

## Høring Hedensted 22/5-2017

### Referat fra borgermøde om Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus

Borgermødet blev afholdt den 22. maj 2017 på Spisegården i Løsning.

Der var 75 fremmødte til mødet foruden de tilstedeværende fra Banedanmark og Hedensted Kommune. Borgermødet varede fra kl. 19 til kl. ca. 21.30. 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.

Hedensted Kommunes borgmester, Kirsten Terkilsen bød velkommen. Første del af mødet bestod af et oplæg fra Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark, Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark, Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark.

I oplægget blev der gennemgået 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 varer indtil den 2. juli 2017 (**høringsfristen er blevet udsat til d. 16.juli**)
- Høringsnotatet offentliggøres 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 opfordrede endvidere til, 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, ekspropriationer, støj og vibrationer.

Efter pausen var der debat og spørgsmål fra salen i ca. en time og et kvarter. Denne del af mødet blev styret af journalist Trine Sick, som efterfølgende takkede for den aktive deltagelse i debatten. Lars Deigaard og Kirsten Terkilsen opfordrede endvidere deltagerne til at benytte sig af muligheden for at deltage i det fortsatte høringsforløb.

#### 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.

#### Broløsninger & sikkerhed

##### **Spørgsmål: Torben Frandsen, Kirkegade 46, Hedensted**

Kommer der en indhegning af banestrækningen ved Hedensted Syd, hvor mange krydser banen?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Det gør der som udgangspunkt ikke. Ligesom banen ikke er hegnet ind langs alle kilometre i hele landet i dag, er det heller ikke en del af det aktuelle projekt. Vi ser naturligvis af og til over hele landet, at mennesker krydser banen, hvor de ikke må, og hvor der ikke er en dertil indrettet overgang. Hvis der er et tilbagevendende problem, vil det typisk blive håndteret vha. lokalt hegn, men det er kun sjældent, det vurderes som nødvendigt. Sikkerheden ved banen er ikke noget, som dette projekt ændrer på. Men hvis der er kendskab til et konkret sted, hvor der er problemer, så kontakt os endelig.

**Supplerende spørgsmål: Torben Frandsen, Kirkegade 46, Hedensted**

Det er et problem ud for Kirkegade 46 i Hedensted, og det har det været i mange år. Jeg har tidligere henvendt mig til Banedanmark flere gange. Der er en trappe, der går op ved broen derhenne. Mange unge mennesker går den vej. Og længere henne går mange over sporene for at komme hen til havekolonierne. Det gør man heller ikke noget ved, selv om vi har kontaktet Banedanmark flere gange. For 2½ år siden mistede min søns bedste ven livet deroppe. Hvor mange skal slås ihjel, før man gør noget?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Forhåbentlig skal ingen slås ihjel. Jeg kender ikke den konkrete sag, men jeg har noteret den, og giver den videre til rette vedkommende i Banedanmark, så vi kan få det undersøgt. Men som nævnt vil det ikke være som led i dette projekt, at man ændrer den slags.

**Supplerende spørgsmål: Anette Elise Pedersen**

Hvilken sikkerhed vil der være omkring stationsstrækningen, eksempelvis i Hedensted, pga. togenes større hastighed fremover? Mange går over banen, hvor de ikke skal, og der er et bymiljø ved banen, hvor vi lige har fået et værtshus. Man kan godt frygte, hvis nogen går den forkerte vej, når de går derfra. Så hvad med sikkerheden ved gennemkørende højhastighedstog?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Banedanmark er meget opmærksomme på de rejsendes sikkerhed og opererer med faste standarder på stationerne. Af samme årsag ombygges den ene perron på Hedensted Station ifm. hastighedsopgraderingen, så sikkerheden opdateres til den kommende højere hastighed. Det er der faste regler for. Mht. sikkerheden i øvrigt er der allerede i dag et hegn mellem sporene på Hedensted Station, som skal forhindre, at mennesker krydser banen der. Men det er ikke generel politik at indhegne banen, dels fordi der er virkelig mange kilometer, dels fordi der er lange strækninger, hvor kun få færdes.

