

Høring Aarhus 30/5-2017

Referat fra borgermøde om Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus

Borgermødet blev afholdt den 30. maj 2017 i Ceres Park og Arena i Aarhus.

Der var 23 fremmødte til mødet foruden de tilstedeværende fra Banedanmark og Aarhus Kommune. Borgermødet varede fra kl. 19 til kl. ca. 21.15. Både før mødet, i pausen og efter mødet var det muligt for de fremmødte at tale med repræsentanter for Banedanmark og få svar på konkrete spørgsmål om projektets påvirkninger og indhold. Der var stor interesse for at benytte denne mulighed.

Ordstyrer og journalist Trine Sick bød velkommen og præsenterede Banedanmarks tre oplægsholdere:

- Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark
- Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark
- Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark.

Disse tre gennemgik det overordnede projekt, det lokale forløb, gener i anlægs- og driftsfaserne samt projektets perspektiver og fordele. Lars Deigaard rundede af med at fortælle om den videre proces, som er:

- Den offentlige høring kører indtil den 2. juli 2017 (**Høringsfristen er blevet udsat til d. 16. juli**)
- Høringsnotatet offentliggøres efterfølgende, dvs. i løbet af efteråret 2017, på Banedanmarks hjemmeside. Herefter indledes den politiske beslutningsproces.

Lars Deigaard indbød samtidig deltagerne til at henvende sig til Banedanmark med høringssvar til projektet, og fortalte at man kan gå ind på det dynamiske kort på Banedanmarks hjemmeside, hvor det er muligt mere detaljeret at se, hvilke konsekvenser projektet får lokalt.

I pausen havde de fremmødte mulighed for at tale med Banedanmarks repræsentanter i nogle tematiserede spørgehjørner om bl.a. miljøforhold, trafik, støj og vibrationer.

Efter pausen var der debat og spørgsmål fra salen i ca. en time. Denne del af mødet blev styret af journalist Trine Sick, som efterfølgende takkede for den aktive deltagelse og for den gode tone i debatten.

Referat af debatten

Nedenfor er spørgsmål, kommentarer og svar fra debatten refereret. Rækkefølgen er redigeret, så de enkelte spørgsmål, kommentarer og svar er rubriceret i forhold til nogle overordnede emner. Spørgerunden blev indledt af ordstyrer Trine Sick.

Kongsvang

Spørgsmål: Peter Franklin

Jeg var også til mødet i Skanderborg. Først vil jeg spørge, om der er repræsentanter for Aarhus Kommune og Letbanen I/S til stede. Er de blevet inviteret?

Svar: Ole Gregor, Aarhus Kommune

Vi er her for at lytte. Det her er Banedanmarks projekt. Aarhus byråd kommer med et høringssvar, men ellers blander vi os ikke.

Opfølgende spørgsmål: Peter Franklin

Der er en brugergruppe, som hedder "Bevar Kongsvang", der arbejder for at bevare Kongsvang som letbanestation. Vi har talt med Letbanen I/S om at lave en forbindelse med en bro op til Skanderborgvej med en trappe. Det burde man måske tage med i denne omgang. Men generelt mht. Kongsvang-broen; kan I fortælle, hvad der vil foregå der? Vi er fem huse, på Øster allé der er berørt af ekspropriation, hvor I åbenbart skal lave en arbejdssti. Vi vil gerne høre lidt mere om planlægningen.

Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Ang. nye trappeforbindelser fra letbanens perron op til Skanderborgvej må vi henvise til Aarhus Kommune. Banedanmark har ikke i sinde at lave om på de eksisterende adgangsforhold til Kongsvang Station. Det, vi gør ved gangbroen lige ved siden af stationen, er at hæve den og tilsvarende hæve den trappe og de ramper, der fører op til broen, så vi kan komme op på det niveau. Det er de trappeopgange, vi gør noget ved. De ekspropriationsmarkeringer, vi har skrevet ind på kortet syd for broen, handler om de spor, der skal sænkes under Skanderborgvej. Banen ligger i dag i afgravning, altså lavere end det omgivende terræn. Når vi så sænker sporet, vil banen fylde mere i siderne. De tegnede markeringer er mere en indikation af, at det arbejde kan gå ind på naboarealer, der ikke er vores. Det gælder enkelte matrikler og vil være en ret begrænset bræmme. Jeg mener, det drejer sig om 0,5-1 meter. Det er typisk noget, man kan gøre fra en arbejdsvej eller nede fra sporet. Vi vil prøve at gøre det fra sporet, men når det er tegnet ind på kortene, så giver vi os selv en vis margin til at finde en fornuftig løsning i en senere fase. Så vi skal muligvis lave en arbejdsvej langs en dæmning i kanten af haverne. Bagefter reetablerer vi, eller vi kan give jer penge til selv at gøre det, hvis I ønsker det.

