængende netværk af stier og veje, der er lette at finde, sikre at køre på og går gennem smuk natur. En cykelrute langs jernbanestrækningen vil opfylde netop dette.

Der vil formentligt være ekstra omkostninger ved at indtænke cykelinfrastruktur i den kommende opgradering af de danske jernbaner, men med tiden vil disse blive tjent ind, når de samfundsøkonomiske effekter af øget cykelpendling og øget cykelturisme bliver indregnet.

Med venlig hilsen

Klaus Bondam
Direktør

Peter Ole Sørensen
Formand



Cyklistforbundet er en medlemsbaseret interesseorganisation, der kæmper for Danmarks 4,5 millioner cyklister. Via en bred vifte af aktiviteter og målrettet politisk lobbyisme skaber vi bedre forhold, større tryk og oplevelser for cyklisterne.

Dansk Cykelturisme er en forening, som har til formål: at udvikle cykelturismen i Danmark, at skabe sammenhæng mellem cykelturismeindsatser i Danmark, og at skabe vækst i turismeerhvervet via cykelturisme.



SBSYS 05.00.00-P20-6-15

Elektrificering og opgradering Fredericia-Århus- Idéfasehøring. Horsens Kommune- Høringssvar.

Indledning

Idet Horsens Kommune takker for Banedanmarks høringsbrev af 18. september 2015 fremsendes hermed Horsens Kommunes administrative høringssvar til Banedanmark med henblik på den videre miljøvurdering og raffinering af forslaget.

Indledningsvist vil Horsens Kommune hilse forslaget om den planlagte opgradering af banen velkommen, herunder en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager, og ser i den forbindelse frem til en konstruktiv dialog med Banedanmark så der opnås den for alle parter bedste løsning.

Banedanmark har ved mail af 18. september 2015 fremsendt projektet "Elektrificering og opgradering Fredericia –Århus" i idéfasehøring, hos Horsens Kommune, med en svarfrist til den 30. oktober 2015.

Horsens Kommune så gerne, at denne tidsfrist blev forlænget, da det er vanskeligt for Horsens Kommune, på det foreliggende grundlag, at forholde sig til projektet, herunder vurdere hvilke konsekvenser projektet vil få i Horsens Kommune. Banedanmarks planer for udretning af banestrækningerne er således ikke specificeret så Horsens Kommune er i stand til at kommentere og fremsætte eventuelle alternative forslag til baneudretningerne. Der tages derfor forbehold for Horsens Kommunes høringssvar.

Det vil i øvrigt være af stor værdi for Horsens Kommune, i den videre dialog med Banedanmark, hvis Banedanmark vil fremsende de informationer/baggrundsmaterialer som danner baggrund for Banedanmarks overvejelser i relation til de påtænkte baneudretninger i Horsens Kommune.

Resume

Transportministeriet har tidligere ved brev af 27. januar 2014 (j. nr. 2013-4974) til Horsens Kommune fremsendt lovforslag om en moderne jernbane og ændring af lov om jernbane i høring.

Horsens Kommune fremsendte den 20. februar 2014 sine administrative bemærkninger til Transportministeriet, ligesom Horsens Kommune den 20. august 2015 har fremsendt sit administrative høringssvar i relation til idéfasehøringen om projektet "Ny bane Hovedgård-Hasselager" på baggrund af Banedanmark mail af 8. juni 2015.

I Transportministeriets brev af 27. januar 2014 (j. nr. 2013-4974) til Horsens Kommune og i rapporten "Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane, september 2013" udarbejdet af Trafikstyrelsen og Banedanmark, indgår der foruden en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager forslag om opgradering og udretning af 9 kurver mellem Horsens Nord og Hovedgård, samt udretning af 2 kurver mellem Daugård og Horsens.

Banedanmark inviterede den 19. september 2014 til informationsmøde den 23. oktober 2014 om elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Fredericia - Lindholm.

Efterfølgende har Banedanmark, Anlægsudvikling, København Ø, og Horsens Kommune, Teknik og Miljø, afholdt møde den 1. december 2014 henholdsvis den 17. februar 2015, hvor specielt broanlæg som Banedanmark påtænker ombygget/udskiftet har været drøftet. Drøftelserne har haft til formål at afdække eventuelle kommunale ønsker om samtidig profilændringer af broerne og koordinering af anlægsarbej-

vejstilslutning nord for Hatting med tilslutning til Hattingvej). Efterfølgende har Horsens Kommune fremsendt sine ønsker om broændringer til Banedanmark, Anlægsudvikling.

Nuværende oplysninger

På Banedanmarks hjemmeside vises et dynamiske kort med den nuværende banes linjeføring igennem bl.a. Horsens Kommune. Det fremgår også, at Banedanmark har indlagt nogle grænser langs banen som indgår i naturundersøgelserne. Men det fremgår ikke om disse grænser samtidigt angiver en korridor for sporudretningen, dvs. om der planlægges for om banen vil kunne flyttes indenfor denne korridorgrænse. Da der ikke foreligger oplysninger efter hvilke kriterier sporudretningen fastlægges, og om der er projekteringsforhold som skal iagttage kan der ikke stilles alternative forlag til linjeføringer.

Det forudsættes, at de broanlæg som Horsens Kommune tidligere har fået oplyst ombygget/nyanlagt af Banedanmark fortsat bliver inddraget i opgraderingen med samme beliggenhed som nu.

Af hensyn til Horsens Kommunes egen planlægning ønskes oplyst, om der er fastlagt en tids- og handlingsplan opdelt på de enkelte delstrækninger, og om hvornår Horsens Kommune vil blive involveret i den videre proces, herunder inddraget i vurderingen af den mest hensigtsmæssige placering og udbygning af broanlæggene.

Da opgraderingen herunder sporudretningerne kan få omfattende konsekvenser i dele af Horsens Kommune, både under gennemførelse af anlægsarbejdet og i den efterfølgende i driftsfase samt for de fremtidige by- og erhvervsudviklingsmuligheder, ønsker Horsens Kommune at blive inddraget i det videre arbejde med specielt opgraderingen af banestrækningen gennem Horsens Kommune.

Idéfasehøring "Elektrificering og opgradering Fredericia-Århus".

Banedanmark beder i sit høringsbrev/mail af 18. september 2015 kommunen om forslag og kommentarer samt forslag til alternative løsninger, information om særlige forhold mm som Banedanmark skal være opmærksomme på. Dette høringssvar skal foreligge inden den 30. oktober 2015.

Banedanmarks planer for udretning af banestrækningerne er desværre ikke specificeret. Det er derfor vanskeligt for Horsens Kommune at vurdere omfanget og udstrækningen af de nødvendige sporudretninger og hvilke indgreb dette vil medføre, hvorfor det også er vanskeligt for Horsens kommune at fremsætte eventuelle alternative forslag til baneudretningerne.

Der tages derfor forbehold for Horsens Kommunes høringssvar.

Høringssvaret er et administrativt høringssvar da det ikke inden for høringsfristen har været muligt for en politisk behandling af høringssvaret.

Horsens Kommune
Den 23. oktober 2015

Mads Syberg (MSYB)

Fra: Ellen Odgaard [ellenodgaard@hotmail.com]
Sendt: 24. oktober 2015 22:49
Til: opgraderingfa-ar
Emne: Høringssvar

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

DLDocumentId: 001958928

Det er meget opløftende, at der nu langt om længe sker en udvikling for banetransporten.

Det er godt at banesystemet bliver elektrificeret og også ok. at der kommer nogle hurtigere tog i form af timetog. Jeg vil dog meget gerne, at der også i fremtiden bliver gode muligheder for togtransport mellem de mindre byer. Det har været fremme i medierne, at en del transport skal gå udenom Skanderborg Station, hvilket jeg bliver meget bekymret for. Skanderborg er et vigtigt knudepunkt for rejsende vest fra som Silkeborg og Ry for at komme mod syd.

Jeg pendler dagligt mellem Ry og Horsens med skift i Skanderborg, hvilket fungerer ganske glimrende, fordi der på begge strækninger er 2 tog i timen i hver retning og med kun få minutters ventetid. Og vi er mange der foretager dette skift. Men bliver servicen blot en anelse forringet - øget ventetid, 1 tog i timen eller skift i Århus, vil mange hurtigt overgå til biltransport.

Med andre ord: Behold Skanderborg Station med nuværende serviceniveau som minimum.

Venlig hilsen
Ellen Odgaard
Vadestedet 1
8680 Ry

Mads Syberg (MSYB)

Fra: Henrik Vinther Jensen [hevje@tdc.dk]
Sendt: 26. oktober 2015 11:49
Til: opgraderingfa-ar
Emne: Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

DLDocumentId: 001958926

TDC skal herved vende tilbage med kommentarer til projektet.

TDC forventer som ledningsejer at blive berørt af projektet både i forbindelse med langsgående ledninger placeret i banereal og i forbindelse med krydsende ledninger, f.eks. i broer eller lignende forskellige steder langs banen.

Det er væsentligt for TDC, og ligeledes for BaneDanmark, at det på et så tidligt tidspunkt som muligt afklares hvorvidt, og i hvilket omfang, arbejderne med elektrificering og opgradering nødvendiggør påvisning, sikring eller flytning af de forsyningsledninger, som befinder sig i banearialet eller på anden måde berøres af projektet.

TDC skal derfor opfordre til, at der, så snart tilstrækkeligt projektmateriale foreligger, indkaldes til ledningsejermøde med henblik på at afklare disse problemstillinger og indarbejde dem i projektgrundlag og detailplanlægning på så tidligt et tidspunkt som muligt.