**Spørgsmål: Jette L. Christensen**

Hvad skal der ske med broen ved Anneksvej nord for Løsning.

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Broen er høj nok til elektrificeringen allerede i dag, så den skal ikke ombygges som led i projektet. Nord for Løsning skal der foretages nogle ændringer på spor og dæmninger, men ellers ikke noget. Alle foreslåede ændringer kan ses på kortet på Banedanmarks hjemmeside.

**Spørgsmål: Erik Mathiesen, Jernbanegade 5, Løsning**

Vi får en ny bro ved Remmerslund, og det synes jeg er fint. Det bliver vi glade for, tror jeg, og det ser godt ud på kortet. Og jeg synes, vi trænger til det. Men jeg kan ikke forstå, at broen heroppe ved Nørregade i Løsning kan bevares. Jeg kan forstå, at det tager 5-7 måneder at ombygge/hæve broen 70 cm. Det lyder af meget. Desuden er det en gammel bro, der krummer meget, og det er vel ikke et ideelt vejforløb? Hvorfor laver man ikke en bedre løsning? Hvorfor ikke en ny bro?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Ved hvert brosted, hvor der er udfordringer med frihøjden, har vi undersøgt de mulige løsninger: Skal vi sænke sporene, ændre ved den eksisterende bro, udskifte til en ny bro eller helt fjerne broen? Det er langt billigere at rette på eksisterende broer end at bygge helt nye broer. I det konkrete eksempel er det ikke planen at gøre mere end det allerede foreslåede, nemlig at hæve dækket. Når vi bygger nye broer, taler vi med den aktuelle vejmyndighed, kommunen, om, hvilket vejforløb man ønsker. Ved ombygning af gamle broer har vi ikke samme mulighed for eksempelvis at gøre broen bredere, så her er der i højere grad tale om en justering af det eksisterende vejforløb. I det konkrete eksempel er vejforløbet snævert, men det er ikke Banedanmarks udgangspunkt, at der bliver gjort noget ved det som led i dette projekt. Der er i øvrigt ikke noget unormalt ved en anlægsperiode på 5-7 måneder. De fleste broer, som vi laver her i Hedensted, kan laves ved siden af den eksisterende bro og først skubbes på plads, når den er færdig. Det kan tage 6-9 måneder at støbe en stor bro, men i dette scenarie vil det måske kun kræve, at trafikken spærres den sidste måned eller to af forløbet, mens den ny bro skubbes på plads.

**Supplerende spørgsmål: Vagn Sindberg**

Der er tale om en relativt ny bro. Hvorfor forberedte man den ikke til elektrificeringen, da den blev ombygget for 10-15 år siden?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Reglerne ændrer sig løbende, så selv hvis man havde taget højde for det dengang, er det ikke sikkert, at den ville have levet op til de moderne standarder.

**Spørgsmål: Jakob Smidt, Gammelgade 6**

Er det muligt i forbindelse med ændring af broen ved Nørregade i Løsning at tilføje et fortov på nordsiden – eller alternativt at flytte fortovet til nordsiden af broen? Når man kommer af gangstien fra Gammelgade, er det er risikabelt at krydse vejen pga. dårlige oversigtsforhold. Det er uoverskueligt og farligt.

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Udgangspunktet er ikke at gøre broen bredere, men derimod en 1:1-løsning, hvor vi alene hæver broen. Men hvordan vejforløbet under broen indrettes, aftaler vi i samarbejde med vejmyndigheden, i dette tilfælde Hedensted Kommune, som vurderer eksempelvis vejbredden og fordelingen mellem kørebaner, cykelsti og fortov. Det kan eventuelt være muligt at tilføje et ekstra fortov, men det kræver formentlig kommunal medfinansiering, eftersom det vil være et vejprojekt snarere end noget, som vi som banemyndighed har hjemmel til som led i det aktuelle projekt.

