

Banedanmark

Dansk Gas Distribution  
Kraftværksvej 53  
7000 Fredericia

+45 70 21 30 42

ledningsinfo@danskgasdistribution.dk

www.danskgasdistribution.dk  
CVR-nr. 27 21 04 06**Hørings svar vedr. Elektrificering og hastighedsopgradering  
Fredericia – Aarhus (DGD ref. INF-093827)**

17. november 2017

Vores ref. Torben B. Andersen

Tlf. 25194639

Dansk Gas Distribution (DGD) har modtaget brev af 03.05.2017 vedr. ovennævnte elektrificering og hastighedsopgradering med henvisning til vores matrikel 29I, Hatting By, Hatting. Af VVM-redegørelsen, offentliggjort på internettet, fremgår det ikke, at ovennævnte matrikel vil blive berørt. Det fremgår også af Banedanmarks hjemmeside, at der er sket en fejl i koblingen mellem matrikelnumre, postnumre og adresser. Banedanmark bedes præcisere, hvorvidt ovennævnte matrikelnummer er en del af denne fejl.

Af den offentliggjorte VVM-redegørelse fremgår det, at der skal ske en del arbejder på strækningen. I den forbindelse kan jeg oplyse, at DGD har flere ledninger, som enten krydser, eller har et forløb tæt på jernbanestrækningen flere steder. Dette fremgår af vedhæftede fil "GIS\_361365\_samlet.pdf", hvor de blå ledninger er DGD's 40 bar stålfordelingsledninger og de grønne ledninger er DGD's 4 bar PE-ledninger. Ledninger for 0,1 bar PE-nettet er udeladt.

Forhold, der skal tages i betragtning ved arbejder i nærheden af disse ledninger er nævnt herunder:

**Generelt:**

- Planlægning og udførelse udføres i tæt samarbejde med DGD.
- DGD deltager gerne i relevante byggemøder.
- Arbejde i servitutbælter må KUN udføres med tilsyn fra DGD.
- Ved tilsynsopgaver og lignende skal der påregnes responstid på op til 3 arbejdsdage. For stålleddninger, vil dette tilsyn foretages uden beregning.
- Udgifter til eventuelle omlægninger mv. af gasledninger afholdes af bygherre.
- Ved midlertidige køreveje over gasledninger, skal ledningerne sikres, evt. ved anvendelse af egnede køreplader eller lign. Dette udføres i samråd med DGD.

**Vedr. 4 bar PE-ledninger (grøn streg på oversigtsplan):**

Plastdistributionsledninger kan være sikret ved tinglyst servitut, hvilket bla. medfører følgende begrænsninger:

Indenfor et bælte på 2 x 2m omkring ledningens midte (servitutbæltet):

- **Må ejer, bruger eller trediemand ikke grave, bore mv. med mekaniske redskaber uden særlig tilladelse fra og under tilsyn af DGD.**
- Må ledninger, kabler og lignende kun nedlægges efter forudgående aftale med DGD.

Afstandskrav vil afhænge af varmeafgivelsen fra kablet og skal godkendes af DGD.

**Vedr. 40 bar stålledninger (blå streg på oversigtsplan):**

Stålfordelingsledninger er sikret ved tinglyst servitut, hvilket bla. medfører følgende begrænsninger:

- Indenfor et bælte på 2 x 5m omkring ledningens midte (servitútbæltet):
- Må ledninger, kabler og lignende kun nedlægges efter forudgående aftale med DGD.
  - Grøftegravning, såvel uddybning af eksisterende som anlæg af nye, påfyldning eller afgravning af jord eller anlæg af nye veje må ikke finde sted uden særlig tilladelse fra DGD.
  - **Må ejer, bruger eller trediemand ikke grave, bore mv. med mekaniske redskaber uden særlig tilladelse fra og under tilsyn af DGD.**

Med venlig hilsen  
Dansk Gas Distribution

Torben Bonde Andersen  
[toban@danskgasdistribution.dk](mailto:toban@danskgasdistribution.dk)



**Overstigsplan**

PORTAL / LER nr. 104111

Adress: Dronningensgade 104111

Opst. nr. 104111

Opst. nr. 104111

Opst. nr. 104111

Opst. nr. 104111

Opst. nr. 104111

Dato: 18.08.2017

Udarbejdet af: T.177 (JL)

Opst. nr. 104111

Opst. nr. 104111

Opst. nr. 104111

Modtager:

Byrået

Byrået

Byrået

Byrået

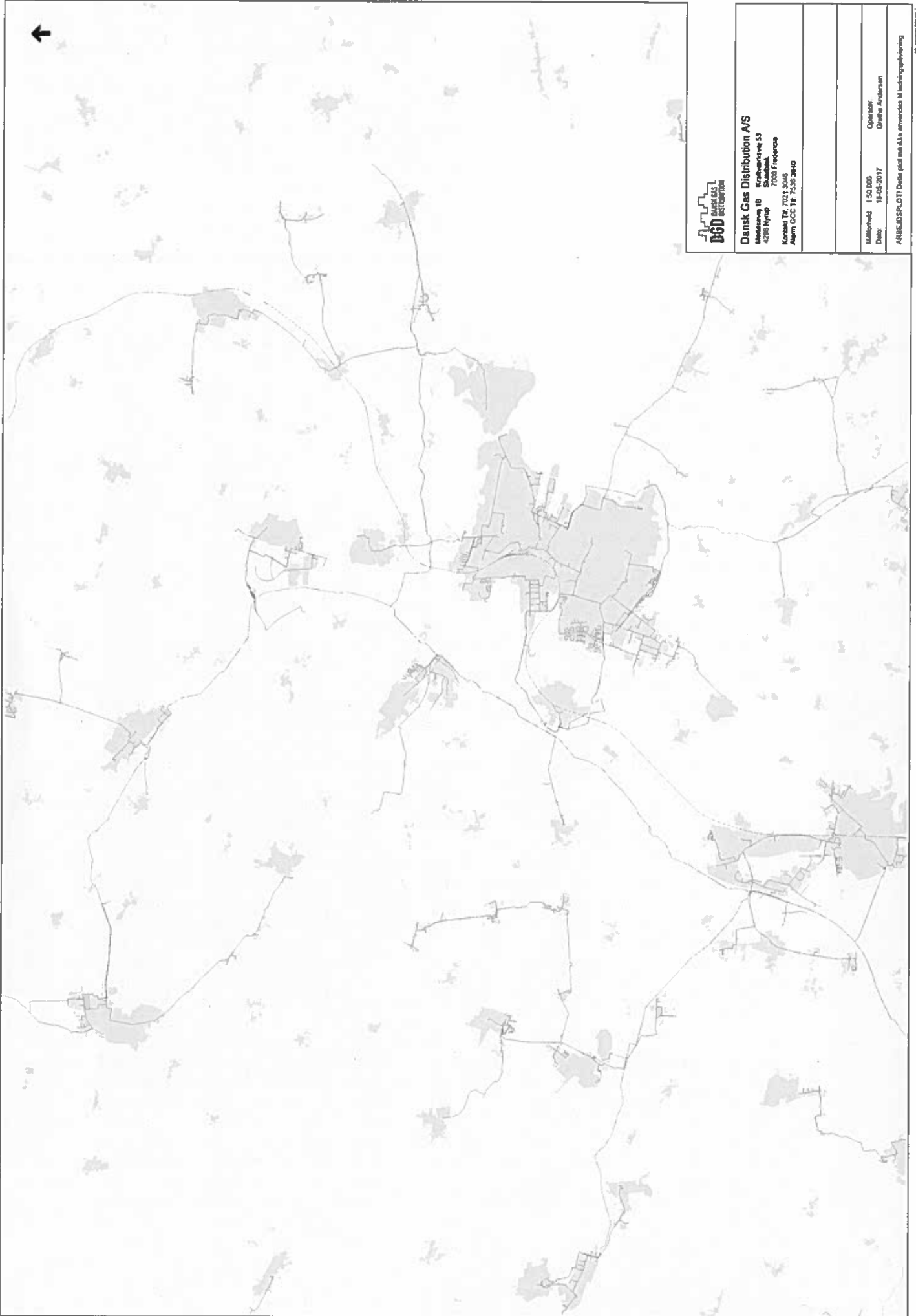




**Dansk Gas Distribution A/S**  
Esbjergvej 18  
4250 Hvidebæk  
7000 Fredericia  
Kontakt Tlf: 7021 3046  
Alarm GCS Tlf: 7538 3940

Målestok: 1:50.000  
Dato: 18-05-2017  
Operator: Grøfte Andersen

ARBEJDSPLOTTI Dette plott må ikke anvendes til ledningsplanlægning



**Dansk Gas Distribution A/S**  
Møllevang 18  
4250 Nyrup  
Korsdal Tårn 7021, 3046  
Alarm GCC TR 73.99 3940

Målestokk: 1:50.000  
Dato: 18.05.2017  
Operatør:  
Grete Andersen

ARBEJDSPLOTTI Dens plot må ikke anvendes til ledningsføring



**Mogens Bang Jensen**

---

**Fra:** Mogens Bang Jensen  
**Sendt:** 22. maj 2017 20:20  
**Til:** 'opgraderingfa-ar@bane.dk'  
**Cc:** Stilling SB Brian Scheel Falkenstroem; Jane Mejlby Buhl-Olsen  
**Emne:** Stilling - vaskehal vs. midlertidig ekspropriation i forbindelse med elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia - Aarhus  
**Vedhæftede filer:** BaneDanmark.pdf; Stilling Vaskehal Ledningsplan.pdf

**Bane Danmark**

Magnus Bros Rasmussen  
Projektleder

SuperBrugsen Stilling, Hotelvej 3, Stilling, 8660 Skanderborg

- har modtaget vedhæftede brev af 3/5-2017 fra Bane Danmark
- er i fuld gang med at renovere parkeringspladsen foran Brugsen og har i denne forbindelse nedrevet huset på hjørnet af Lynghøjvej og Hotelvej og opfører støttemur langs Lynghøjvej.
- har opnået byggetilladelse til at opføre en vaskehal på parkeringspladsen som vist. Se endvidere vedhæftede tegning.