Kontaktperson til TDC på projektet vil i denne fase være undertegnede Henrik Vinther Jensen, der kan kontaktes på tlf. 66 65 01 70 eller e-mail hevje@tdc.dk.

Venlig hilsen

Henrik Vinther

Contract Manager

Direkte 66 65 01 70
Mobil 20 49 27 79
Mail: hevje@tdc.dk

TDC A/S
OTC

Sletvej 30
8310 Tranbjerg J



Banedanmark
Elektrificering og opgradering Fredericia-Aarhus
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Også sendt som mail til opgraderingfa-ar@bane.dk

Angår Elektrificering og opgradering Fredericia–Aarhus. Idéfasehøring

26. oktober 2015

Under henvisning til Banedanmarks debatoplæg dateret september 2015 sender Vejle Kommune hermed synspunkter til idéfasehøringen.

Side: 1/2

Vejle Kommune støtter en opgradering af den danske trafikale infrastruktur og ser med tilfredshed på, at der sker en elektrificering af strækningen nord for Fredericia - også af hensyn til miljøet.

Kontaktperson:

Michael Sloth

Lokaltlf.: 76 81 22 00

E-post: mislo@vejle.dk

I det udsendte materiale anfører Banedanmark, at der ikke forventes kurvedretninger mellem Pjedsted og Brejning på grund af mulige konsekvenser for omkringliggende boliger. Som anført i idéfasehøring for banen over Vejle Fjord ønskes muligheden for større hastighed mellem Fredericia og Vejle Station undersøgt nærmere for at se, om man der kan opnå noget af den tidsbesparelse, som Togfonden forudsætter indhentet på broen over fjorden. Vi mener derfor, at kurvedretning på strækningen bør medtages i det videre arbejde, således at konsekvenser og muligheder kan vurderes nærmere.

Vejle Kommune forudsætter en fortsat tæt dialog med Banedanmark om fremtiden for de broer, der skal udskiftes eller løftes som følge af elektrificeringen. Vi vil samtidig gøre opmærksom på, at spørgsmålet om gangbro / elevatorer på Børkop Station stadig er uafklaret (jf. tidligere mails fra Banedanmark og brev fra den tidligere transportminister).

Alle lodsejere, som er berørt af elektrificering og opgradering Fredericia–Aarhus, skal inddrages / informeres grundigt så tidligt som muligt i forløbet. Dette skal specielt ske, hvis der er behov for ekspropriationer i forbindelse med eventuelle kurvedretninger samt placering af kørestrømsmaster og transformerstationer. Vi forudsætter, at master og transformerstationer så vidt muligt placeres på banens matrikel.

Vi forudsætter ligeledes, at gener for de nærvedliggende boliger fra den elektromagnetiske stråling, der opstår som følge af elektrificeringen, undersøges og vurderes ved simuleringer af magnetfelters størrelse langs strækningen. Efterfølgende skal der tages stilling til, om boliger, der berøres af disse magnetfelter, eventuelt skal eksproprieres.

Endelig forudsætter vi, at der - som også anført i det udsendte materiale – udføres støjkompenserende tiltag i de tilfælde, hvor flere boliger i fremtiden udsættes for støj som følge af den øgede hastighed.

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

Venlig hilsen



Michael Sloth

Teknik & Miljødirektør

Mads Syberg (MSYB)

Fra: Asta Ostrowski [aso@fbr.dk]
Sendt: 27. oktober 2015 10:34
Til: opgraderingfa-ar
Cc: Rasmus Markussen; Pia Saxild; Mette Boye
Emne: Idefasehøring: Elektrificering og opgradering Fredericia-Aarhus

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

DLDocumentId: 001958922

Til Banedanmark

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk takker for muligheden for at afgive høringssvar til idéfasehøringen om elektrificeringen og opgraderingen af strækningen Fredericia-Aarhus.

Passagerpulsens finder, at projektet i høj grad vil være til gavn for passagerne i den kollektive trafik i hele Danmark, idet bl.a. rejsetiden reduceres og togdriften gøres mere bæredygtig. Vi har følgende kommentarer til idéfasehøringen:

Det er positivt, at der i projektet påregnes støjdæmpende foranstaltninger, idet støjbelastningen må forventes at stige med de højere hastigheder.

Vi vil gerne opfordre til, at der, hvor det er muligt, indtænkes sammenhæng til andre transportformer f.eks. i form af cykelstier, adgangsveje, parkering til cykel og bil, herunder delebiler og elbiler mv.

Vi anser det for helt afgørende, at man i alle aspekter af såvel drift som planlægning af den kollektive trafik, inddrager passagerens holdninger og ønsker. Det glæder os derfor, at Bane Danmark planlægger at afholde 2 høringsrunder, samt en række borgermøder. Vi vil dog opfordre til, at man i endnu højere grad målrettet tænker passagerer ind i processen f.eks. i relation til eventuelle ændringer på stationer. Anlægsprojektet vil medføre ændringer i driften, herunder også spærring af togtrafikken, hvilket vil berøre passagerne i kortere eller længere perioder. Passagerpulsens opfordrer Bane Danmark til - i samarbejde med passagererne - at udarbejde en plan for, hvordan disse ændringer kommer til at foregå, samt hvordan de i god tid kan kommunikeres til passagerne. Særligt bør man gøre en indsats for at komme i dialog med pendlerne på strækningen.

Vi vil i denne sammenhæng også gerne opfordre Bane Danmark til at være i tæt dialog med DSB og andre relevante aktører, der har betydning for passagerens rejse på strækningen.

Med venlig hilsen

Mette Boye
Afdelingschef, Passagerpulsens

Asta Ostrowski
Seniorrådgiver, transport

Forbrugerrådet Tænk
T +45 7741 7702 / 41947909 taenk.dk
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

Forbrugerrådet
Tænk
Danish Consumer Council

Mads Syberg (MSYB)

Fra: claus egemose [jaegerhus@gmail.com]
Sendt: 27. oktober 2015 13:01
Til: opgraderingfa-ar
Emne: høring

DLDocumentId: 001959003

Vedr. opgradering fa-ar

Hele opgraderingen er yderst tiltrængt, også selvom oliemilliarderne ikke strømmer helt så hurtigt ind for tiden. Derfor hold fast, også i nyanlæg.

Aarhus H: Så længe jeg kan huske har det mere været reglen end undtagelsen, at der er ventetid når man skal køre ind på Aarhus H, dag og nat. Dette bliver typisk til nogle minutter. Derfor bør man gøre alt hvad der er muligt for at opgradere denne sækbanegård med teknologi samt det sporantal der er nødvendig for at kunne undgå denne irriterende forsinkelse. Det er kostbare minutter. Og irriterende minutter.

Vh Claus Pedersen, Højbjerg

Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Att.: Mette Larsen



Sendt pr. e-mail til opgraderingfa-ar@bane.dk

Dato: 28. oktober 2015
Vor ref.: CMO

Høringsvar vedr. Projektet Elektrificering og opgradering Fredericia – Aarhus.

Nærværende høringssvar er fremsendt på vegne af Dansk Ledningsejerforum (DLF). DLF takker for muligheden for at komme med kommentarer til forslaget.

DLF er samarbejdsorgan og interesseorganisation for danske ledningsejerorganisationer og regionale eller landsdækkende ledningsejere.

Medlemmer af DLF er:

- Foreningen for Vandværker i Danmark
- Dansk Energi
- Dansk Fjernvarme
- Danske Vand- og Spildevandsforening
- Naturgasselskaberne
- Forenede Danske Antenneanlæg
- Teleselskaberne repræsenteret af TDC og Telia

Foreningens fælles høringssvar er ikke nødvendigvis et endeligt udtryk for medlemmernes fuldstændige bemærkninger til høringen, idet der kan være uddybende kommentarer fra de enkelte ledningsejere.

Dansk Ledningsejerforum skal herved fremkomme med følgende kommentarer til projektet

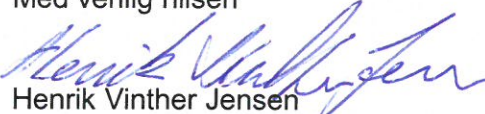
Dansk Ledningsejerforum forventer som repræsentant for danske ledningsejere, at medlemmerne bliver berørt af projektet både i forbindelse med langsgående ledninger placeret i baneareal og i forbindelse med krydsende ledninger, f.eks. i broer eller lignende forskellige steder langs banen.

Det er væsentligt for Dansk Ledningsejerforum – og ligeledes for Banedanmark – at det på et så tidligt tidspunkt som muligt afklares hvorvidt, og i hvilket omfang, arbejderne med elektrificering og opgradering nødvendiggør påvisning, sikring eller flytning af de forsyningsledninger, som befinder sig i banearealet eller på anden måde berøres af projektet.

Dansk Ledningsejerforum skal derfor opfordre til, at der, så snart tilstrækkeligt projektmateriale foreligger, indkaldes til ledningsejermøde med henblik på at afklare disse problemstillinger og indarbejde dem i projektgrundlag og detailplanlægning på så tidligt et tidspunkt som muligt.

Kontaktperson til Dansk Ledningsejerforum på projektet vil i denne fase være undertegnede, Henrik Vinther Jensen, der kan kontaktes via e-mail til Dansk Ledningsejerforum på mail: edr@danskenergi.dk.

Med venlig hilsen



Henrik Vinther Jensen
Formand, Dansk Ledningsejerforum

Mads Syberg (MSYB)

Fra: Rune Jon Jensen [DSB] [rujj@dsb.dk]
Sendt: 28. oktober 2015 11:06
Til: opgraderingfa-ar
Cc: DSBPOST [DSB]
Emne: Høringssvar vedr. Idéfasehøring for baneprojektet "Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus"

DLDocumentId: 001959663

Hej

DSB har på nuværende tidspunkt nedenstående overordnede bemærkninger.