**Supplerende svar: Kirsten Terkilsen, borgmester i Hedensted Kommune**

Det lyder spændende, og der har bl.a. også været tale om en ny tunnel, som ikke eksisterer i dag. Hedensted Kommune har naturligvis en interesse i at være i dialog med Banedanmark om mulighederne. Vi

har noteret os, at der ved Nørregade-broen er trafikale udfordringer, og det bør se bedre ud og leve op til 2017-standarderne. Jeg ser frem til dialogen med Banedanmark. Der er flere muligheder ifm. med dette projekt for at udvikle byen.

**Supplerende svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Banedanmark kvitterer også gerne for den gode dialog med Hedensted Kommune.

**Spørgsmål: Bjarne Michelsen, Grønningen 8**

Vi bor ud til Overholmsvej, hvor en bro efter planen skal omdannes. Vi har fået foretaget en trafiktælling, og der kører 4.700-4.800 biler i døgnet. Hvor skal al den trafik gå hen?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Broen ved Overholmsvej er ikke bygget til moderne trafikforhold. Det tager vi højde for i vores arbejde og i dialogen med kommunen. Hvordan man leder trafikken rundt i byen i øvrigt er en kommunal opgave. Banedanmark fokuserer på arbejdet ved banen.

**Spørgsmål: Vagn Sindberg**

Mht. broen ved Nørregade: Jeg var ved at blive kørt ned i går. Fortovet er på sydsiden, men burde være på nordsiden. Der er lige kommet en børnehave med 140 børn.

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Jeg kan forstå på kommunen, at man gerne vil se på en fortovsløsning der, så det undersøger vi gerne.

**Spørgsmål: Bente Hunnerup**

Hvor længe vil vejene/broerne være lukket? Særligt broen ved Overholmsvej.

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Det er – som tidligere nævnt – planen på dette stadie, at en ny bro kan bygges ved siden af den eksisterende bro, dernæst lukkes vejen, og den eksisterende bro rives ned, hvorefter den ny bro skubbes på plads og vejen genåbnes. Dermed behøver man ikke lukke vejen, før man går i gang med støbning af den ny bro. Og det betyder, at vejen lukkes i måske 1-2 måneder snarere end 6-9 måneder.

**Spørgsmål: Anonym spørger**

Hvor bred bliver underføringen ved Østerbrogade? Og kan der etableres nye underføringer/broer?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Banedanmark har ingen særlige planer om at ændre stitunnelens bredde, men koordinerer med Hedensted Kommunes planer. Der kan sagtens være god mening i at etablere en bredere tunnel end i dag, men så er det typisk et kommunalt projekt. Vi fokuserer i udgangspunktet alene på tunnelens højde. Lokale løsninger,

som ikke er en del af projektet, men som kan gøre noget godt for lokalsamfundet, går vi gerne i dialog med Hedensted Kommune om.

**Spørgsmål: Steen Christensen**

Mht. broen på Nørregade: Er der en maksimal acceptabel stigningsprocent på opkørslen til broen ved Nørregade? Rampen er stejl i forvejen.

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Vi mener, at vores løsning kan lade sig gøre uden at forringe vejforløbet og eksempelvis gøre vejen for stejl. Den gode løsning afhænger bl.a. af, om der er sving. Vi arbejder her for at gennemføre det, som ændrer vejforløbet mindst muligt med udgangspunkt i de nationale vejregler.

**Spørgsmål: Karin Iversen**

Kan man sænke banen ved broen i Løsning frem for at ændre broen?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Ved hver enkelt bro har vi som tidligere nævnt undersøgt flere løsninger. Det kræver en samlet vurdering, der bl.a. baserer sig på økonomi, teknik og hvor meget vi skal inddrage af omgivelserne. Spørsækningsløsningen ved den konkrete bro mener vi vil være en samlet set mindre god løsning end det, vi har foreslået.