Opfølgende spørgsmål: Peter Franklin

I skal være opmærksomme på, at der ligger bygninger der, hvor I siger, at I vil køre igennem. De skal vel så også flyttes. Og jeg kan forstå, at I også vil bygge en mur. Kan I forklare lidt om det?

Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Hvis der ligger ejendomme – og som jeg husker det, er der tale om ubeboede skure, garager og drivhuse – kan vi lave løsninger, der skåner arealerne, hvor bygningerne står. For eksempel ved at lave en mur, der holder på jorden, i stedet for at vi skal tage det areal, det ligger på. Muren kan være af beton, hvis det skal være rigtig højt, men ellers typisk en plantestensmur. Det er det, der er indtegnet på kortet. Langs hver enkelt bygning vil det kræve en vurdering af, hvilke konkrete bygninger, det drejer sig om, og hvilke løsninger der er i spil. Det kan ske i samarbejde med Kommissarius og beboerne. Det koster noget mere at holde på jorden end at lave skråningen færdig. Der er forskellige muligheder for at skåne naboarealer langs banen. Det er under broen, vil skal bruge en del areal, og det er derfor derinde, at skråningen kommer til at fylde væsentligt mere end i dag. Det er nede bag REMA, hvor der ikke er nogen private ejendomme, og ved broen ved Skanderborgvej. Derfra skal vi bruge mindre og mindre areal, jo længere vi kommer fra broen. Så

jo længere fra broen, du bor, vil vi have brug for mindre areal. Vi kan måske kigge på den enkelte matrikel efterfølgende sammen.

[Kattrupvej](#)

Spørgsmål: Ole

Det drejer sig om forlægningen af den ny bro på Hovvejen. Hvis man bor i det område, ved man, at fra kl. 6 til kl. 9 er der trafik som perler på en snor fra Hovvejen og helt ud til Skanderborgvej for at hoppe på motorvejen. Hvis den trafik skal ledes ind igennem Kattrupvej, der er smallere end Hovvejen, vil bilerne holde i kø helt ud på Skanderborgvej, og på et eller andet tidspunkt giver de nok op og finder en anden vej. Har man overhovedet gjort sig tanker om, hvor hårdt belastet den gamle vej bliver, når man leder trafikken derigennem?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det er et fint indspil i debatten fra en lokalkendt. Vi har set på data fra vejene om trafikmængder og har vurderet, hvor man evt. kunne lede omvejskørslen hen. Men måske kan vi kigge på lige præcis den omkørsel. Planlægningen af omvejskørslen sker også sammen med Aarhus Kommune, og kommunen er ganske klar over, at der er meget trafik på Hovvejen. Det er også derfor, kommunen har et projekt om en anden vej på sigt. Men vil vi gerne kigge på løsningen ved Hovvejen igen.

Kommentar: Ole

Det lyder godt. Den vil simpelthen ikke kunne klare det.

Spørgsmål: SporJylland v. Jørgen Christensen, Tisetvej 24, 8355 Solbjerg

Hvad med at lede trafikken syd om, mod Hørning i stedet? Jeg ved ikke, hvad vejen hedder, vistnok Blegindvej.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det er et udmærket forslag. Det kigger vi på.

[Støj- og andre miljøforhold](#)

Spørgsmål: Peter Franklin

Jeg tror, vi alle er glade for, at der kommer eltog. Men støjen kommer til at ændre sig. Motorstøjen bliver mindre. Men i Viby-området har man for år tilbage sat støjmur op, metalvægge, til at tage støj fra den trafik, der kører på skinner. Men den tager ikke støj, der kan komme fra højere oppe, altså fra køreledningerne, når togene kører forbi. Desuden kan der muligvis komme lysglimt. Vi bor på et sted, hvor banen ligger meget lavt, så vi er ikke så generet af støj i dag, og vi har ikke udsyn til banen. Det bliver anderledes nu. Og selv om Viby ikke er det område, der er mest generet af støj, bliver støjbilledet anderledes. Bliver støjmurene som led i projektet forhøjet til at tage noget mere støj fra højt oppe eller kunne I gøre noget ved murværket?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Mht. om vi har tænkt os at lave yderligere støjbeskyttelse: Vi har gennemført støjberegninger i området, og vi holder os inden for Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Mht. sammensætning af støj kan Lars Find uddybe.