- DSB forudsætter at DSB vil blive behørigt inddraget i forbindelse med eventuelle arbejder, der påvirker DSB's drift eller arealer, og at arbejdet gennemføres med mindst mulig gene for DSB's passagerer.
- DSB forudsætter desuden at DSB bliver holdt skadesløs for eventuelle omkostninger forbundet med projektet som ikke er forbundet med almindelige trafikale omlægninger .

Med venlig hilsen

Rune Jon Jensen
Direktionsassistent



Sekretariat og Jura, Telegade 2, 2630 Taastrup,
Mobil 24 68 67 76, E-mail rujj@dsb.dk

Mads Syberg (MSYB)

Fra: Nicolaj Golles Rasmussen [NGR@vd.dk] på vegne af PLA-KVA [pla-kva@vd.dk]
Sendt: 28. oktober 2015 13:51
Til: opgraderingfa-ar
Cc: PLA-VM; PLA-VM-PMM; Sune Impgaard Schou; Jens Kjærgaard; Jan Ole Zindorff Rasmussen
Emne: VS: Idéfasehøring for baneprojektet "Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus"
DLDocumentId: 001959365

Til BDK,

Vejdirektoratet har ikke bemærkninger til nedenstående høring.

VD j. nr. 15/13670

Venlig hilsen

Nicolaj Golles Rasmussen

Fuldmægtig
Sekretariat



Niels Juels Gade 13
1022 København K

Telefon +45 7244 3333
Mobil 5082 0197

ngr@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Fra: Mette Larsen (MELA) [<mailto:mela@BANE.dk>]
Sendt: 18. september 2015 10:06
Emne: Idéfasehøring for baneprojektet "Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus"

Projektet Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus er nu i idéfasehøring.

Høringen gennemføres for at indhente forslag og kommentarer fra borgere, foreninger og interesseorganisationer. 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 og kommentarer.

Høringssvar indsendes til Banedanmark på opgraderingfa-ar@bane.dk senest d. 30 oktober 2015, hvor høringen slutter.

Mere information om projektet kan findes på projektets hjemmeside www.bane.dk/fredericia-aarhus

Med venlig hilsen

Mette Larsen
Samfundsøkonomi og formidling

Banedanmark

Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø
T: 41 87 99 40
mela@bane.dk
www.banedanmark.dk

Hovedgård d. 28/10-2015

Første høringsperiode for elektrificering og opgradering Fredericia – Aarhus – 18 sep. til 30 okt. 2015

Hørings svar sendt til opgraderingfa-ar@bane.dk

Kopi til

Peter Sørensen, Borgmester i Horsens Kommune. Email borgmester@horsens.dk

Kære Banedanmark

Vor henvendelse drejer sig specifikt om strækningen Hovedgård - Gjesing

I forbindelse med den indledende høring til VVM-undersøgelsen for timemodellen mellem Fredericia og Aarhus, er vi nogle beboere på syd- og østsiden af Hovedskov ved Hovedgård, der med bekymring har læst Horsens Kommunes høringssvar, særligt med hensyn til Kommunens alternative linjeføring syd for skoven. Den foreslåede linjeføring vil få alvorlige konsekvenser for vores dagligdag, og vil i meget høj grad påvirke vores lokale miljø. Vi anerkender fuldt ud, at BaneDanmark er på en umulig opgave når det kommer til at tilfredsstille alle berørte parter i et projekt som dette. Vi ønsker dog på den anden side at være med til at sikre, at den mest optimale løsning findes - både med hensyn til afviklingen af togtrafikken, bevaring af miljøet og hensynet til os lokale beboere. Vi tillader os derfor herunder at fremføre nogle kommentarer og modargumenter til Horsens Kommunes høringssvar.

Vores bemærkninger og kommentarer er sendt til Horsens Kommune til orientering.

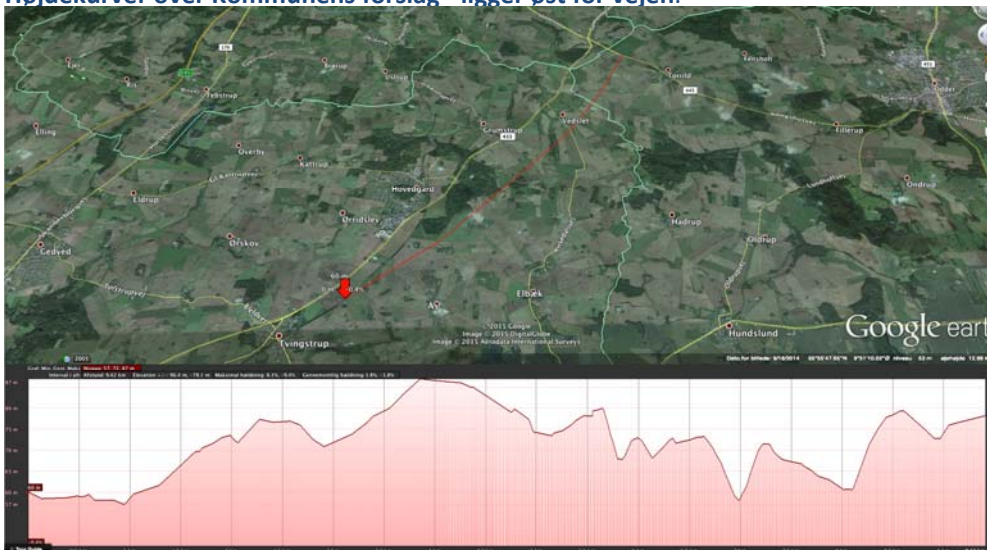
Vi er enige med Horsens Kommune i, at det umiddelbart bør tilstræbes at placere jernbanen så tæt på Hovedvejen som muligt, for at undgå at nye områder belastes af infrastrukturanlæg. Vi mener derimod ikke, at Horsens Kommune har ret, når de fremfører, at de med deres høringssvar har påvist åbenlyse problematikker ved Banedanmarks linjeføring. Vi mener, at Horsens Kommune peger på en række fokuspunkter, der alle normalt behandles i en VVM-undersøgelse og derfor, efter vores mening, foregriber VVM-undersøgelsens konklusioner i deres høringssvar.

Horsens Kommune fremfører at: ".... Når alle krydsninger med eksisterende vejanlæg skal foregå i niveaufri skæringer - enten med banen ført over vejanlæggene - eller under vil den valgte løsning medføre store terrænreguleringer hvor vejene, eller banen, skal placeres i afgravning eller på dæmning."

Hvorvidt niveaufrie krydsninger vil medføre store terrænreguleringer må vel afhænge af banens indpasning i terrænet, og vi må derfor formode at niveaufrie krydsninger i videst muligt omfang kan placeres, hvor banen alligevel af andre landskabsmæssige grunde er placeret i enten afgravning eller påfyldning. Disse placeringer er af naturlige grunde endnu ikke gennemført, da der ikke er udført skitseprojektering af banen endnu. Vi mener derfor ikke at Horsens Kommune har belæg for deres argument for at flytte linjeføringen for banen syd for Hovedskov af landskabsmæssige årsager.

Vi har herunder forsøgt, ud fra en simpel GoogleEarth søgning, at gengive terrænforholdene for de to alternativer. Ud fra disse ser det umiddelbart ud til at Banedanmarks oprindelige forslag vil være nemmest at indplacere i landskabet, hvilket yderligere taler imod Horsens Kommunes argument. Den endelige længdeprofil bliver naturligvis først fastlagt i de senere faser af projektet, og nedenstående Google udtræk tjener da også blot som illustration af vores pointe.

Højdekurver over Kommunens forslag - ligger øst for vejen.



Banens oprindelige forslag - vest for vejen.

Højdekurven starter her lige nord for skoven, da Google Earth ikke kan se/vise den sænkning vejen er placeret på i skoven



Det fremgår endvidere at: "Det fremgår af høringsmaterialet, for så vidt den viste foreslåede banetracé, stort set er identisk med det materiale som Transportministeriets medsendte ved sin henvendelse af 27. januar 2014 (j. nr. 2013-4974) til Horsens Kommune (vedrørende lovforslag om en moderne jernbane og ændring af lov om jernbane)."

Vi skal i den forbindelse pege på, at der ikke hidtil har været tale om en linjeføring syd for Hovedskov, og en sådan linjeføring ligger da også udenfor den, på Banedanmarks hjemmeside viste, undersøgelseskorridor

for baneprojektet. Vi forventer, at blive holdt orienteret, såfremt linjeføringen behandles som et alternativ i de videre VVM-undersøgelser, således at vi har mulighed for at vurdere forslaget fordele og ulemper, og indgå i en konstruktiv dialog med Banedanmark om, hvordan projektets påvirkninger minimeres for os.

Horsens Kommune henviser til at: En række natur og miljømæssige forhold, der, efter Horsens Kommunes mening, taler imod en linjeføring nord for Hovedskov og for en linjeføring syd for Hovedskov.

Vi skal i den anledning blot anføre, at en linjeføring syd for Hovedskov vil påvirke et område, der hidtil har været fuldstændigt friholdt for større infrastrukturanlæg, og som derfor fremstår med et rigt dyreliv. Der er flere gange observeret kronvildt i området, ligesom de mindre vildtarter også er rigt repræsenteret. Som det også fremgår af højdekurverne for denne strækning, er der tale om et stærkt kuperet terræn, hvor adskillige højdedrag og dale skal passeres. Hele områdets drænvand/naturlige vandløb samles her i flere dalsænkninger, og en del af området har status som beskyttet natur. Området benyttes flittigt til friluftssaktiviteter af de lokale beboere.