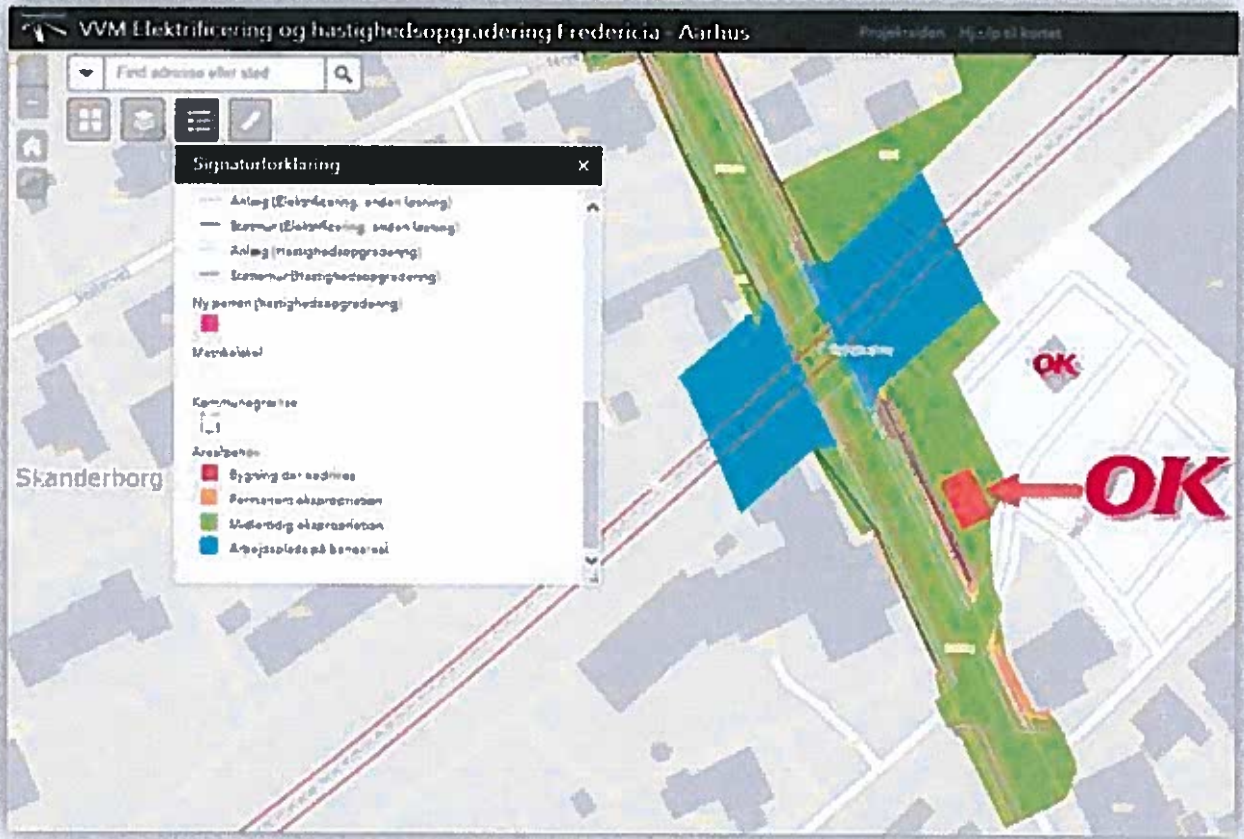
Af [nedenstående kortudsnit](#) fremgår, at arealet hvor vaskehallen tænkes opført, nu er omfattet af planer om midlertidig ekspropriation.

Endvidere er der muligvis tale om permanent ekspropriation i mindre omfang langs Lynghøjvej og/eller støttemur langs denne (det er lidt svært at se).

Dette er nyt for OK og Brugsen og tilsyneladende også bygningsmyndigheden, med hvem man har været i løbende dialog med forud for den egentlige sagsbehandling.

OK og SuperBrugsen ønsker at indgå i positiv dialog med Bane Danmark med henblik på at minimere det areal, der fra Bane Danmarks side ønskes midlertidig råderet over, således at vaskehallen kan opføres efter sommerferien som planlagt.

Kontakt mig venligst for en drøftelse.



Venlig hilsen

Mogens Bang

**OK**

Ahave Parkvej 11

8260 Viby J

Mobil: 51 29 91 01

Mail: [mbj@ok.dk](mailto:mbj@ok.dk)

[www.ok.dk](http://www.ok.dk)



Superbrugsen Stilling  
 Hotelvej 3  
 8660 Skanderborg



1863278 / 52891087

03.05.2017

Vedr. 53, 38 Stilling, Skanderborg Jorder, Stilling, Skanderborg Jorder

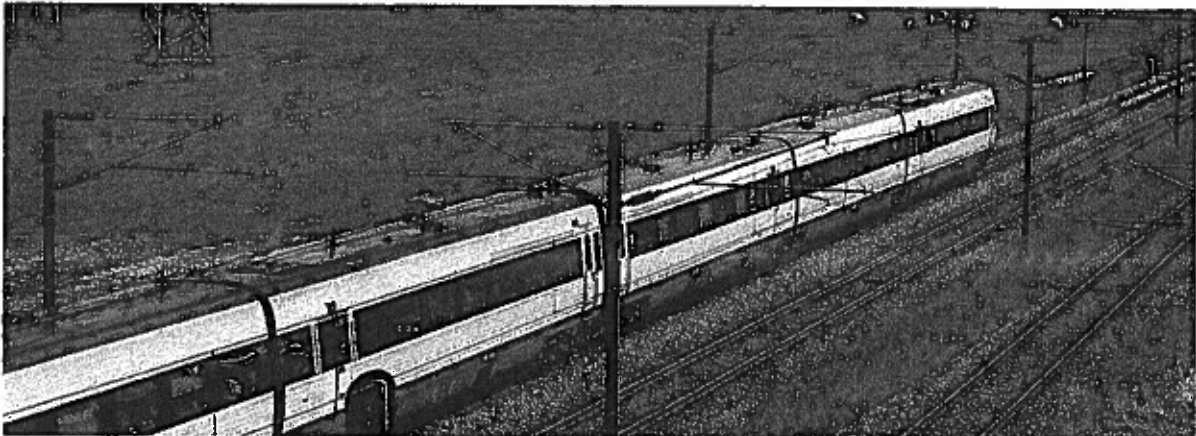
## Vedrørende elektrificering og opgradering af jernbanen mellem Fredericia og Aarhus

Banedanmark undersøger mulighederne for elektrificering og opgradering af jernbanen mellem Fredericia og Aarhus. I den forbindelse vil Banedanmark gøre dig opmærksom på at **dele af dine arealer** på ovenstående matrikel kan blive påvirket af projektet, hvilket vil fremgå af den VVM-redegørelse, som offentliggøres i forbindelse med høringen af projektet.