**Støj, vibrationer & elektromagnetisme**

**Spørgsmål: Anette Elise Pedersen**

Kommer der støjskærme op – f.eks. i stationsområdet i Hedensted? Og vil der komme mere støj?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Det er ikke et entydigt billede, at projektet vil medføre mere støj. Eltogs støjer mindre, så selv om hastigheden hæves, vil støjen generelt blive lavere i forhold til hvis strækningen blev trafikeret med dieseltog. På strækningen Fredericia-Aarhus er der et antal boliger, 30-40 stykker, som ifølge beregningerne vil få støj, der overstiger de vejledende grænseværdier og nogle fastsatte væsentlighedskriterier. Her kan man tilbyde tilskud til facadeisolering. Er mange støjplagede huse samlet et sted, kan man sætte støjskærme op. Men det er ikke tilfældet i projektet. Derfor er der ikke som udgangspunkt tænkt nye støjskærme ind i projektet. Men de eksisterende støjskærme bliver stående, omend nogle måske skal flyttes for at gøre plads til arbejderne.

**Spørgsmål: Louise**

Hvor meget mere vil et forbigående tog støje? Og vil der være støj fra masterne, også når der ikke kører tog?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Mht. togene er der som nævnt før tale om et samlet støjbillede, som jeg desværre ikke kan sige noget konkret om på nuværende tidspunkt. Der kommer til gengæld ikke støj fra masterne.

**Spørgsmål: Beboerne i ejendommen Grønningen 6**

Kommer der en støjmur fra Hedensted Station og ud mod Overholmsvej? Det larmer helt forfærdeligt allerede nu, så vi tør ikke tænke på, hvordan det bliver med 250 km/t. Og så er der sikkerhedsspørgsmålet med de unge mennesker, der krydser banen. Kunne man slå to fluer med et smæk, hvis man sætter en støjmur op? Måske er det en sag for borgmesteren.

**Supplerende kommentar: Morten**

Der er på nuværende tidspunkt rigtig meget støj, især fra godstog. Men sæt et støjværn op, så er vi også uden om problemet med unge mennesker, der krydser sporet. Det er den eneste strækning ind til byen uden støjmur.

**Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark**

Nye eltog støjer mindre, selv om de kører hurtigere. Derfor vil det nuværende støjniveau ikke blive markant højere. Men støjbilledet vil ændre sig, når man går fra diesel- til elmotorer. Det ved vi bl.a. fra eltogene på Fyn. Det er både farligt og forbudt at krydse banen, hvor man ikke må, og Banedanmark kører kampagner om netop det.

**Supplerende spørgsmål: Vivi Frandsen, Kirkegade 46**

Men når man går igennem tunnelen ved stationen, er der en trappe op. Det frister mange.

**Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark**

Problemet er noteret, og vi taler med vores kolleger om det.

**Supplerende spørgsmål: Vivi Frandsen, Kirkegade 46**

Er højere hastighed lig med mere vedligehold af skinner? Allerede i dag oplever vi meget larm og mange vibrationer fra et sporskifte, der ligger ud for vores bolig. Og vi har også for nogle år siden oplevet en afsporing af et tog. Vedligehold af skinner sker ved stampning, og det støjer meget. Når skinnerne vedligeholdes, må vi undvære søvn i to-tre dage. Vil det ændre sig, når togene nu skal køre 250 km/t?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Du kan både glæde og ærgre dig. Vi ved, at der på denne strækning er meget gamle skinner og sporskifter. Inden for 2-3 år vil der ske en total udskiftning af alle skinner og sveller i hele kommunen. Det vil naturligvis give noget nattestøj på kort sigt, men langt mindre på længere sigt. Nye skinner støjer mindre end gamle.

**Spørgsmål: Vagn Sindberg**

Bliver alle tog eltog fremover? Hvad med f.eks. godstog?