Strækningen syd om Hovedskov vil desuden overskære en del såkaldte beskyttede sten og jorddiger iflg. webkort.horsens.dk

Den af Horsens Kommune foreslåede strækning vil gå i skovbyggelinjen på en strækning svarende til ca. 2,5 km. Det samme gælder Banedanmarks forslag, men her er skoven i forvejen brudt af hovedvejen.

Horsens Kommunes forslag giver ca. 2,5 km længere linjeføring i det åbne land.

Vi er derfor enige med Horsens Kommune og beboerne i Grumstrup om, for så vidt angår, at forsøge at få jernbanen placeret så tæt på den eksisterende hovedvej som muligt, for at minimere de negative miljøpåvirkninger mest muligt.

Etablering af en jernbane tæt på en eksisterende trafikåre vil kun medføre en mindre forøgelse i de i forvejen oplevede støjgener for de eksisterende bebyggelser tæt på hovedvejen, mens en linjeføring syd for Hovedskov vil medføre en markant forøgelse af de støjmæssige gener for beboerne i området her.

Eksisterende støjbelastede zoner i området iflg. Horsens Kommunes Webkort.



Der bor en del mennesker omkring de eksisterende støjkorridorer. Korridorerne har eksisteret i mange år, og er kendt/accepteret som en del af området.

Horsens Kommunes forslag vil give en støjkorridor mere, næsten parallelt med hovedvejen (1 – 1,5 km fra landevejen). Den vil få indflydelse på mange mennesker og i særlig grad de mennesker, der pludselig bliver lukket inde mellem de to støjkorridorer – som f.eks. indbyggerne i Vedslet og Assendrup.

Med den usikkerhed der er, har vi optalt hvor mange bygninger der ligger indenfor 200m og derunder i forhold til Kommunens forslag ved hjælp af Google Earth

Bygninger indenfor 200 meter fra banen med Horsens Kommunes forslag.

23 fritliggende ejendomme plus x antal huse i Vedslet.

Målte afstande fra beboelser til bane i meter - 80, 70, 110, 90, 110, 200, 70, 60, 80, 190, 60, 140, 190,120, 100, 0, 70, 120, 60, 190, 80, 80, 20 (+ Vedslet)

Bygninger indenfor 200 meter fra banen med Banedanmarks forslag - på vest siden af hovedvejen.

8 landejendomme plus x antal ejendomme i Grumstrup

Målte afstande fra beboelser til bane i meter - 180, 0, 30, 130, 180, 70, 0, 130 (+ Grumstrup)

Horsens Kommune fremfører at: *"De udpegede lavbundsarealer skal så vidt muligt friholdes for byggeri og anlæg, som kan forhindre, at de naturlige vandstands og afstrømningsforhold kan genskabes i området, eller som kan hindre muligheden for at styrke det vilde dyre- og planteliv i området".*

Vi tror på at krydsningen af lavbundsarealerne ved Grumstrup kan udføres på en sådan måde at det også i fremtiden kan sikres at lavbundsarealerne kan fungere som levested for planter og dyr, og de fremtidige klimaforhold kan passes ind i projektet.

En løsning hvor banen trækkes ud til vejen og vejen eventuelt omlægges, ville være at foretrække.

Horsens Kommune skriver desuden at: *"Landsbyen skæres over i to dele, hvilket vil være problematisk i forhold til byens struktur og sammenhængskraft".*

Det samme kan man sige i forhold til Horsens Kommunes forslag. Der kan pludselig blive rigtig langt til "nærmeste" naboer og egne marker, hvis banen føres gennem det åbne land.

I Grumstrup vil byens hovedgade blive krydset og det formodentlig i et niveau som ikke spærrer for gennemkørsel.

Det ville dog være ønskeligt, hvis banen kunne flyttes ud til vejen og vejen eventuelt blev omlagt, for at skabe den nødvendige plads.

Det er vores forventning, at en senere skitse og detailprojektering vil medføre at den viste linjeføring optimeres og at der kan indarbejdes afværgeforanstaltninger, således at påvirkningen minimeres.

Trafik og vejkrydsninger: Horsens Kommune fremfører, at Banedanmarks linjeføring vil medføre en række uhensigtsmæssige vejkrydsninger langs den fremtidige jernbane. Vi mener, at disse vejkrydsninger, relativt simpelt, kan udformes på en måde, så uhensigtsmæssige krydsninger undgås og trafikikkerheden holdes på et højt niveau.

Tværtimod vil Horsens Kommunes foreslåede alternative linjeføring medføre behov for væsentlig mere markfordeling mellem eksisterende landbrug og ændrede adgangsforhold til en række ejendomme. Vi bemærker desuden at Horsens Kommune anfører at Banedanmarks foreslåede linjeføring nord for Hovedskov sikrer eventuelle fremtidige byudviklingsområder i Assendrup, Vedslet og Grumstrup. I den forbindelse vil vi blot påpege, at der efter vores opfattelse ikke i forbindelse med en VVM-undersøgelse kan lægges vægt på byudviklingsområder, der endnu ikke er vedtagne og finansierede/planlagte. En sådan

praksis vil gøre det endog meget svært at gennemføre infrastrukturplanlægning i Danmark, idet alle områder i princippet er eventuelle fremtidige byudviklingsområder.

Vi mener, på baggrund af ovenstående, ikke at Horsens Kommune har ret, når de fremfører, at de har påvist åbenlyse problematikker ved Banedanmarks linjeføring, idet vi dog anerkender at Horsens Kommune peger på en række fokuspunkter, der normalt behandles i en VVM-undersøgelse. Det er derfor vores mening, at Horsens Kommune foregriber VVM-undersøgelsens konklusioner. Vi er dog enige med Horsens Kommune i at det umiddelbart bør tilstræbes at placere jernbanen så tæt på Hovedvejen som muligt, for at undgå at nye områder belastes af infrastrukturanlæg.

Vi forventer at blive informeret om, og gerne også inddraget i, det videre arbejde med VVM-undersøgelserne for en ny jernbane ved Hovedgård.

Med venlig hilsen

Lars Pedersen
Krøruplundvej 7
8732 Hovedgård

e-mail lars.pedersen@pedersen.tdcadsl.dk

Oversigt over husstande, der har givet tilsagn om at deltage i høringssvaret

Annika Hedegaard Rye og Daniel Urban Tryk, Ballebovej 1, 8732 Hovedgård
Johanne, Emil, Jonathan, Jakob og Christina Jakobsen, Ballebovej 2, 8732 Hovedgård
Karoline, Morten og Vibeke Pedersen, Per Stilling Andersen, Ballebovej 3, 8732 Hovedgård

Jan og Linda Veggebro, Kirkedalsvej 2, 8732 Hovedgård
Eva Tang og Niels Erik Ibsen, Kirkedalsvej 3, 8732 Hovedgård
Brian Iversen og Marlene Sørensen, Kirkedalsvej 4, 8732 Hovedgård
Jørgen og Vibeke Jensen, Kirkedalsvej 6, 8732 Hovedgård
Jørgen Refsing Andersen, Kirkedalsvej 11, 8732 Hovedgård
Lisbeth og Claus Bisgaard, Kirkedalsvej 13, 8732 Hovedgård
Morten og Dorthe Bilde, Kirkedalsvej 14, 8732 Hovedgård
Jan Thøgersen, Kirkedalsvej 15, 8732 Hovedgård
Asger, Ida, Viktor, Niels og Hanne Vejen Tinglef, Kirkedalsvej 19, 8732 Hovedgård

Søren, Hans Christian og Marianne Hansen, Hadrupvej 72, Vedslet, 8732 Hovedgård
René og Anita Faber, Hadrupvej 80, Vedslet, 8732 Hovedgård

Lone Ishibori og Allan Bærnthsen, Krøruplundvej 3, 8732 Hovedgård
Erik, Jane og Mette Pedersen, Krøruplundvej 4, 8732 Hovedgård
Ingrid Pedersen, Krøruplundvej 5, 8732 Hovedgård
Inge Sørensen og Gunni Mogensen, Krøruplundvej 6, 8732 Hovedgård
Lars Pedersen og Charlotte Børison Andersen, Krøruplundvej 7, 8732 Hovedgård
Hans Mønster, Krøruplundvej 8, 8732 Hovedgård
Bente Nielsen, Krøruplundvej 9, 8732 Hovedgård

Mathias, Niklas, Karin Dalsgaard og Søren Andersen, Krøruplundvej 10, 8732 Hovedgård
Kim Holleufer og Jette Van Der Stelt, Krøruplundvej 13, 8732 Hovedgård
Bruno og Lillian Jensen, Krøruplundvej 15, 8732 Hovedgård
Lone og Jan B Kastholt, Krøruplundvej 17, 8732 Hovedgård
Henrik Frandsen og Helene Winther, Krøruplundvej 19, 8732 Hovedgård

Jytte Jæpelt og Jørn Langsted, Troldkirkevej 1, Vedslet, 8732 Hovedgård
Hanne Sørensen og Stig Buchardt, Troldkirkevej 2, Vedslet, 8732 Hovedgård
Leif Bisgaard Jensen, Troldkirkevej 3, Vedslet, 8732 Hovedgård
Frej, Philip, Birgitte, Leon, Tobias, Lucas, Oliver Dam Hansen og Jane H. Jørgensen,
Troldkirkevej 4, Vedslet, 8732 Hovedgård
Malou, Jeppe B, Barbara, Lauritz, William, Mikkel Perto Mikkelsen og Thomas Christiansen,
Troldkirkevej 7, Vedslet, 8732 Hovedgård
Lisa Ambjørn, Troldkirkevej 9, Vedslet, 8732 Hovedgård