Projektet elektrificerer og udretter kurver langs hele banen for at sikre, at der kan køre elektriske tog på banen med højere hastigheder, så rejsetiden bliver kortere. For at udføre projektet er Banedanmark nødt til at ekspropriere arealer langs hele strækningen. I forbindelse hermed vil der derfor blive eksproprieret et stykke af din grund enten permanent eller midlertidigt.

Alle som får eksproprieret et areal vil få en økonomisk kompensation. Størrelsen af denne kompensation vil blive fastlagt af en uvildig ekspropriationskommission. Anlægsperioden vil tidligst begynde i 2020 og en ekspropriation vil være afsluttet inden da.

Banedanmark ved, at det kan være en svær besked at få, og vi vil derfor opfordre dig/jer til at møde op til et af Banedanmarks borgermøder ifm. den offentlige høring, hvor projektet vil blive gennemgået. Her vil Banedanmarks medarbejdere svare på spørgsmål.



Høringen vil blive gennemført fra 8. maj til 2. juli. Der vil blive afholdt borgermøder på nedenstående datoer. Alle møderne starter kl. 19 (dørene åbner kl. 18.30).

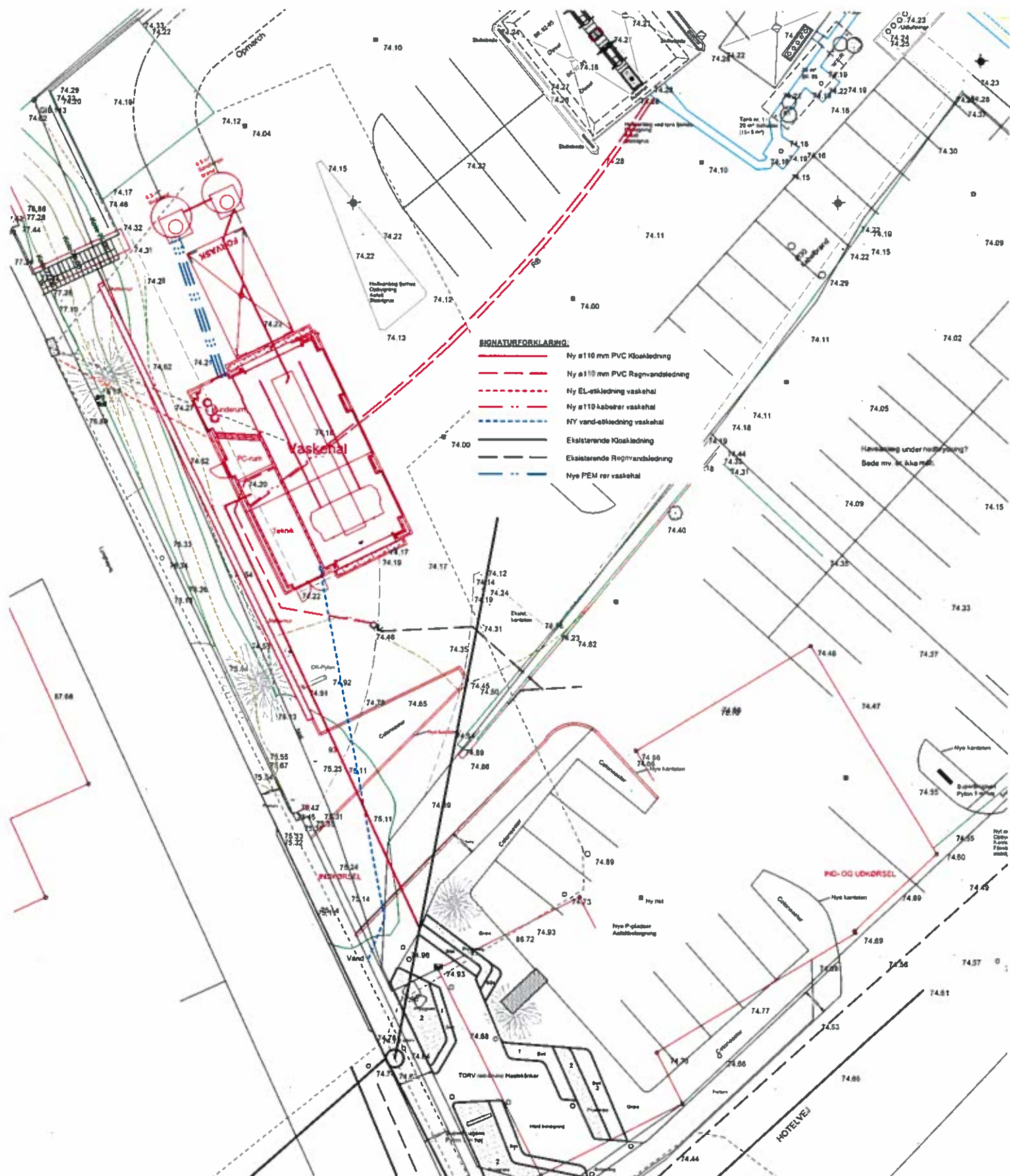
22. maj 2017	23. maj 2017	24. maj 2017	29. maj 2017	30. maj 2017
Spisegården Ny Skolegade 11 5423 Løsning	Horsens Kommunes foredragssal Rådhusstorvet 4 8700 Horsens	DGI Huset Vejle Willy Sørensens Plads 5 7100 Vejle	Skanderborg Kommunes byrådssal Skanderborg Fælled 1 8660 Skanderborg	Ceres Park og Arena Stadion Allé 70 8000 Aarhus C