**Supplerende spørgsmål: Lene Tingleff**

Vil det efter dette projekts gennemførelse udelukkende være eltog, der kører på strækningen?

**Supplerende spørgsmål: Steen Christensen**

Kører man stadig med dieseltog efter elektrificeringen?

**Supplerende spørgsmål: Morten**

Bliver alle tog inkl. godstog elektrificeret?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Som udgangspunkt elektrificerer vi for at få elektriske tog, og det er Banedanmarks forventning, at langt de fleste tog fremover vil være eldrevne. I nogle tilfælde kan der dog godt være ikke-eldrevne tog. På langt de fleste strækninger vil det være en økonomisk fordel også for godstogsoperatørerne at køre med eldrevne tog.

**Spørgsmål: Vagn Sindberg**

Bliver niveauet for støj og vibrationer større eller mindre med eltog sammenlignet med de nuværende tog? Vibrationsgrænsen er i dag 50 meter fra banen til nærmeste huse. Men mange huse ligger nærmere i dag. Bliver grænsen mindre fremover? I dag må der være 64 decibel støj fra jernbaner. Ændres denne grænse?

**Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark**

Der sker ikke en forøgelse af vibrationsniveauet ifm. dette projekt, når de nye tog er i drift. Der kan være vibrationer ifm. anlægsfasen, og det kan blive nødvendigt i den forbindelse, at entreprenøren overvåger enkelt bygninger. Banedanmark følger de vejledende grænseværdier, når det gælder støj og vibrationer. De 64 decibel for støj er det, som beregningerne i dette projekt tager udgangspunkt i.

**Spørgsmål: Jan Frimann**

Hvor meget larmer toget under acceleration?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Eltog larmer væsentligt mindre end dieseltog. I dette projekt er der tale om gennemsnitlige beregninger af støjen, som indregner max-påvirkninger og overgangen fra dieseltog til nye eltog. Det er værd at huske på, at der er tale om fremtidige tog, som ikke er købt endnu, og som vi derfor ikke kender støjniveauet for. Men der er grænseværdier, som beskriver, hvor meget togene må støje.

**Spørgsmål: Jan Frimann**

Kan der forventes gener fra strømmen i tv/radio osv.? Altså kan eltogene genere signalet i radio og fjernsyn?

**Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark**

Der kan godt ske påvirkninger en gang imellem, f.eks. ved særlige vejrforhold. Men som grundregel vil dit fjernsyn og din radio ikke blive generet.

**Opfølgende spørgsmål: Jan Frimann**

Er der dokumentation for ufarlighed i magnetfeltet? Og er der en grænseværdi for elektromagnetisme?

**Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark**

Man kan ikke sige, om elektromagnetisme er farligt eller ufarligt. Der er lavet undersøgelser af mobiltelefoner, som efter mange undersøgelser nu er erklæret ufarlige. Der er et magnetfelt omkring højspændingsledninger, det er der omkring alle elektriske installationer, og det magnetfelt har Sundhedsstyrelsen indsat et forsigtighedsprincip for på 0,4 mikroTesla. Det er beregnet på baggrund af et døgn gennemsnit for bl.a. hvor mange tog der kører. Der er omtrent 65 boliger i fokus i dette projekt mht. elektromagnetisme. Dem kigger vi nærmere på for at finde ud af, om der er tale om boliger, garager eller noget tredje. Der er mulighed for at lave nogle afværgeforanstaltninger, det er især noget man gør i bymæssig bebyggelse. Ellers kan vi tilbyde totalekspropriation.

**Spørgsmål: Steen Christensen**

Når man fjerner træer og buske, giver det vel et helt andet lydbillede? Og larmer toget, hver gang det kører forbi standere.

**Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark**

Mht. dit første spørgsmål har det en primært psykologisk effekt, at man fjerner bevoksning.