Jesper Visby, Engmarksvej 25, Åes. 8700 Horsens
Lykke Laier Lykke Blaabjerg og Emil Kjær Lykke Blaabjerg, Engmarksvej 27, 8700 Horsens
Anette Wagener, Engmarksvej 29. 8700 Horsens
Bente Dalsgaard Rasmussen & Lasse Rasmussen, Engmarksvej 33, Åes, 8700 Horsens
Peter Johnsen, Engmarksvej 35. 8732 Hovedgård
Lars Beck og Heidi Christensen, Engmarkvej 38, Åes. 8700 Horsens
Jakob og Anja Storgård, Engmarksvej 40. 8700 Horsens
Betty Petersen, Knud Petersen Engmarksvej 42, Åes. 8700 Horsens
Kim og Bianca Frederiksen, Engmarksvej 44, Åes, 8700 Horsens
Jens Ole Jensen, Engmarksvej 46. 8732 Hovedgård
Esben og Heidi Quist, Engmarksvej 48, Åes. 8732 Hovedgård
Kristian og Doris Terp, Engmarksvej 50, Åes. 8732 Hovedgård

Kim Utoft, Helmesvej 6. 8700 Horsens
Grethe og Poul Skov, Helmesvej 5. 8700 Horsens

Mads Syberg (MSYB)

Fra: Tove Krogh Stockmarr [tove.stockmarr@fredericia.dk]
Sendt: 29. oktober 2015 12:40
Til: opgraderingfa-ar
Emne: Idefase for "Elektrificering og opgradering Fredericia - Århus"

DLDocumentId: 001959661

Til Banedanmark

Fredericia Kommune har modtaget høringsmateriale vedr igangsætning af VVM-proces for "Elektrificering og opgradering Fredericia – Århus".

Vi har læst oplægget til idefase og er bekendt med at projektet indebærer en opgradering af flere delstrækninger, hvoraf nogle berører Fredericia Kommune.

Idet projektet indebærer at tog skal passere Fredericia Station med en væsentlig højere hastighed end den nuværende, finder kommunen at det er helt essentielt, at VVM-redegørelsen forholder sig til hvordan ændringen påvirker det nuværende støjbillede og om det medfører øgede vibrationer på omgivelserne.

Kommunen har som sådan ikke yderligere bemærkninger til idefasen.

Venlig hilsen

Tove Krogh Stockmarr

Planlægger
Plan og Byg
Fredericia Kommune

Direkte nummer: 72107631
Mobil:
E-mail: tove.stockmarr@fredericia.dk
Adresse: Gothersgade 20, 7000 Fredericia

**FREDERICIAKOMMUNE**



Mads Syberg (MSYB)

Fra: Aneela Iqbal [Aneela.Iqbal@dbschenker.com]
Sendt: 29. oktober 2015 17:34
Til: opgraderingfa-ar
Emne: Idéfasehøring for baneprojektet "Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus - Vores reference: 2008-06-07

DB Schenker Rail Scandinavia skal hermed afgive høringssvar til Banedanamrks høring af baneprojektet "Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus.

Baneprojektet giver ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen/Best regards

Aneela Iqbal
Legal Adviser
Safety & Technical Projects

DB Schenker Rail Scandinavia A/S
Spotorno Allé 12
DK-2630 Taastrup

Office +45 88 30 09 29 | Mobile +45 42 14 23 58 | Email aneela.iqbal@dbschenker.com

19 B

Optimering af jernbanen Hovedgaard-Skanderborg-Hasselager og Brejning-Vejle-Daugård

Disse strækninger synes at være faldet i et "hul" mellem "Togfonden/Timeplanen" og "Hastighedsopgraderinger af regionalstrækninger".

En opfordring til at analysere et jernbaneprojekt med et **potentielt stort samfundsmæssigt afkast**

Poul Brandt Jensen
Civilingeniør, HD og Togentusiast

Enghave Park 33
3450 Allerød
61 66 99 90

Allerød 5. oktober 2015

1. Opfordring til Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt

Der igangsættes straks en analyse af, om det er muligt at foretage hastighedsopgraderinger med et godt samfundsmæssigt afkast på jernbanestrækningerne Brejning-Vejle-Daugård og Hovedgaard-Skanderborg-Hasselager.

Analysen kan f.eks. udføres ved at Ministeren udvider mandatet for projekterne "Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus", som Banedanmark pt. arbejder med og "Ny bane over Vejle fjord" som vejdirektoratet pt. arbejder med.

2. Baggrund

I forbindelse med Togfonden blev alle regionalstrækninger i Danmark gennemgået for økonomisk optimale hastighedsopgraderinger efter signalprogrammet er indført. (Hastighedsopgradering i forbindelse med Signalprogrammet. Banedanmark).

I forbindelse med Togfonden blev hovedstrækningen København-Aalborg screenet for, hvilke opgraderinger der skulle foretages for at Timeplanen kunne implementeres. Screeningen vist at det flere steder var det nødvendigt at anlægge helt nye jernbaner for at nå målet. De "gamle dele" af hovedstrækningen, som ikke skal anvendes af Superlyn, blev efter frasorteringen ikke analyseret nærmere, da de ikke indgår i "timemodellen". Disse strækninger er derfor aldrig selvstændigt analyseret nærmere for samfundsmæssigt afkast af en optimering.

Optimering af disse "gamle hovedstrækninger" er således faldet i et "hul" mellem "Togfonden/Timeplanen" og "Hastighedsopgraderinger af regionalstrækninger".

Særligt de to ikke-elektrificerede strækninger Hovedgaard-Skanderborg-Hasselager og Brejning-Vejle-Daugård påkalder sig opmærksomhed, fordi disse strækninger nu skal elektrificeres. En evt. optimering af disse strækninger må antages at være billigere at foretage(og/eller forberede) samtidig med elektrificeringen.

Uanset at strækningerne Hovedgaard-Skanderborg-Hasselager og Brejning-Vejle-Daugård ikke skal anvendes af Superlyn, så skal de jo fortsat anvendes til togsystemerne Esbjerg-Vejle-Skanderborg-Hasselager og det fremtidige togsystem Odense-Vejle-Skanderborg-Aarhus. Planen er at der på sigt skal være 15 minutters drift mellem de Østjyske byer. Der vil således fortsat være stor trafik på disse strækninger også efter Timeplanens nye strækninger tages i brug.

Hvis Hovedgaard-Skanderborg-Hasselager og Brejning-Vejle-Daugård f.eks. optimeres ifbm. hastighedsopgraderingen af Fredericia-Aarhus vil de være klar til anvendelse i 2020. Det betyder at den kortere rejsetid kan udnyttes af alle rejsende i de måske 10 år, der går før de nye strækninger Vejlefjord Broen og Hovedgaard-Hasselager kan tages i brug.

Der kan således være tale om et hidtil upåagtet optimeringsprojekt med et stort samfundsmæssigt afkast.

3. Delstrækninger, et par korte kommentarer

Brejning-Vejle-Daugård

Niras har for Trafikstyrelsen udarbejdet notatet "Vejle - alternativ med tunnel-forbindelse til eksisterende Vejle Station".

Men der er ikke foretaget analyse af, hvilke muligheder der er for at foretage hastighedsopgraderinger af den eksisterende strækning.

Særligt kurven ved Daugård påkalder sig opmærksomhed, da denne medfører en stor hastighedsnedsættelse. Kurven befinder sig der, hvor den nye bane over Vejle Fjord skal afgrene. Det er derfor muligt at det blot med mindre ændringer (og begrænsede ekstraomkostninger) i dette projekt kan lade sig gøre at øge radius af denne kurve og dermed øge hastigheden på denne strækning. Noget tilsvarende er måske også muligt ved udfletningen i Brejning.

Hovedgaard-Skanderborg

Denne strækning er ifølge e-mail af 4. august 2015 fra Signe Arrhenius, Trafik- og Byggestyrelsen til undertegnede aldrig analyseret for mulige hastighedsopgraderinger. Det vides derfor ikke om der findes mulighed for at foretage samfundsmæssigt økonomisk relevante opgraderinger.

Skanderborg-Hasselager

Denne strækning er analyseret for hastighedsopgradering i forbindelse med Togfonden, men der er ikke foretaget en isoleret analyse af det samfundsmæssigt afkast, da man i stedet har fokuseret på at anlægge en ny bane Hovedgaard-Hasselager.

Pris 0,26 mia. kr. som medfører en besparelse på 0,3 minut.

Hvad er det samfundsmæssige afkast af denne besparelse?

Uden at vide dette, kan man ikke afgøre om projektet bør udføres eller ikke.

Banedanmark
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Tjørnevej 6
7171 Uldum
T: 79755000

Lotte Fyhn
Dir: +4579755648
Mob: +4524667121
e-mail:
Lotte.Fyhn
@Hedensted.dk
Sagsnr. 05.01.25-P17-3-15

30.10.2015

Hørings svar

Idéfasehøring for baneprojektet "Elektrificering og opgradering, Fredericia - Aarhus"

Hermed fremsender Hedensted Kommune sit hørings svar på Idéfasehøringen for Baneprojektet "Elektrificering og opgradering, Fredericia - Aarhus"

Hedensted Kommune er som udgangspunkt tilhænger af elektrificeringen og opgraderingen af jernbanenettet mellem Fredericia og Aarhus.