Du kan finde flere oplysninger om projektet og sende høringsvar på [www.bane.dk/fredericia-aarhus](http://www.bane.dk/fredericia-aarhus), hvor VVM-redegørelsen bliver offentliggjort den 8. maj. Du kan desuden finde folderen 'Jernbanen og Ekspropriation' på [www.bane.dk/ekspropriation](http://www.bane.dk/ekspropriation), hvor du kan læse reglerne og processen for ekspropriation.

Du er også velkommen til at kontakte projektet på mail [opgraderingfa-ar@bane.dk](mailto:opgraderingfa-ar@bane.dk).

Venlig hilsen

**Magnus Bros Rasmussen**  
Projektleder  
Anlægsudvikling



- BEGRUNDELSE:**
- Ny  $\varnothing$ 110 mm PVC Kloakledning
  - - - Ny  $\varnothing$ 110 mm PVC Regnvandledning
  - · - Ny EL-ekledning vasketal
  - · · Ny  $\varnothing$ 110 kabeler vasketal
  - - - Ny vand-ekledning vasketal
  - Eksisterende Kloakledning
  - - - Eksisterende Regnvandledning
  - Nye PEM rør vasketal

Der må ikke måles på tegningen

C	F				
B	E				
A	D				
Rev.: Dato: Beskrivelse:	Udført af: Rev.: Dato: Beskrivelse: Udført af:				
<b>OK</b>		OK s.m.b.a Åhave Parkvej 11, 8260 Viby J		Telefon: 89 32 22 11 E-mail: ok@ok.dk Internet: www.ok.dk	
Ejer: SuperBrugsen Stilling		Matr. nr.: 10bv og 53	Dato: 25.04.2017	Sign.: MBJ/LBJ	Conceptnr.: 71
Anlægsadresse: Hotelvej 3, Stilling 8660 Skanderborg		Mål: 1:200/A3	Tegnings nr.: <b>02-716/3</b>		
Projekt: Forslag etablering OK-vasketal		UDBUD			
Tegning: Ledningsplan		Fil navn: Stilling VH plan UDBUD 25.04.2017.vwx			

**vedr bro 20808 Bjertrupvej, Skanderborg**

Ved nedlæggelse af broen vil vi miste vores ( og naboens ) adgangsvej.  
Adgangsvejen har stor betydning da der drives erhverv fra adressen.

Derudover er Bjertrupvej, og dermed broen en kirkesti, og kan derfor ikke nedlægges.

jævnfør:

<http://projekter.aau.dk/projekter/files/6141031/f%C3%A6llesjorder%20og%20kirkestier.pdf>

Vi ønsker at opretholde vores adgangsvej til offentlig trafik.

Broen forbinder også stisystemer og der færdes dagligt rigtig mange mennesker. ( broen forbinder 2 erhvervsområder )

Vi kan forstå at det nogen steder er en mulighed at sænke sporet, og dermed undgå nedrivning af broen - Det ser vi som den eneste løsning.

## Bevarelse af Jernbanebroen over Skibsholtvej, Assendrup, 7120 Vejle Ø

Min familie bor i Assendrup, lige nord for jernbanen som løber mellem Vejle og Daugård. Som bruger af jernbanebroen over Skibsholtvej, benytter vi dagligt og i flere omgange, denne adgang til at komme i skoven syd for banen, for at nyde de rekreative muligheder naturen her tilbyder os.

Hvor vi i dag har 1 km til skoven, vil vi ved en nedlæggelse af broen, få op mod 3 gange så langt og det ad en meget mere trafikeret vej.

Mandag den 15. maj 2017, var der et "Bromøde" ved broen på Skibsholtvej, med en repræsentant fra Bane Danmark ved navn Henry Martensen, som er Project Manager.

Han oplyste der var lagt og vedtaget et budget, med et fast beløb der skal dække en ny bro over Skibsholtvej eller alternativt ved nedlæggelse af broen, (så kan Bane Danmark spare en stor sum penge fremadrettet til vedligeholdelse) en ny vejforbindelse syd for banen som skal forbinde Skibsholtvej med Ulbækhusvej, en vejstrækning på 7-800 meter.

Denne løsning vil koste ca 12 millioner mindre end en ny bro over banen på Skibsholtvej.

Disse 12 millioner, som jo er budgetteret og brugt af Bane Danmark, tilbyder Bane Danmark at overgive helt eller delvist til Vejle Kommune, som kommunen så kan bruge på andre projekter.

Den her fremgangsmåde lugter langt hen af, at Bane Danmark prøver at forhandle med (læs købe) Vejle Kommunes embedsmænd og politikere til at vælge løsningen med nedlæggelse af broen.