**Supplerende svar: Lars Find, støjekspert, COWI**

Normalt er bevoksning ikke noget, vi tager med i vores beregninger. Skal man have en effekt af beplantning mht. støj, kræver det f.eks. et tæt plantet nåletræs bælte på mere end 15-20 meters bredde, kan man opnå en beskeden reduktion af støjen på måske 3 dB. Men almindelige løvfældende træer giver ingen effekt, i hvert fald ikke i den periode, hvor der ikke er blade på træerne.

## Miljøforhold

**Spørgsmål: Thorkil Nielsen, Løsning Vandværk**

Løsning Vandværk er tætteste nabo til banen og har borerer meget tæt på banen. Vil det give miljømæssige problemer med de nye eltog?

**Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark**

På hele strækningen er der 10 indvindingsboringer, der kan blive berørt af elektrificeringen. I Hedensted Kommune er der tre berørte borerer, som det ser ud lige nu. Banedanmark tager kontakt til Løsning Vandværk i detailfasen, hvor det bl.a. skal undersøges, om der er behov for at flytte borerer.

## Eldriftsservitutter

**Spørgsmål: Erik Mathiesen, Jernbanegade 5, Løsning**

Angående bevoksning: I den udsendte folder står der, at der ryddes 10 meter fra nærmeste skinne eller til nærmeste skel. Hvordan skal det forstås? Hvis der er 30 meter fra skinne til skel, vil der så blive ryddet bevoksning til 10 meter fra skel eller 10 meter fra sporet?

**Supplerende spørgsmål: Bjarne**

De 10 meter rydning af træer/buske, er det fra 1. skinne eller det fra grøften?

**Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark**

I det konkrete tilfælde er det 10 meter fra nærmeste skinne eller til skel, hvis skel ligger inden for de 10 meter. Derfor står der sådan i materialet.

**Spørgsmål: Anders Pedersen, Jernbanegade 38, Løsning**

Vi er i den situation, at alle træer bliver fældet – og så får vi frit udsyn til de ikke særligt kønne køreledninger. Findes der ikke et alternativ til de grimme køreledninger og stolper? Kan man ikke plante træer ved siden af køreanlægget?

**Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark**

Banen vil blive mere synlig efter elektrificeringen end i dag. Beplantningen fjernes for at beskytte køreledningsanlægget, og cirka hvert andet år ryddes al beplantning.

**Supplerende spørgsmål: Fru Pedersen, Jernbanegade 38, Løsning**

Vil der så komme et cirka 10 meter bredt goldt område på hver side af banen?

**Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark**

Det vil være forkert at kalde det et goldt område, for der vil være bl.a. græs og opskud af forskellig art. Men det vil være et andet billede end det, vi ser i dag.

**Spørgsmål: Søren Sørensen**

Vi ejer et område 300 m øst for banen, som ifølge materialet skal inddrages. Hvad skal jorden bruges til?

**Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark**

Det kan godt være til midlertidigt arbejdsareal, men jeg foreslår, at vi bagefter kigger på et kort sammen. Det er bedre.

**Ekspropriationer**

**Spørgsmål: Hedensted Kommunes borgmester, Kirsten Terkilsen, på vegne af flere borgere**

Hvornår kan evt. ekspropriation begynde?

**Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark**

Der er ikke taget politisk beslutning om projektet endnu. Det er en lang proces med besigtigelser o.a. Man bliver direkte kontaktet, hvis ens ejendom bliver berørt af projektet. Og ellers er man velkommen til at kontakte os, f.eks. ifm. fremrykket ekspropriation, hvis man er i tvivl om, hvad projektet betyder for en selv.

**Spørgsmål: Jan Frimann**

Hvor stor værdiforringelse af ejendomme kan forventes? Og hvilken kompensation gives herfor?

**Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark**

Det er politisk besluttet, at der ikke er noget, der hedder værditab, heller ikke ifm. nye jernbaner. Mht. erstatning er det Kommissarius, der beslutter, hvad ejendommen er værd, og den afgørelse kan man klage over, hvis man ikke er enig.

**Spørgsmål: Bjarne**

Hvis I fjerner 50 % af min grund, hvad betyder det så for bebyggelsesprocenten?

**Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark**

Man ser på det enkelte areal og brugen af det og tager en snak med ejeren. Det afhænger bl.a. af brugen af den konkrete grund. Det er bl.a. det, høringsfasen er til for.

**Togtrafik**

**Spørgsmål: Lene Tingleff**

Er togbroen over Vejle Fjord en forudsætning for hastighedsopgraderingen?

**Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark**

Det vigtigste for en hastighedsopgradering er, at der er så lange sammenhængende strækninger som muligt der bliver hastighedsopgraderet. Vejle Fjord-togbroen er ikke en forudsætning for hastighedsopgraderingen, men vil være en stor gevinst for effekten af hastighedsopgraderingen på den eksisterende bane, ligesom i øvrigt Hovedgård-Hasselager.

**Supplerende svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Det er i sidste ende en politisk beslutning, hvad man ønsker at gøre.

**Spørgsmål: Per Larsen**

Hvor hurtigt vil godstogene køre på strækningen?

**Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark**

I øjeblikket kører de på landsplan maksimalt 100 km/t, og kan måske komme op på 120 km/t. Den fremtidige mængde af godstog er svært at forudse.

**Spørgsmål: Per Larsen**

Hvor langt væk skal metal jordes ifm. elektrificeringen? F.eks. et hegn eller et skur af metalplader.

**Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark**

Hvis det er tættere end 5 meter fra køreledningsanlægget, skal det jordes. Ellers ikke.

**Spørgsmål: Vivi Frandsen, Kirkegade 46, Hedensted**

En hastighed på 250 km/t – er det nødvendigt inden for byens grænser? Hvor stor en tidsbesparelse giver det? Og står det mål med den forringelse af vores boliger, vi oplever? Er det det værd? Jeg har oplevet en afsporing.

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Projektet tager udgangspunkt i Togfonden og ønsket om timemodellen, altså en times rejsetid mellem de store byer. Det kræver hastigheder på op til 250 km/t. Det er en politisk beslutning, om det er det værd. Højere hastighed medfører naturligvis større sikkerhedskrav. Hvis du skriver et hørings svar, vil det indgå i det materiale, vi fremlægger for politikerne.

**Spørgsmål: Anonym spørger**

Hvilken hastighed kører togene gennem Løsning og Hedensted med? Og hvor mange tog i døgnet?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Farten har vi allerede drøftet. Antallet af tog afhænger af DSB's køreplan og har i udgangspunktet ikke noget med dette projekt at gøre.

**Spørgsmål: Anonym spørger**

Kan toget føres uden om Løsning og Hedensted?

**Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark**

Det kan det teknisk set godt. Vi arbejder på at finde løsninger, der har den bedst mulige sammenhæng mellem udgifter og gevinster. At føre toget udenom vil være en kostbar løsning.

**Spørgsmål: Morten**

Vil de almindelige tog også få gavn af hastighedsopgraderingen, eller er det kun højhastighedstogene? Så man evt. kan få reduceret rejsetiden fra Hedensted til Aarhus.

**Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark**

Det afhænger af det materiel, som DSB anskaffer i fremtiden og indsætter på denne rute. Jeg tvivler på, at maksimalhastigheden vil overstige 200 km/t for togmateriel med stop i Hedensted.

Tidsplan, økonomi og den politiske beslutningsproces

**Spørgsmål: Jan Frimann**

Hvor få personer vil få gavn af projektet og den indeholdte forventede tidsbesparelse?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Der kører cirka 7 mio. årlige passagerer på strækningen Fredericia-Aarhus. De får gavn af det. Hvis man ikke bor et sted, hvor et af de hurtige tog standser, får man naturligvis ikke direkte gavn af det. Vi undersøger mulighederne og omkostningerne. Derefter er det op til en politisk beslutning.