Selve jernbanen går tæt på og lige igennem flere byer i kommunen, herunder Hedensted og Løsning. Det er derfor vigtigt, at elektrificeringen ikke medfører forringelse af livsvilkårene for de borgere i Hedensted Kommune, der bor langs banen. Som følge heraf er der behov for en dybdegående undersøgelse af elektrificeringens påvirkninger af nærmiljøet, bl.a. øget støj og magnetisk stråling. Hvis der kommer til at ske en forværring i forhold til banens påvirkning, skal der naturligvis indledes dialog med de berørte borgere omkring foranstaltninger, der kan begrænse generne.

Generelt udgør jernbanens gennemskæring af byerne Hedensted og Løsning en trafikal barriere for den nuværende og fremtidige afvikling af trafikken i området.

Specielt i den sydlige del af Hedensted by er der stigende problemer med afvikling af biltrafikken ved en tunnel under banen. Bygværket er hverken i stand eller kapacitet tidsvarende, og en opgradering af dette bygværk er derfor tiltrængt og ønskeligt.

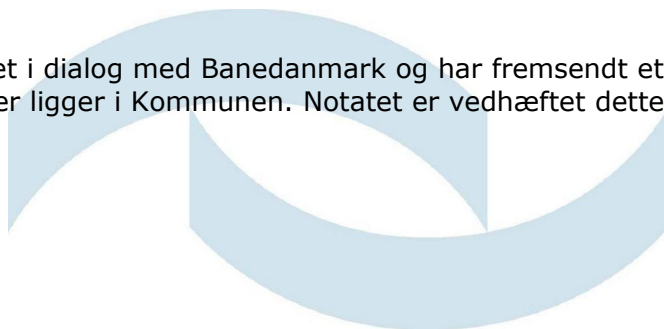
Hedensted Kommune har endvidere igangsat en lokalplanlægning for en sydlig industrivej med tilslutning fra Hovedvejen, der på sigt vil kunne videreføres mod øst med krydsning af jernbanen (ca. kmt. 39,4) til Daugårdvej. Hedensted Kommune kan derfor have en interesse i at dette nye spor- eller vej bærende bygværk også kan indgå i en forhandling i sammenhæng med processen for elektrificeringen af jernbanen med tilhørende ændringer.

I de videre forhandlinger kunne evt. indgå overvejelser om nedlæggelse af andre bygværker, hvor de er en barriere for elektrificeringen af jernbanen, men til gengæld har mindre betydning for betjening af krydsende biltrafik mv. Mulighederne kan indgå i det samlede forhandlingsgrundlag.

Hedensted Kommune har tidligere været i dialog med Banedanmark og har fremsendt et notat som gennemgår de broværker, der ligger i Kommunen. Notatet er vedhæftet dette hørings svar.

Med venlig hilsen

Lotte Fyhn
Landinspektør



Notatark

Sagsnr. 05.03.05-P20-1-14

Sagsbehandler
Rene Knudsen / Flemming
Vesterlund

24.2.2015

Kommentering af bygværker ifbm. elektrificering af jernbanen

Generelt udgør jernbanens gennemskæring af byerne Hedensted og Løsning en trafikbarriere for den nuværende og fremtidige afvikling af trafikken i området.

Specielt i den sydlige del af Hedensted by optræder et stigende problem med en trafik-sikkerhedsmæssig afvikling af biltrafikken, p.g.a trafikintensiteten i kombination med de fysiske forhold ved bygværk nr. 20640, Overholmvej. Mangelfuld fribredde i tunnelen bevirker at den dobbeltrettede trafik er indsnævret til ét samlet kørespør, hvor der samtidig ikke er plads til faciliteter for de bløde trafikanter.

Bygværket tilhørende Banedanmark, opført i 1921, fremstår med fremherskende skader. En opgradering af dette bygværk er derfor tiltrængt og ønskelig.

BaneDanmark bedes vurdere standen af dette bygværk sammenholdt med at bygværkets dimensioner ikke er tidssvarende.

Hedensted Kommune har endvidere igangsat en lokalplanlægning for en sydlig industrivej med tilslutning fra Hovedvejen, der på sigt vil kunne videreføres mod øst med krydsning af jernbanen (ca. kmt. 39,4) til Daugårdvej. Hedensted Kommune kan derfor have en interesse i at dette nye spor- eller vej bærende bygværk kan også indgå i en forhandling i sammenhæng med processen for elektrificeringen af jernbanen med tilhørende ændringer.


I de videre forhandlinger kunne evt. indgå overvejelser om nedlæggelse andre bygværker, hvor de er en barriere for elektrificeringen af jernbanen, men til gengæld har mindre betydning for betjening af krydsende biltrafik mv. Mulighederne kan indgå i det samlede forhandlingsgrundlag.

I det følgende en kommentering af de enkelte bygværker, samt tilføjelse af efterlyste oplysninger om referencehastigheder og trafiktal (ÅDT årsdøgntrafik og HDT Hverdagsdøgntrafik):



Bygværk nr.	20626, Vejbærende bro
Bygværk Betegn / stedfæstelse	Juelsmindevej
Frihøjde	5,45 jf. BaneDanmark
Referencehastighed vej (skiltet max)	80 km/t, generel hastighedsbegrænsning
Trafiktal	ÅDT: 5830 køretøjer HDT: 6080 køretøjer (trafikmåling fra 2013)
Bemærkninger, bygværkets betydning.	Bygværket betjener væsentlig betydende vej (Vejklasse 1, trafikvej gennemfart). Rute nr. 23 Trafikalt opleves krydsningspunktet med jernbanen ikke som en barriere eller hindring for fremkommeligheden på den øst-vestgående trafikvej til Juelsmindehalvøen. Vejens trace ligger i et harmonisk forløb. De nuværende trafikale forhold på lokaliteten anses derfor opfyldt og der er ikke ønsker til ændringer.
Bemærkninger, selv bygværket.	Ingen bemærkninger
Forslag	Ingen bemærkninger

Bygværk nr.	20630 Vejbærende bro
Bygværk Betegn / stedfæstelse	Gl. Vejlevej
Frihøjde	5,82 jf. BaneDanmark
Referencehastighed vej (skiltet max)	50 km/t, Skiltet med E55-tavler for tættere bebygget område.
Trafiktal	Anslået ÅDT: < 200 køretøjer Ingen trafiktællinger udført på strækningen.
Bemærkninger, bygværkets betydning.	<p>Bygværket betjener mindre betydende vej (Vejklasse 3, primær lokalvej).</p> <p>Bygværket fungerer som den ene af 2 adgangsmuligheder til bebyggelsen "Daugård St. " bestående af ca. 30 ejendomme.</p> <p>Hovedparten af bebyggelsen som er beliggende vest for jernbanen har derfor også adgangsforbindelse ud af området til den overordnede trafikvej "Juelsmindevej"</p> <p>Bygværket vurderes ikke at have betydning for øvrigt gennemkørende trafik, som har bedre muligheder via rundkørslen Daugårdvej/Juelsmindevej.</p>
Bemærkninger, selv bygværket.	Ingen bemærkninger
Forslag	<p>Kan overvejes nedlagt under forudsætning af der kan opnås enighed om</p> <ul style="list-style-type: none"> • etablering af nyt bygværk (bro eller tunnel) ved jernbane kmt. ca. 39,4 i forbindelse med fremtidig forbindelsesvej mellem Hovedvejen og Daugårdvej, syd for erhvervsområdet i Hedensted. • opgradering af det sporbærende bygværk (bro nr. 20640) ved Overholmvej i Hedensted, hvor fribreden er utilstrækkelig for den underførende vej. • Forbedringer af den vejbærende bro (bro nr. 20660) i Løsning. <p>Prioriteret i den nævnte rækkefølge.</p> <p>Evt. nedlæggelse forudsætter dog under alle omstændigheder opretholdelse af det sporbærende bygværk nr. 20632, Gangtunnel, ved Daugård Station.</p>

Bygværk nr.	Forslag til nyt bygværk Spor- eller vej bærende.
Bygværk Betegn / stedfæstelse	Fremtidig vejforbindelse mellem Hovedvejen – Daugård, industriområde syd for Hedensted. Jernbane kmt.: ca. 39,4
Frihøjde	
Referencehastighed vej (skiltet max)	
Trafiktal	Forventet ÅDT: 2000 – 3000 køretøjer
Bemærkninger, bygværkets betydning.	<p>Lokalplanlægning pågår pt. for industriområde syd for Hedensted. Herunder planlægning for en industrivej med tilslutning fra Hovedvejen, der på sigt vil kunne videreføres mod øst med krydsning af jernbanen (ca. i kmt. 39,4) og tilslutning i Daugårdvej.</p> <p>Den udbyggede industrivej med tilhørende bygværk vil medvirke til minimering af barrirevirkningen i den sydlige del af Hedensted som følge af den gennemskærende jernbanetrace, og dermed medvirke til en væsentlig øget fremkommelighed for såvel person- og lastbiltrafikken i området.</p> 
Bemærkninger, selv bygværket.	Ingen bemærkninger pt.
Forslag	Hedensted Kommune har en interesse i at dette nye spor- eller vej bærende bygværk kan indgå i en forhandling i sammenhæng med processen for elektrificeringen af jernbanen med tilhørende ændringer.