Supplerende svar: Lars Find, støjeksper, COWI

Den væsentligste støjkilde fra jernbaner hidrører fra kontakten mellem hjul og skinner. Hvis det er dieselmateriel, vil udstødningen også kunne høres, men det er mest markant, når togene kører langsomt, især ved stationerne. Men når det kører ude på strækningen, er det mest skinnestøjen, man hører. Mht. støj fra køreledningerne og strømnedtageren derfra er det sådan, at det ikke er noget, vi tager med i vores beregninger. Det vil nemlig ikke kunne høres over den støj, der kommer fra hjul/skinne. Det er kun ved hastigheder over 250 km/t, at der kan opstå det, vi kalder aerodynamisk støj. Det er derfor ikke noget, der er planer om at gøre noget ekstra ved, for støjen fra kontakten mellem køreledningerne og strømnedtageren er ubetydelig.

Spørgsmål: Morten Frydenlund

Jeg bor et sted, hvor der er meget bevoksning. Når bevoksningen fjernes, etableres der så en ny og bedre støjskærm? Fra mit udsyn forøger I støjen ind mod min ejendom, og det synes jeg er en forringelse af min ejendom. Er det noget, man tænker over, altså at øge støjskærmene eller gøre noget ekstra ift. støjskærme?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Når det gælder støj og bevoksning: Bevoksning har en psykologisk betydning, fordi man ikke kan se kilden. Men ift. støjbeskyttelse vil almindelige løvfældende træer ikke have nogen effekt. Hvis man skal have en mærkbar effekt, skal man op i nåletræsbælter på 15-20 meters bredde.

Supplerende spørgsmål: Michael Stadsholt

På samme måde som med støj, hvad så med lysglimt fra togene, hvis I fjerner bevoksningen?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Vi er nødt til at fjerne bevoksningen aht. eldriftsservitutten og for at forhindre træer i at falde ned i køreledningerne. Derved bliver toget mere synligt, og der kan også komme genskin eller man kan se togets lys. Det kan desværre ikke undgås.

Spørgsmål: Morten Frydenlund

I forbindelse med spunsur, tages der så højde for ekstra vibrationsmålinger? Vi bor i et hus fra 1927. Jeg har læst og jeg kender også de normale krav og grænser for vibrationsmålinger. Når man påtænker at sætte en spuns eller lave en mur eller lignende, gør man så noget ekstra, hvis det er en spuns, man sætter langs banen?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Uanset om det er spunsning af væg eller master, der skal sættes op, så vil entreprenøren sætte målere op og i nogle tilfælde tage billeder af bygninger. Det er derfor entreprenøren, der skal dokumentere det bagefter, hvis der er problemer med revner eller lignende ting.

Opfølgende spørgsmål: Torben Rønnow, Gl. Kongevej, Aarhus

Er det et krav, at entreprenøren sætter en måler på husene?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Det er noget, han gør på husene i forreste række, men også indimellem efter henvendelse fra huse i tredje, fjerde eller femte række, som vi måske ellers ikke har haft mistanke om kunne lide overlast ved en spunsning. Men alle huse lige op til banen får sat en måler på.

Spørgsmål: Peter Franklin

Det område, hvor jeg bor, og hvor Torben bor, der har de skiftet skinnerne ud engang. Vi havde massive vibrationer inde i husene i alle husene i området. Der var flere huse, der fik revner dengang. Det er meget vigtigt, at der bliver målt på de her huse. Vi havde et problem sidste gang, og det her bliver ikke mindre. Det var sådan, at vægge og skabe rystede, og vi troede, at der ville ske væsentlige skader på husene. Heldigvis gik det ikke så galt. Men der var skader på mit hus, og naboen havde også skader. Der er noget lerjord og noget mosejord, så det hele ryster. Det er meget voldsomt. Så det er vigtigt, at I er opmærksomme på lige præcis det område.

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Vi har registreret området og dit indlæg her.

Supplerende spørgsmål: Bodil Kynde Pedersen, Haraldsgade 25, Viby Jylland

Jeg bor også i Gl. Kongsvang. Da de skulle bygge motorvej, og det er endda langt væk, revnede vores hus også. Der er mange lerbanker, og de kan vibrere langt. Jeg vil være meget interesseret i, at man tager det meget alvorligt. Vi har udbedret de gamle skader, men jeg ville være ked af at få nye.