**Spørgsmål: Lene Tingleff**

Hvornår forventes den endelige politiske beslutning? Altså Togfonden, togbroen over Vejle Fjord og den manglende finansiering. Kan I sige lidt om det?

**Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark**

Det er et spørgsmål om politiske beslutninger. Projektet om hastighedsopgradering og elektrificering ligger under fase 1 i finanslovsaftalen fra december 2016. Forventning i er at der bliver truffet beslutning i indeværende år. Om det sker, afhænger af politik. Vejle Fjord-forbindelsen ligger i en senere beslutningsfase.

**Spørgsmål: Per Larsen**

Hvor mange danske arbejdspladser er der i projektet? Er det 5 eller 90 %, eller udliciteres det hele til udenlandske entreprenører?

**Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark**

Svært at svare på generelt, for meget har ikke været i udbud endnu.

**Supplerende svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark**

Erfaringerne fra Esbjerg-Lunderskov er som følger: Der er et dansk-fransk partnerskab for at bringe opdateret viden om moderne elektrificering til Danmark. Mht. entreprenører er det et samarbejde mellem danske Aarslev og verdensomspændende Siemens, og så er der alle broopgaverne, som udbydes i pakker. Langt størstedelen er med dansk arbejdskraft fra de projekter, vi har haft indtil nu.

**Spørgsmål: Jørn Pedersen, Remmerslundvej 62**

Efter min opfattelse er partierne bag togfonden virkelighedsfjerne, og jeg opfatter store dele som useriøse og samfundsmæssigt uforsvarlige. Politikerne har stillet hinanden noget i udsigt, der er uigennemførligt.

Hvad koster projektet? Hvor lang en strækning regner man med at kunne køre 250 km/t, og hvor mange minutter spares på det? Er det samfundsmæssigt forsvarligt? Er det en god forretning for samfundet?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Om det er en god idé, forholder vi os ikke til. Vi fokuserer på, hvad der skal til, hvis man gerne vil realisere en rejsetidsbesparelse. Der er afsat 4,7 mia. kroner til elektrificeringen fra Fredericia til Aalborg. Hastighedsopgraderingen koster i størrelsesordenen 1 mia. kroner.

**Supplerende svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark**

Vi supplerer med samfundsøkonomiske analyser til det, vi afleverer til den politiske beslutningsproces.

**Supplerende spørgsmål: Jørn Pedersen, Remmerslundvej 62**

Hvor stærkt kan man køre over Lillebæltsbroen, som er en vigtig faktor i at spare minutter? Kunne det ikke være en ide at fokusere på, hvad man gør ved den bro?

**Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark**

Vi skal gerne tage os af analysen, hvis vi bliver bedt om det fra politisk hold.

**Spørgsmål: Ukendt spørger**

Jeg bor midt i Hedensted. Rent miljømæssigt og visuelt vil jeg sige, masterne ikke er smukke. Desuden er det en station, hvor togene holder og kører igen. Det vil sige, at der vil komme meget bremsebelægning. Når der så kommer et tog med 250 km/t og hvirvler al den forurening op, hvorfor sætter man så ikke en støjskærm/sikkerhedsskærm op. Det vil give et bedre miljø og et bedre bymiljø med cafeer. Kan man ikke gøre det i fællesskab med kommunen? Og hvad koster sådan en støjskærm/sikkerhedsskærm?

**Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark**

Vi sætter støjskærme op i forhold til støjbeskyttelse baseret på nogle objektive kriterier, når det gælder støj. Beregningerne viser, at vi ikke kommer over grænseværdierne i Hedensted. Derfor er det ikke udgangspunktet at sætte nye støjskærme op i Hedensted. Vi har nogle regler, vi er nødt til at arbejde efter.

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