Bygværk nr.	20640 Tunnel, sporbærende bygværk
Bygværk Betegn / stedfæstelse	Overholmvej
Frihøjde	Skiltet til 3,2 m
Referencehastighed vej (skiltet max)	50 km/t, Skiltet med E55-tavler for tættere bebygget område.
Trafiktal	ÅDT: 3400 køretøjer HDT: 3980 køretøjer (trafikmåling fra 2012)
Bemærkninger, bygværkets betydning.	Bygværket betjener betydende vej (Vejklasse 2, Trafikvej fordeling). Lokaliteten er den eneste krydsningsmulighed i den gennemskårnde sydlige bydel af Hedensted. Der er et stigende problem med en trafiksikkerhedsmæssig afvikling af biltrafikken, p.g.a trafikintensiteten i kombination med de fysiske forhold omkring bygværkets mangelfulde fribredde. Fribredden bevirker at den dobbeltrettede trafik er indsnævret til ét samlet kørespor, hvor der samtidig ikke er plads til faciliteter for de bløde trafikanter i tunnelpassagen.
Bemærkninger, selv bygværket.	Bygværket der er fra 1921 og fremstår med fremherskende skader, se evt. rapportering fra generaleftersyn fra 2006. En opgradering af dette bygværk er derfor tiltrængt. Bygværkets restlevetid bør vurderes nøje med henblik på udskiftning.
Forslag	Opgradering af bygværket, herunder udbygning med tilstrækkelig fribredde til vejens funktion for både biltrafik og passagemuligheder for bløde trafikanter.

Bygværk nr.	20641 Overføring af gangbro over jernbanen
Bygværk Betegn / stedfæstelse	Hedensted Station
Frihøjde	-
Referencehastighed vej (skiltet max)	-
Trafiktal	-
Bemærkninger, bygværkets betydning.	Passagemulighed for fodgængere mellem Stationsområdet og området øst for jernbanen
Bemærkninger, selv bygværket.	Ingen Bemærkninger
Forslag	Ingen Bemærkninger

Bygværk nr.	20648 Vejbærende bro
Bygværk Betegn / stedfæstelse	Hovedvejen
Frihøjde	5,35 jf. BaneDanmark
Referencehastighed vej (skiltet max)	80 km/t , generel hastighedsbegrænsning
Trafiktal	ÅDT: 10.080 køretøjer HDT: 11.470 køretøjer (trafikmåling 2014, syd for Hedensted)
Bemærkninger, bygværkets betydning.	Bygværket betjener en væsentlig betydende vej (Vejklasse 1, trafikvej gennemfart) Vejen indgår i Det Strategiske Vejnet udpeget af Vejdirektoratet, og vil på sigt komme til at indgå som en skiltet omkørselsrute for motorvejsnettet ved særlige hændelser. Dette medfører, at der på enkelte dage vil ske en øgning af trafikmængden på 50 – 75 %
Bemærkninger, selv bygværket.	Ingen bemærkninger
Forslag	Ingen bemærkninger

Bygværk nr.	20653 Vejbærende bro
Bygværk Betegn / stedfæstelse	Gesagervej
Frihøjde	5,53 jf. BaneDanmark
Referencehastighed vej (skiltet max)	70 km/t (lokal hastighedsbegrænsning m. C55-tavler)
Trafiktal	ÅDT: 4.090 køretøjer HDT: 4920 køretøjer (trafikmåling fra 2014)
Bemærkninger, bygværkets betydning.	Bygværket betjener væsentlig betydende vej (Vejklasse 1, trafikvej gennemfart). Vejen indgår i Det Strategiske Vejnet udpeget af Vejdirektoratet, og indgår som en skiltet omkørselsrute for motorvejsnettet ved særlige hændelser. Dette medfører, at der på enkelte dage sker en øgning af trafikmængden på 50 - 75 %.
Bemærkninger, selv bygværket.	Bygværket er kun klassificeret til broklasse 50, hvilket vanskeliggør passage for meget tunge transportere.
Forslag	Ingen bemærkninger pt., dog skal der overvejes opgradering til højere broklasse, hvis bygværket på et senere tidspunkt skal ombygges.

Bygværk nr.	20656 Overføring af gangbro over banen
Bygværk Betegn / stedfæstelse	Løsning Station
Frihøjde	-
Referencehastighed vej (skiltet max)	-
Trafiktal	-
Bemærkninger, bygværkets betydning.	Passagemulighed for fodgængere mellem det gamle Stationsområdet og området øst for jernbanen
Bemærkninger, selv bygværket.	Ingen bemærkninger
Forslag	Såfremt der skete en udbygning af det nærliggende bygværk nr. 20660 , vejbærende bro, med udvidelse for faciliteter til bløde trafikanter i begge vejsider, kunne det evt. overvejes at nedlægge gangbroen. Kan indgå i den samlede forhandling.

Bygværk nr.	20660 Vejbærende bro
Bygværk Betegn / stedfæstelse	Broen
Frihøjde	5,25 jf. Banedanmark
Referencehastighed vej (skiltet max)	50 km/t, Skiltet med E55-tavler for tættere bebygget område.
Trafiktal	Ingen trafikmålinger udført. Anslået ÅDT: ca. 1.700 køretøjer Anslået HDT: ca. 1.900 køretøjer (vurderet på baggrund af tilstødende veje)
Bemærkninger, bygværkets betydning.	Bygværket betjener en betydende vej (Vejklasse 2, Trafikvej sekundær) og er den eneste krydsningsmulighed for biltrafik i den nordlige bydel af Løsning og øvrigt opland, p.g.a den gennemskærende jernbane
Bemærkninger, selve bygværket.	Autoværnet vurderes ikke at opfylde gældende vejregler På begge sider af bygværket ligger vejen i meget skarpe kurver med dårlig oversigt. Dette giver trafikikkerhedsmæssigt giver nogle farlige situationer, specielt for bløde trafikanter på strækningen.
Forslag	Såfremt der skal ske ombygning af bygværket som følge af manglende frihøjde p.g.a elektrificering af jernbanen, bør det ske med en bredde der muliggør indretning af faciliteter til bløde trafikanter i begge vejsider. Tilsvarende bør andre placeringsmuligheder overvejes for at optimere vejens forløb over jernbanen. Sammentænke løsningen fra den nærliggende gangbro ved Løsning Station, som kan overvejes nedlagt.

Bygværk nr.	20662
Bygværk Betegn / stedfæstelse	Anneksvej
Frihøjde	5,73 jf. BaneDanmark
Referencehastighed vej (skiltet max)	Ingen skiltning på grusvejen
Trafiktal	Ingen trafikmåling Anslået ÅDT < 100 køretøjer
Bemærkninger, bygværkets betydning.	Bygværket betjener mindre betydende vej (Vejklasse 4, sekundær lokalvej). Betjener ganske få ejendomme og indgår i et samlet stinet i området. Statsskovarealer på begge sider af jernbanen.
Bemærkninger, selv bygværket.	Ingen bemærkninger
Forslag	Såfremt der kan etableres alternativ adgang til de 3 ejendomme på østsiden af jernbanen, kan det overvejes om bygværket kan nedlægges. Kan indgå i det samlede forhandlingsgrundlag.



Rådhuset, Rådhuspladsen 2, 8100 Aarhus C

Banedanmark

Sendt pr. e-mail:

opgraderingfa-ar@bane.dk

20. oktober 2015

Side 1 af 3

Høringssvar vedr. elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus

TEKNIK OG MILJØ

Aarhus Kommune

Aarhus Kommune har fra Banedanmark modtaget høringsmateriale for idéfasen i forbindelse med elektrificering og opgradering af strækningen fra Fredericia til Aarhus H.

Aarhus Kommune lægger stor vægt på realisering af Timemodellen og investeringen i Togfonden DK, som er en fordel både for kommunen og for hele landet.

Timemodellen vil bidrage til at binde centrum af landets store byer bedre sammen og giver på sigt mulighed for bedre forbindelser til Hamborg. Den er derfor et vigtigt element i forbindelserne øst-vest og nord-syd.

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00
Direkte telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:
Teknikogmiljoe@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Aarhus Kommune samarbejder med de andre kommuner i Østjylland i "Business Region Aarhus". Samlet er byerne Danmarks store vækstcentrum uden for hovedstaden. Der er ønske om at få bundet byerne i området bedre sammen, end de er i dag, ved at indføre flere regionaltoget. Dermed understøttes også arbejdskraftmobiliteten. Fra 2006 til 2013 er det samlede antal pendlede kilometer i Business Region Aarhus øget med 34 procent, fra 2,2 millioner kilometer i 2006 til knap 3 millioner kilometer i 2013.

Timemodellen har stor betydning for persontransporten og dermed for væksten i erhvervslivet, da en hurtig og stabil forbindelse mellem de store byer er afgørende i forbindelse med erhvervsrejser.

De hurtigere interne forbindelser i Danmark betyder også, at der kan skabes bedre og hurtigere forbindelser til Nordtyskland, Sydnorge og Vestsverige, som er vores vigtigste samhandelspartnere, og som rummer store potentialer for dansk erhvervsliv.

Togene er et værdifuldt alternativ til forbindelser med bil og fly. Togene har både betydning for private borgere og for erhvervslivet. En modernisering af jernbanenettet giver potentielt muligheder for flere regionaltoget og en bedre sammenhæng i den østjyske byregion.

Timemodellen og stationsnære placeringer indgår som væsentlige elementer i kommunens udviklingsplaner, med Aarhus H som en vigtig adgang til Aarhus City, og som et strategisk knudepunkt, hvor de landsdækkende tog



møder letbanen, busser og regionaltog. Mange af passagererne til Aarhus har mål i Midtbyen eller i områder, der let kan nås med letbanen og bus fra centrum. Aarhus Kommunes udbygning af letbanen og byudvikling tæt på Aarhus H vil således bidrage til at understøtte investeringen i Togfonden DK.

Aarhus Kommune har erfaret, at der i forbindelse idéfaserne omkring Togfonden DK er kommet forslag om udflytning af Aarhus H. Aarhus Kommune finder, at en udflytning vil være stærkt problematisk, og at en udflytning vil give væsentlige problemer i samspillet med den øvrige trafik samt potentielt bidrage til, at færre vil anvende togene i timemodellen.