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Det er noteret.

Spørgsmål: Brian Steen Larsen

Jeg hørte det der med, at træer og buske ikke kan tage noget støj. Det kan det altså, og ikke kun visuelt. Der står på Banedanmarks egen hjemmeside, at man kan lave et bælte af træer eller buske. Hvis man har et bælte på 10-15 meter i bredden, tror jeg, det tager noget støj.

Supplerende svar: Lars Find, støjekspert, COWI

Som Lars Deigaard også nævnte, har det effekt, hvis der er tale om et beplantningsbælte af en vis dybde. Er det løvfældende træer, har man kun glæde af det om sommeren. Og er det høje træer, har man ikke meget glæde af det.

Eldrifsservitut

Spørgsmål: Brian Steen Larsen

Da jeg flyttede ind i mit hus i 1990, var der nogle fradrag, når man boede i et hus, ifm. ejendomsskatter. Hvis man ifm. servitutter får noget erstatning, er det så et fradrag i ejendomsskat eller et engangsbeløb? I gamle dage havde man fradrag, i dag er der ikke noget. Hvad består erstatningen af? Hvad betyder jeres garanti i fremtiden; fradrag eller engangserstatning?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Der gives erstatning for det antal kvadratmeter, der bliver servitutpålagt. Desuden gives der erstatning for beplantning, du evt. må afstå. Og det er et engangsbeløb.

Ekspropriationer

Spørgsmål: Marianne Øien

Ud fra kortet ser det ud til, at I laver et indhug midt i min have. Min grund er ret lille, ca. 580 m², og så vidt jeg kan se, tager I ca. 20 m² permanent midt i. Det undrer mig, at der ifølge tegningerne bliver lavet et mærkeligt indhug i midten. Der står et skur i den ene ende. Vil det ikke være bedre at ekspropriere det hele? Og vil skuret blive fjernet, og bliver det i så fald erstattet med et nyt?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det er et meget specifikt spørgsmål. Når Kommissarius kommer ud for at vurdere, hvad tingene er værd, bliver Banedanmark også vurderet; er det nødvendigt at ekspropriere det, vi har foreslået? Hvis vi kun har brug for f.eks. 80 % af en grund, vil vi typisk blive bedt om at tage det hele. Restværdien vil være ubrugelig eller i hvert fald have en helt anden brugsværdi.

Opfølgende spørgsmål: Marianne Øien

I tillæg til servitutter vil ejendomsværdien falde en hel del. Hvilke erstatninger får man for det?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Om det er for meget til, at vi kan efterlade resten, vil komme an på konkret vurdering. Det er også Kommissarius, der gør det, og dermed uvildigt. Generelt vil det være nogle kvadratmeter, du får kompensation for, som også fastsættes af Kommissarius. Og så sker der ikke mere, hvis Kommissarius ellers giver os ret i, at det er nødvendigt at ekspropriere det pågældende areal.

Opfølgende spørgsmål: Marianne Øien

Hvor meget er sådan en erstatning typisk på?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det er meget afhængigt af lokale forhold. I er til stede, og vi er til stede sammen med Kommissarius. Så er det der, I spiller ind med jeres syn på sagen, og så vil Kommissarius komme med en erstatningspris. Man har også mulighed for at klage over den til forskellige instanser, hvis man er uenig.

Spørgsmål: Marianne Øien

Ca. halvdelen af min ejendom og flere andre i området står til at blive midlertidigt eksproprieret. Får man lejeindtægter fra det område, der bliver midlertidigt eksproprieret?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Ja, det er klart. Det er også noget, Banedanmark genopretter bagefter, eller vi giver jer en sum til genopretning.