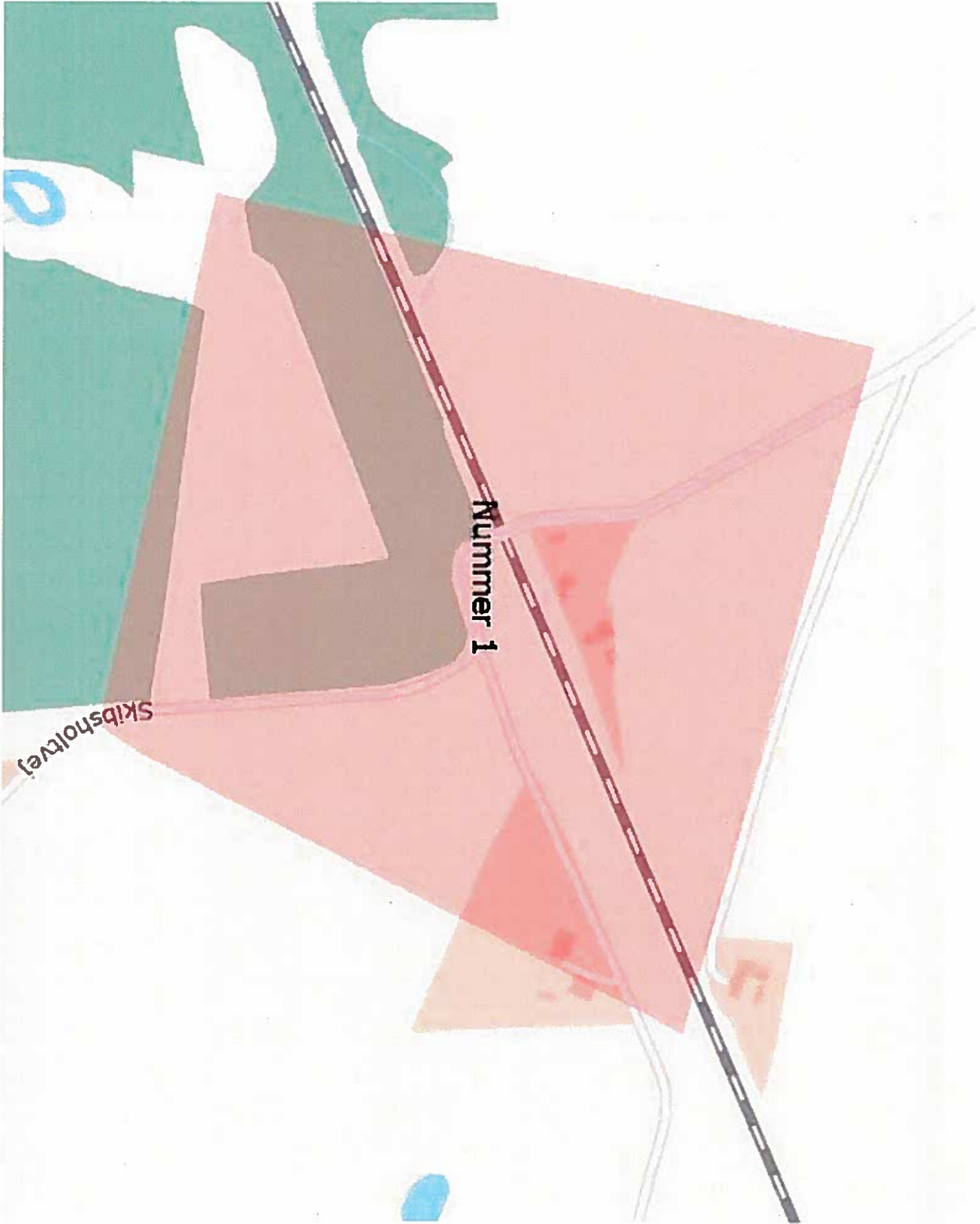
Taget i betragtning at Vejle Kommune er i fuld gang med at by udvikle i området Bredballe øst over Tirsbæk Bakker og på det nærmeste helt til Assendrup By, er det lidt en gåde, hvor det visionære fra Politikerne er henne i det spil.

Det vil begrænse adgangen til naturen syd for banen med 1/3, såfremt broen nedlægges. Med en øget befolkning ude i dette område er det absolut ikke visionært.

Så venligst bevar Skibsholtvej i sin fulde længde, ved at bygge en ny bro, så vi og fremtidige borgere også kan nyde godt af den fantastiske natur vi har syd for banen.

Med venlig hilsen

Anna og Lars Lang



Nummer 1

Skibsholvej

## Vedr. magnetfelter, ændring af eksisterende forhold, samt anlægs proces

I forbindelse med borgermødet på Fælded i Skanderborg d. 29/5-2017, blev det oplyst at boliger som er placeret indenfor en magnetfeltzone som angiver 0,4 micro tesla vil blive eksproprieret. Jeg er i den situation at mit hus ligger lige på denne grænse for dette og min bekymring er derfor også om vi dermed skal forvente at flytte.

Den største bekymring er dog, at hvis man vælger at ekspropriere huse inden for den grænsezone, hvad så med dem der har deres have i den del imod banen? Skal man bare sige til sine børn at de ikke må være i den nordlige ende af haven, når toget kommer kørende forbi?

Jeg antager at det er en væsentlig påvirkning det kan have, siden man vælger noget så drastisk som at ekspropriere folk fra deres huse.

Til samme møde, blev der gjort opmærksom på, at der skulle ryddes træer og buske i en zone på 10 meter fra midt af skinner og ud til siderne, for at hindre mulighed for nedfald på kørebanen.

Vi er glade for den begrønning der er langt banen, da det gør at man ikke føler man bor så tæt på banen, som man egentlig gør. Og en fjernelse af denne, vil give et mere koldt udtryk. Vi er godt klar over, at det ikke er en mulighed at plante nye træer og buske, da disse vil skabe samme problematik som det eksisterende, men et alternativ burde være at kunne finde i beboelsesområder. Specielt nu da vi også bor ved en kurve og dermed kan forvente master pr. 10-15 meter.