Et af elementerne i Timemodellen er, at regionaltogtrafikken også skal forbedres, således at der bliver et større kundegrundlag for knudepunkterne i Timemodellen. Aarhus Kommune kan konstatere, at der ikke indgår hastighedsopgradering på strækningen fra Hasselager til Aarhus H. Aarhus H er det vigtigste knudepunkt på banen uden for hovedstadsområdet.

Aarhus kommune finder det derfor væsentligt at få belyst, om strækningen fra Hasselager til Aarhus H fremover bliver en flaskehals, som kan forhindre en fremtidig udbygning af den regionale togtrafik. Det ønskes samtidig belyst, om der er behov for opgradering af strækningen.

Strækningen fra Aarhus H mod syd er også et vigtigt element i godstrafikken, da der kommer et betydeligt antal containere via bane til containerterminalen på Aarhus Havn. Det er derfor vigtigt med en stabil drift i forbindelse med ombygningerne, da alternativet er øget lastbiltrafik på E45, der i forvejen er meget hårdt belastet.

Containerterminalen på Aarhus Havn er landets største og et væsentligt knudepunkt for den danske import og eksport. En del af containerne bliver flyttet med tog. Det er uklart ud fra materialet, om der kun elektrificeres til Aarhus H eller om elektrificeringen føres helt ud til containerterminalen. For at sikre en fremtidig elektrificering af godstrafikken ønsker Aarhus Kommune at der som minimum føres køreledninger et stykke ud på havnen og igennem Aarhus H, således at skift af lokomotiv kan ske så tæt på containerterminalen som muligt.

Aarhus Kommune er i gang med at planlægge en ny vej fra Bering til Beder. Der er gennemført VVM, og det forventes, at byrådet vil træffe beslutning om valg af linjeføring i starten af det nye år. Der er behov for tæt dialog mellem nedlæggelse af den gamle vej og bro ved banelegemet og anlæggelse af den nye vej og bro.

Ud over emnerne, der er nævnt ovenfor, er Aarhus Kommunens interesser primært, at der løbende er stabil togbetjening af Aarhus H, og at ombygningen af broerne ikke medfører alvorlige gener for trafikken på tværs af banen.



Side 3 af 3

Der er vedlagt et teknisk notat, hvor det vurderes, hvor kritiske broerne enkeltvis er for kommunens infrastruktur.

Aarhus Kommune indgår selvfølgelig gerne i en dialog med Banedanmark om det videre arbejde.

Svaret vil blive forelagt byrådet, og der kan i den forbindelse komme supplerende kommentarer.

Kontaktpersonen for den videre dialog er Bente Lykke Sørensen fra Center for Byudvikling og Mobilitet.

Med venlig hilsen

Kristian Würtz
Rådmand

/

Bente Lykke Sørensen
Centerchef

Bilag: Notat om jernbanebroer og elektrificering



Notat om jernbanebroer og elektrificering

Notatet behandler alene de broer, der forventes nyopført som følge af elektrificeringen, i det Aarhus Kommune antager, at øvrige ændringer ikke berører kommunes vejinfrastruktur

Bronumrene refererer til Banedanmarks nummerering på det fremsendte materiale af 28. oktober 2014.

Bro: 20828 - Lemmingvej

Broen skal reetableres som vejbro.

Bro: 20818 – Hovvejen

Når Bering-Bedervejen realiseres, er den eksisterende bro på Hovvejen over hovedbanen utilstrækkelig. Den er for smal og ligger forkert placeret i forhold til Bering-Bedervejens linjeføring.

Broen bør derfor flyttes til en placering nord for den eksisterende bro, således at den nye placering er afstemt med planerne for Bering – Bedervejen. Da den eksisterende bro ikke kan opretholdes, når banen skal elektrificeres, skal der indtænkes stiforbindelse i tilknytning til den nye bro.

Hvis elektrificeringen bliver gennemført før udbygningen af Bering – Bedervejen, er der behov for at foretage en mindre forlægning af Hovvejen.

VVM-redegørelsen for Bedring-Bedervejen er aktuelt i høring, herunder også den ændrede broplacering.

Bro: 20820 – Katstrupvej

Broen kan reetableres som en stibro idet broen ikke ønskes oprethold som vejforbindelse.

Bro: 20822 – Hasselager st.

Gangbroen skal reetableres med en udformning, som den har i dag.

Bro: 20826 – Hovedvejen

Der bør sikres mulighed for, at der så vidt muligt tages højde for at broen senere kan udvides til begge sider. I forbindelse med en evt. kommende letbane på Hovedvejen kan der blive behov for en samlet udvidelse af broen på ca. 8 meter. Banedanmark anfører "særlige tiltag" for denne.

Bro: 20832.0.1 – Skanderborgvej

Der bør sikres mulighed for, at der så vidt muligt tages højde for at broen senere kan udvides til begge sider. I forbindelse med en evt. kommende letbane kan der blive behov for at udvide med 5 meter, da det i givet fald så

28. september 2015

Side 1 af 2

TEKNIK OG MILJØ

Center for Byudvikling og Mobilitet
Aarhus Kommune

Mobilitet

Kalkværksvej 10
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 23 60

Direkte telefon: 41 85 98 03

E-mail:

byudviklingogmobilitet@aarhus.dk

Direkte e-mail:

bni@aarhus.dk

www.aarhus.dk

Sagsbehandler:

Birte Nielsen



kan undgås at fjerne skillerabatter, indsnævre cykelsti mv. når letbanen skal indbygges i tværsnittet. Banedanmark anfører "Ny bro" for denne.

28. september 2015
Side 2 af 2

Generelt gælder for de to broer på Skanderborgvej (nr. 20826 og 20832.0.1) at der i hele anlægsperioden skal opretholdes forbindelse for den kørende trafik på vejen, da der ikke kan anvises alternative ruter.

Bro: 20835 – Viby St.

Gangbroen bør reetableres med samme udformning.

Mads Syberg (MSYB)

Fra: Mette Larsen (MELA)
Sendt: 5. november 2015 10:51
Til: opgraderingfa-ar
Emne: Et høringssvar havnet i min postkasse

Fra: Claus Møller Frederiksen [<mailto:cmf@djf.dk>]
Sendt: 30. oktober 2015 14:45
Til: Mette Larsen (MELA)
Emne: Vs: Idéfasehøring for baneprojektet "Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus"

Dansk Jernbaneforbund har ingen kommentarer

Med venlig hilsen

Claus Møller Frederiksen
Faglig konsulent

Dansk Jernbaneforbund
Søndermarksvej 16
2500 Valby
+45 53 63 39 13
cmf@djf.dk

Fra: "Mette Larsen (MELA)" <mela@BANE.dk>
Til: Undisclosed recipients;;
Dato: 18-09-2015 10:12
Emne: Idéfasehøring for baneprojektet "Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus"

Projektet Elektrificering og opgradering Fredericia - Aarhus er nu i idéfasehøring.

Høringen gennemføres for at indhente forslag og kommentarer fra borgere, foreninger og interesseorganisationer. 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 og kommentarer.

Høringssvar indsendes til Banedanmark på opgraderingfa-ar@bane.dk senest d. 30 oktober 2015, hvor høringen slutter.

Mere information om projektet kan findes på projektets hjemmeside www.bane.dk/fredericia-aarhus

Med venlig hilsen

Mette Larsen
Samfundsøkonomi og formidling

Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15

2100 København Ø
T: 41 87 99 40
mela@bane.dk
www.banedanmark.dk

Mads Syberg (MSYB)

Fra: Phil Parker [parker7120@gmail.com]
Sendt: 30. oktober 2015 16:37
Til: opgraderingfa-ar
Emne: Elektrificering og master

Kære Magnus Bros Rasmussen,

Baseret på vores dårlige erfaringer med de grimme "one size fits all" master som bane danmark anvendte ifm GSM-R projektet, vil vi allerede nu fremsætte vores bekymringer vedrørende de nye master der skal bruges til elektrificering.

Vores ejendom på Billensteinsvej 37 grænser lige op til banen. Vi ser hver dag den grimme (og fuldstændig overdimensioneret) GSM-R mast 118 i Bredballe - og er naturligvis bekymret over de mange master der nu skal bruges til elektrificering.

I skriver i hørings dokumentets side 7 "Miljøundersøgelser" at "Visuelle forhold (landskab og arkitektur)" indgår i jeres planer - forhåbentlig betyder det at I denne gang tager hensyn til naboerne, og ikke vælger grimme master der ødelægger de flotte udsigter vi er så heldige at have her i Bredballe.

For øvrigt, ligesom timingen med GSM-R projektet virkede teknologisk forældet (et 2G-netværk der nok først rigtig er i drift når omverdenen er ved at skifte til 5G), er timingen med elektrificering også forunderlig. Regeringen og de fleste politiske partier og miljøgrupper snakker om el-biler - Tesla er vist nok kæledægge for mange Radikale - men batteridrevet tog er nærmest et fy-ord. Dong Energys forslag fra 2009 blev nærmest tiet ihjel. Men, det er måske tid til et gensyn - før man (mis)bruger milliarder på køreledningerne. Siden 2009, har vi haft 6 års teknologisk udvikling - og et IC4 tog der er betalt og modvilligt accepteret - og som selvfølgelig kan køre i en overgangsfase. Og der er stadig 8 år indtil 2024 hvor kørestrømsanlæg forventes færdig. Derfor er tiden inde til at droppe de dyre og grimme køreledningerne - og i stedet batterificere nettet - som forslået af Dong Energy - og Uffe Palludan.

MVH

Anne og Philip Parker
Billensteinsvej 37
7120 Vejle Ø