Spørgsmål: Peter Franklin

Hvis man har købt en ejendom uden udsyn til banen, og man har haft den i – i mit tilfælde – over 30 år, og I så nu vil fjerne al bevoksning, også inde i vores egen have og på den modsatte side, på Christian X's Vej, så vi får stort udsyn til Banedanmarks areal, får man så erstatning for store visuelle ændringer? Altså hvis man har købt en ejendom, hvor der ikke har været udsyn til baneområdet. Det visuelle har stor indflydelse på husets salgsværdi. I dag har vi nærmest en skov i vores baghave, så folk tror ikke, der er en bane bag os, men det vil de sandelig komme til at tro bagefter. Så der burde være en erstatning for det visuelle, der kommer til at ske. Har I noget at sige til det?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Når Kommissarius er der, er de lydhøre overfor alle de argumenter og forhold, som lodsejeren mener må have forandret sig, eller som er generende eller irriterende fremover. Det synes jeg, man skal benytte sig af og komme med alle de argumenter, der måtte være i den sammenhæng. Det er dernæst Kommissarius, der tager stilling til, om der skal tages hensyn til de ting. På det tidspunkt, hvor ekspropriationen bliver gennemført, tager man typisk ikke hensyn til ting, der først kommer på et senere tidspunkt. Mht. eldriftsservitut er masterne der typisk ikke endnu, når Kommissarius vurderer det. Det vil sige, at man kan acceptere den erstatning, man får der, men så kan man godt komme tilbage senere og sige, at man føler sig generet af f.eks. en mast, der bliver placeret der. Det kan man typisk et år efter idriftsættelsen af anlægget.

Spørgsmål: Bodil Kynde Pedersen, Haraldsgade 25, Viby Jylland

Har du kendskab til, at der er nogen, der har fået erstatning for det? F.eks. placering af master og mistet visuelt udsyn.

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Ja, der er nogen, der har fået erstatning for indbliksgener, nogen for en bro, der er meget tæt på deres ejendom. Der er en række forskellige forhold udover den mere regnemæssige erstatning, som følger f.eks. en eldriftsservitut eller ekspropriation af jord.

Information

Spørgsmål: Marianne Øien

Vi sidder her fire stykker fra samme vej, og jeg tænker, at vi burde være 30. Jeg undrer mig over, hvor langt projektet er kommet, og jeg undrer mig over, at flere ikke er tilstede i dag. I brevene til vores naboer står der, de ikke bliver berørt af det her projekt. Men det mener jeg, de bliver, både i form af støjgener og master, der bliver sat op samt beplantning, der fjernes. Som jeg forstår det, vil alle boligejere langs

strækningen blive berørt af støj, nye master og fældning af træer. Hvorfor har alle ikke fået den samme information? Og hvorfor har kommunikationen været så mangelfuld?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Vi fik rejst det samme tema på borgermødet i Skanderborg, altså om hvordan vi skriver til folk. Der er noget her, vi kan lære af her. Vi kan som afsendere synes, at noget giver fin mening. Men hvis man som modtager har et andet billede af det, så skal vi selvfølgelig genvurdere det. Når vi har talt om, hvorvidt nogen bliver berørt, så handler det om ekspropriation inde på en matrikel. Men jeg kan forstå, at I også læser det som noget andet; er det noget med nogle indbliksgener, ændret støjbillede e.l.? Derfor er det et område, hvor vi skal blive klogere til næste gang.

Kommentar: Brian Steen Larsen

Jeg bor i et gammelt ledvogterhus, og jeg har ikke fået noget brev.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det er naturligvis beklageligt. Vi sender brevene ud i en bræmme langs banen og til folk, som vi mener er berørt af projektet. Vi gør det jo netop for at informere om møderne her og om informationer på vores hjemmesider, så alle er godt informeret. Desuden annoncerer vi det på kommunernes hjemmesider, vores egne hjemmesider og i alle aviser. Det er kutyme, og det er det, der forventes af også, og som vi er forpligtet til. Brevene er vores forsøg på at informere så mange som muligt derudover. Men det er naturligvis beklageligt, hvis der er nogen, vi skulle have sendt til, men ikke har gjort. Det må vi prøve at blive bedre til.

Spørgsmål: Ole

Ifm. at man fælder alt grønt. Kunne man så ikke lave en graduering? Hvor højt op kommer køreledningerne fra jordniveau?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Køreledningsmasterne er 8 meter høje. Køreledningsanlægget over sporet er 5,5 meter fra skinneoverkant. Derudover er der ledere over masten og bag masten. De er oppe i samme højde. Når vi taler om at rydde helt og fuldstændigt, så er det på vores eget areal. Vi fjerner ikke rødder osv. Når vi er færdige med at rydde, skyder det op igen. Derfor rydder vi det igen med jævnlige mellemrum. På lodsejer-arealer nøjes vi typisk med at fælde de træer eller meget stor buske, der er til fare for køreledningsanlægget. Alt andet får naturligvis lov at blive der. Der kan godt være høje træer, der får lov at stå, hvis de har et stabilt rodnet.

Kommentar: Ole

Der har været lagt op til, at man fjerner alt grønt langs strækningen. Men man graduerer, så meget det overhovedet kan lade sig gøre, så længe det ikke bliver nogen gene for køreledningsanlægget.