Samlet er vi bange for, at vores hus vil falde markant i værdi, hvis alt bliver blottet og ikke forsøgt skjult, som tidligere.

Vores forslag vil være, at nu banen skal forbedres, støjgenekravene på de 64 dB alligevel ikke bliver overholdt, at man etablerer et støjhegn med mulighed for begrønning på den ene side, imod banen, i de beboelsesområder som er værst ramt. Ligesåvel som det skal ske for ændring af veje o.l. Altså alle andre arbejdsgruppe som også har med støjbelastning af gøre.

I forbindelse med anlægsarbejdet, er jeg, fra mit virke, godt klar over de støjgener der kommer i forbindelse med etablering af pæle, spuns o.l.

Det er dog mig uforstående, at vi som borgere blot skal acceptere dette upåagtet af tidspunkt fra BaneDanmarks side, når der alle andre steder i landet er et regelsæt for hvornår der må støjles med et bestemt antal dB, og ikke mindst i hvilket tidsrum.

Jeg antager ikke at anlægsarbejdet kan undgås, men man er nødsaget til at kigge på optimeringer i forhold til at komprimere arbejdet med meget støjende arbejde, således det bliver til gene i en kortest mulig periode. I denne periode ville de berørte kunne genhuses, tage på ferie o.l.

Det er sådan vi bliver bedt om at gøre det alle andre steder, da vi skal tage hensyn til de folk der bor tæt på støjgenerne, så det samme må selvfølgelig også forventes vil ske i forbindelse med et sådan anlægsarbejde.

I forbindelse med støjgener og vejledning fra AT kan det læses på følgende:

<https://arbejdstilsynet.dk/da/regler/stoj/horeskadende-stoj>

Afsluttende, hvordan forholder jeg mig til muligheden for at mit hus falder markant i værdi, grundet dette arbejde?

**Høringssvar til Elektrificering og opgradering af Fredericia-Aarhus, vedrørende bro 20808.**

Nedenstående fremsendes på vegne af:

Boris & Louise Hoyer Mathiasen, Århusvej 68, 8660 Skanderborg  
Mette Aschlund Nygaard, Damagervej 3, 8660 Skanderborg  
Kate & Preben Rode, Århusvej 66, 8660 Skanderborg  
Tom Doo Larsen, Damagervej 2, 8660 Skanderborg  
Mariann & Søren Gehrt, Århusvej 55, 8660 Skanderborg  
Karen Schelde & Laurits Terkildsen, Damagervej 5, 8660 Skanderborg

Vi ønsker at indgive høringssvar på muligheden, for at bro 20808 nedrives uden genopførsel.

Bro 20808 som fører Bjertrupvej over banelegemet, anvendes både som adgangsvej for 2 ejendomme, hvoraf der på den ene drives en kattepenion med tilhørende trafik, samt som forbindelsesvej imellem de nordvest- og sydøstlige dele af byen Stilling. Bro 20808 er den ene af 2 broer i byen Stilling, der forbinder de 2 bydele som banens gennemskæring af byen giver.

Ved en eventuel nedlægning af broen vil byen miste 50% af sine overgangsmuligheder hvilket også vil påvirke de 2 ovenstående ejendomme, foruden de personer der dagligt af arbejdsmæssige og rekreative formål ønsker at krydse banen.

Fra Århusvej i Stilling til industriområdet mod E45 findes i dag en række sti muligheder (både nord og syd om ejendommen Bjertrupvej 1) der gør at broen flittigt benyttes som overgang for personer på vej til og fra arbejde i industrikvarteret ved Niels Bohrs Vej. Bro 20808 bruges også i vidt omfang af lokale beboer som forbindelse til det bagvedliggende rekreative område ved Blomsterkvarteret der er placeret imellem Niels Bohrs Vej og banen.

Bjertrupvej fungerer til stadighed som kirkesti og tidligere skolesti til den nærtliggende Stilling Kirke og daværende Stilling Skole (på Århusvej 51), og har været markeret som dette på kort dateret tilbage til 1816.

Ovenstående afsendere ønsker herved at understrege vigtigheden af at bibeholde forbindelsen som i dag udgøres af bro 20808.

Med venlig hilsen

Boris Hoyer Mathiasen

### **Bro over banen ved Bjertrupvej i Stilling**

Efter at have deltaget i borgermøde i Skanderborg d 29 maj 2017, er det blevet endnu mere klart for os at broen over banen ved Bjertrupvej i Stilling ikke bør erstattes med en ny bro, hvor der også kan køre biler. Allerhelst så vi gerne at broen blev fjernet, men er det ikke en mulighed ønsker vi at man erstatter broen med en gangbro til cykler og gående.

Vores matrikel Damagervej 8, Stilling, støder op til Bjertrupvej, og op til banelegemet og ligger under vejniveau. Såfremt man erstatter nuværende bro med en ny, vil vejen og det støttende fundament som skal forhindre jordskred, blive meget højere og mere synlig. Det er vi ikke interesseret i.

Derudover hørte vi, på borgermødet, at det hus der ligger på Bjertrupvej på den anden side at banen, vil have mulighed for udkørsel på Niels Bohrs Vej.

Der er således ikke længere grundlag for en ny bro til køretøjer.

## Broen på Toldbodvej i Vejle

Nedenstående fokuserer på anlægsarbejdet i forbindelse med hævnningen af broen på Toldbodvej i Vejle.