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Det er vores metode at knuse det ned og lade det vokse op igen, og dernæst knuse det igen. Sådan vil processen være. Det er kun på vores arealer. På naboarealerne eksproprierer vi de træer, der er

nødvendige, og så man har fred i nogle år. Derefter skal man jo selv vedligeholde sin træbestand, ligesom man skal overfor en hvilken som helst anden nabo, så det ikke generer.

Spørgsmål: Peter Franklin

Skanderborg Kommune er ikke nær så stor som Aarhus Kommune. Men der var tre-fire gange så mange mennesker i Skanderborg. Det må også give Banedanmark stof til eftertanke, at vi ikke er flere fra Viby her i dag. Alle os, der har huse op til skinner, er berørt af det her. I har ment, at det kun er dem, der får taget jord. Det, der står i de andre breve, er, at I ikke bliver direkte berørt af det her. Men det er faktisk helt forkert, fordi I eksproprierer med eldriftsservitutten. Hvis I havde sendt et brev til alle langs banen, hvor I skrev, at man får en servitut pålagt, at der bliver noget med kompensation, at der også er noget med beplantning og med flagstang, så havde vi ikke siddet 30 mennesker her, men måske 200. Vi har ikke forstået jeres budskab. Hvis ikke jeg personligt var gået ind til mine naboer og havde sagt, at I ville tage noget af vores jord, så ville de ikke have vidst det. Man kan måske mistænke, at det ikke bare er et fælles brev, men et personligt brev. Jeg fandt via hjemmesiden de fem huse, der bliver berørt, og jeg zoomede ind og ind og ind og ind. Jeg snakkede med naboen, og de havde ikke i deres vildeste fantasi troet, at de blev berørt, for vi ligger langt fra sporene. Hvis ikke jeg havde sagt det til dem, så var vi ikke kommet. Der er mange mennesker derude, der ikke tror, de bliver berørt, og så kommer de ikke til møderne, og de kommer ikke med svar til høringen. I er nødt til at informere de folk på en anden måde og give dem chance for at komme med deres mening og tilbagemelding om det her. I kan ikke bare sige "næste gang". En anden ting er, at mange på vores gade har fået helt forkert information. Den ene har fået et brev, hvor der står, at han bor i Hørning, den anden Skanderborg Kommune. Det er helt forkert information, de har fået. Så den information, I har sendt til os, er blevet opfattet forkert. Jeg er den eneste af os fem her, der har opfattet, at det her muligvis kan have indflydelse på os i form af ekspropriation. Og hvis jeg ikke tilfældigvis havde tjekket, så havde vi ikke troet det, og så var vi ikke kommet med noget svar eller kommet med input om det visuelle ditten-og-datten. Folk kom ikke til det her møde, men de gjorde det i Skanderborg. Jeg ved ikke hvorfor. Viby har været virkelig underrepræsenteret her i dag. I er nødt til at give besked til alle langs banen og give dem en ny mulighed. Og jeres høringsfrist er ikke særlig lang. De skal have mulighed ligesom alle os andre for at komme tilbage og spørge; "hvad med vores træer, hvad med vores flagstang?". Annoncer i avisen er ikke tilstrækkeligt. Hvis man virkelig er berørt, og det har indflydelse på ens ejendoms værdi, så er det vigtigt, og så kommer man til mødet. De er berørt, alle sammen, når servitutten kommer på. Og vi snakker ikke om fem huse, men måske 100 huse fra Viby Syd til der, hvor vi bor. I er nødt til at gøre noget meget hurtigt. Jeres information, som I har udsendt, er ikke blevet opfattet, som det formentlig var jeres intention. "Vi" i Viby har ikke troet, at vi skulle have ekspropriation af grunde. Det er misvisende at sige, at folk ikke er direkte berørt. Det afspejler sig i det lille antal, der er mødt op til mødet i aften. Hvis ikke jeg havde gjort naboerne opmærksomme på forholdene ved Øster Allé, havde de ikke troet, de var berørt. jeg vil gerne høre jeres kommentar til det også.

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Nu har vi hørt her, at der er nogle af jer, som ikke har fået brev, men burde have fået det, mens andre har fået et brev ved en fejltagelse. Det har vi ikke overblik over på nuværende tidspunkt, og det vil vi gerne gå hjem og tjekke omfanget. Mht. din kommentar om antallet af deltagere her ift. andre møder, og om vi har været bedre til at nå ud til folk andre steder end her og især i Viby, det kan jeg ikke svare på stående fod.

Banedanmarks kommentar efter borgermødet: Efter borgermødet har Banedanmark sendt besked til alle langs hele strækningen som får pålagt en el-driftsservitut. Banedanmark har desuden valgt at forlænge høringsfristen med 14 dage til d. 16. juli.

Supplerende spørgsmål: Michael Stadsholt

Jeg tjekkede lige jeres hjemmeside under borgermøder. Jeg kunne se, at der var kludret rundt i det med nogle adresser og matrikler. Så jeg synes, det er et meget relevant spørgsmål: Hvad vil I gøre?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Vi må starte med at undersøge omfanget af problemet. Jeg bliver næppe populær på at give et embedsmandssvar, men vi har ikke nogen pligt til at sende breve ud. Det er ikke det samme, som at vi ikke vil gøre det. Men vi vil starte med at undersøge omfanget. Er der noget, der er gået særligt galt i området omkring Viby? Kunne vi have gjort det på en anden måde?

Kommentar: Peter Franklin

Når I sender et brev ud, hvor der står, at folk ikke er berørt, så siger de "fint". Hvis I ikke havde sendt et brev ud til folk, havde det næsten været bedre. Det er ikke bare information, det er misvisende information. Det er I nødt til at forholde jer til. I har sendt forkert information ud. Det kan man få advokater på nakken for. For vi er berørt. Det skal I gøre noget ved, synes jeg.

Opfølgende svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Vi er nødt til først at undersøge, hvad der er sket, undersøge omfanget og så informere dem, der evt. ikke har fået information. Mht. til det, som Michael nævnte om ombytninger af matrikelnumre: Det er naturligvis beklageligt, men det er alene en teknisk fejl i fremsendelsen. Folk har fået de rigtige informationer, selv om matrikelnumrene ikke er rigtige. Det er ikke et brev, de ikke har fået.

Banedanmarks kommentar efter borgermødet: Efter borgermødet har Banedanmark sendt besked til alle langs hele strækningen som får pålagt en el-driftsservitut. Banedanmark har desuden valgt at forlænge høringsfristen med 14 dage til d. 16. juli.

Kommentar: Peter Franklin

Jeg er nødt til at sige, at det ikke er rigtigt. For folk har fået et brev, hvor der stod, at de boede et helt andet sted, end der, hvor de bor.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Der bliver arbejdet videre med det og kigget på, hvad der er sket.

[Andre projekter](#)

Spørgsmål: SporJylland v. Jørgen Christensen, Tisetvej 24, 8355 Solbjerg

Der sker ingen opgradering af jernbanen i Aarhus Kommune. Hvad med at rette jernbanen ud langs E45? Nu har Banedanmark delt VVM-undersøgelsen op i to; en fra Fredericia til Aarhus, og en fra Aarhus til Aalborg, herunder Aarhus H. Vi er kommet med et forslag om en bane fra Hørning til Lyngby. Det vil give en besparelse på 15 minutter ind til Aarhus H. og 16 minutter ift. timeplanen. Hvorfor har Banedanmark ikke undersøgt den mulighed?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Vi er bekendt med forslaget, og vi har også besvaret det i forbindelse med den idefasehøring, vi gennemførte i 2015, samt ifm. Hovedgård-Hasselager-projektet. Det er ikke en løsning, vi har valgt at gå videre med. Men vi har som sagt både modtaget, behandlet og besvaret forslaget. Det vil jeg henvise til.

Spørgsmål: Brian Steen Larsen

Lidt i forlængelse af det forrige spørgsmål: Hvad med Bruuns Bro? Det er et kæmpe projekt, som er vanvittigt, men det er en anden snak. Hvis man lavede den løsning, som Jørgen taler om, med en ekstra vej, så kan man lave et pendlertog, der kører ind, og man kan koble tog af og til. Nogle kører sydpå, andre nordpå, nogle kører skråt. Der er muligheden for det her. Med at gøre det kan man også prøve at friholde nogle af de projekter, man laver ind til Aarhus.

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Jeg vil henvise til, at vi har behandlet og besvaret det. Jeg anbefaler i første omgang, at man læser vores høringsnotat. I aften handler det om elektrificeringen og hastighedsopgraderingen.

Kommentar: SporJylland v. Jørgen Christensen, Tisetvej 24, 8355 Solbjerg

Det ligger lige mellem de to VVM-undersøgelser.

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Ja, men vi har alligevel behandlet det i idefasehøringen.

Spørgsmål: Bodil Kynde Pedersen, Haraldsgade 25, Viby Jylland

Starter I fra Fredericia og den vej op, og bliver Aarhus så først i f.eks. 2025?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Hvis der som ventet træffes politisk beslutning i år, regner vi med at kunne gå i jorden cirka 2020. Nogle broer kan vi ikke bygge samtidig aht. trafikken, men det vil være en komprimeret proces, hvor der skal bygges en del broer. Broerne bygger vi så effektivt som muligt og afhængigt af, hvilken entreprenørkapacitet vi har til det. Så sker der en række andre ting på banen. Vi har en del sporarbejder og kørestrømsanlægget, der skal ruller ud. Det vil ske i årene derefter. Udrulningen af kørestrømsanlægget vil typisk ske i en lang køre, formentlig fra Fredericia og nordpå. Det sker indenfor en håndfuld år.

Spørgsmål: Peter Franklin

Hvad gør man for at sikre banen? Meget af banen forløber i byområde. Ved Kongsvang-broen kom der for nogle år siden nogle mennesker ind. De satte ild til nogle ting under broen, og der gik ild i selve broen. Og der gik lang-lang tid, før broen blev genåbnet. Det var faktisk på tale at bygge en ny bro. Lige omkring Skanderborgvej er der mange folk, der laver graffiti, som nemt kan komme ind i området. Derudover har politiet flere gange forsøgt at afspærre området, fordi forbrydere brugere strækningen som flugtrute. Det fungerer som en smutvej over den lille fodgængerbro. Jeg synes, det er meget vigtigt, at man laver noget

sikring i det område. Der er også mange børn, der færdes i det område. Så det er vigtigt, at man fokuserer på det område. Også ved Kongsvang Station bør man sikre, at man ikke kan komme videre, for der ligger et skovareal, som børn leger i, og hvor de kan komme lige ned til banen. Det værste ville være, hvis børn kom til skade. Jeg synes, I skal lave bedre afsikring der.

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Vi har haft temaet oppe på snart sagt alle borgermøder. Det vigtigste at sige er, at banen er et meget farligt sted at opholde sig, og det er ikke tilladt at færdes der. Næsten uanset hvor meget vi skærmer en bane af, vil nogen krydse den. Og det er ikke vores politik at skærme banen af alle steder.

Opfølgende svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Vi har ingen pligt til at opsætte hegn langs banen. Men der, hvor vi rydder, tæt ved stationsområder, eller hvis der er en sti langs banen, der vil vi naturligvis opsætte hegn, så man ikke kan færdes på baneområdet. Men det er ikke generel politik, at vi skærmer af mod banen for folk og dyr.

Spørgsmål: Bent Laursen

Der har nok været noget med jeres kommunikation. Jeg bor i Viby, og det undrer mig, at der ikke er beboere fra Reventlowsvej til stede i aften. De bor tættere på banen, end jeg gør. Og jeg ved, at for 12 år siden var de virkelig oppe på dupperne, fordi der skulle bygges en bro derude med fodgængerbro og elevatorårne. De foreslog faktisk dengang, at der skulle bygges en tunnel i stedet. Det blev bare afslået. I skulle have lyttet til beboerne. De vidste, hvad de snakkede om. Så ville der ikke have været problemer ved Viby Station i dag. Og en anden ting mht. støj og andre miljøforhold: For nogle år siden gik min kone og jeg en tur på Vestbroen langs køreledningerne. Det blæste en smule. Der var en larm i de køreledninger, så det halve kunne være nok. Er det noget, man har gjort noget ved? Jeg har læst på nogle hjemmesider, at problemet stadig eksisterer dernede. Støj på den måde er med til at skade anlægget, så det falder ned. Hvis vinden blæser konstant, er det som en violin. Jeg har aldrig hørt noget lignende. Jeg har beviser fra min kone. Men mht. Reventlowsvej: Det havde været meget smartere med en tunnel end det makværk. Jeg synes, det er så synd for de passagerer, der skal over broen i al slags vejr. Det er simpelthen bare dårlig service.

Opfølgende svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Jeg ved ikke, om det har blæst særligt slemt på det tidspunkt, du beskriver. Der er en, vil jeg kalde det, minimal vindstøj fra et køreledningsanlæg, når det blæser relativt meget. Men jeg opfatter det ikke som voldsomt under normale omstændigheder.

Banedanmark sluttede mødet med at takke for deltagelsen og opfordrede alle som ønskede det til at sende hørings svar inden høringen slutter den 16. juli.