1. I materialet (og her henviser jeg til diverse fagnotater) er det angivet, at der vil ske en midlertidig ekspropriation af en del af vejen Ved Vandværket, som ligger i umiddelbar nærhed til den omtalte bro. Det har ikke været muligt at få oplyst på Borgermødet i Vejle, hvad arealet egentlig skal bruges til, men jeg har nu læst mig til, at den skal bruges som adgangsvej til broen. Det har jeg to bemærkninger til:

-Overfor nummer 24 og overfor nr. 26 på omtalte vej og altså på den nordlige side af Ved Vandværket er der en række mindre Mirabelletræer; træerne står faktisk langs det hegn, som afspærker baneområdet. De er rigtig flotte, især når de blomstrer. Desuden spærre de delvist for udsynet til det mindre kønne baneterræn. Af æstetiske årsager bør de bevares.

-Ved Vandværket er en fredelig vej. Biltrafikken er meget lille, idet vejen er blind. Det er rigtig godt. Børnene på vejen færdes derfor frit og trygt, men desværre ser jeg som tidligere skrevet i et af fagnotaterne, at vejen skal anvendes som kørselsvej for diverse også tunge arbejdskøretøjer til broarbejdet. Det er ikke hensigtsmæssigt, og det vil genere vejens beboere, som i forvejen skal leve med støjgener fra selve arbejdet med broen. I stedet kunne tilkørslen ske via Mågevej, hvor der ikke er boliger i nærheden.

2. Det er angivet i fagnotatet "Støj og vibrationer", at arbejdet med at hæve broen især skal foregå i weekender og om natten. Der står også, at arbejdet er forbundet med væsentlige støjbelastning. Det er ganske uacceptabelt. Desværre har det slet ikke været muligt på Borgermødet at få oplyst bare et cirkatal for antallet af nætter og weekender med støj. Det har heller ikke været muligt at få nogle oplysninger om de specifikke rettigheder, man som borger må have i den forbindelse. Med andre ord: Der skal bygges så støjsvagt som muligt, også selv om det bliver dyrere, og borgerne i umiddelbar nærhed bør have en betydelig kompensation. Endelig bør de oplyses om deres rettigheder.

Ole Døssing  
Ved Vandværket 22  
7100 Vejle

## Kattrupvej

Beborende på matrikelene 3q-3l-3m-9 er ved borgermødet den 30-5-2017 i århus blevet bekendt med banedanmarks retningslinjer vedrørende bevoksning langs banen.

Vi nyder i dag godt af den bevoksning der gror på en ca 50 meter strækning ud for vores matrikeler. Denne bevoksning afskærmer udblikket til banen og giver derved ikke indtryk af at bo så tæt på banen som vi gør.

Vi er klar over at den bevoksning der gror langs banen ikke er at betragte som støj dæmpende, men den psykologiske effekt her af er ikke at fornægte. Vi er samtidig blevet bekendt med at der på stykke ved de nævnte matrikeler, vil blive ekseproberet en strækning hvor der i dag står 3 store træer der er med til at skærme udblikket til banen. Fjernes disse træer samt bevoksningen langs med banen, vil der blive frit udsyn til banen og den aktivitet der foregår her.

Vores forslag er at der på den strækning hvor der i dag er bevoksning opsættes et støj værn, dette vil sænke den støj der kommer fra banen og denne vil der ved ikke være så "påtrængende", selvom der vil være frit udblik til banen. Samtidig vil denne kunne tage noget af det vindpres som bevoksningen i dag er med til at sprede.

Vi forstår at Banedanmark er forpligtiget til at opsætte hegn/afskærmning op langs banen hvor den følger vej eller anden befærdet strækning. Det vil derfor ikke være forbundet med væselig mereomkostning at opsætte støj værn fremfor anden afskærmning.

På borgermødet blev det fremlagt at man påtænkte at lede trafikken igennem Enslev og Kattrup når broen over Houvejen skal udskiftes.

Dette vil give store trafikale problemer da Enslevvej/Kattrupvej ikke er af en beskaffenhed det tillader en så stor trafik mængde at passere. Dette emne blev også taget op på borgermødet den 30-5-2017 og det blev aftalt at alternativer skal undersøges.

To beboere vil blive direkte berørt af udskiftningen af broen på Kattrupvej, da vejen vil blive hævet. Der kan her være bekymring om det kan resultere i at der ledes mere vand ned mod grundene ved regn. Det henstilles til at der tages højde til dette ved anlægning af vejen.

Der er på ekseproberings kortet indtegnet således at der på matrikel 3l anlægges dæmning over den eksisterende indkørsel, dette betragtes som en fejl og forventes ændret ved udførsel.

Der er på kortet ikke indtegnet noget da kortet ikke tillader visning i det omtalte område.

**klage over servitut på vores matrikel på Ibæk Strandvej 200, 7100 Vejle**

vi har via vores digital post fået oplyst at BaneDanmark har pålagt vores matrikel en servitut. Det vil vi gerne protestere over da vi ikke ønsker og ej heller har planlagt at fælde træer i vores have. Vi har stor nydelse af vores træer, hvilket også beriger fuglelivet i haven. Vi kan ikke på nogen måde se det kan være vores udfordring at finde ud om træerne er i passende længde og det kan heller ikke være rigtigt at vi selv skal forestå og betale for en eventuel beskæring.

vi ser frem til at høre fra jer.

med venlig hilsen

Michael Damgaard Jensen og Vibeke Qvist Kring

Ibæk strandvej 200 7100 Vejle

**Vedr. Tab af ejendomsværdi på Solvej 1, 7120 Vejle Ø.**

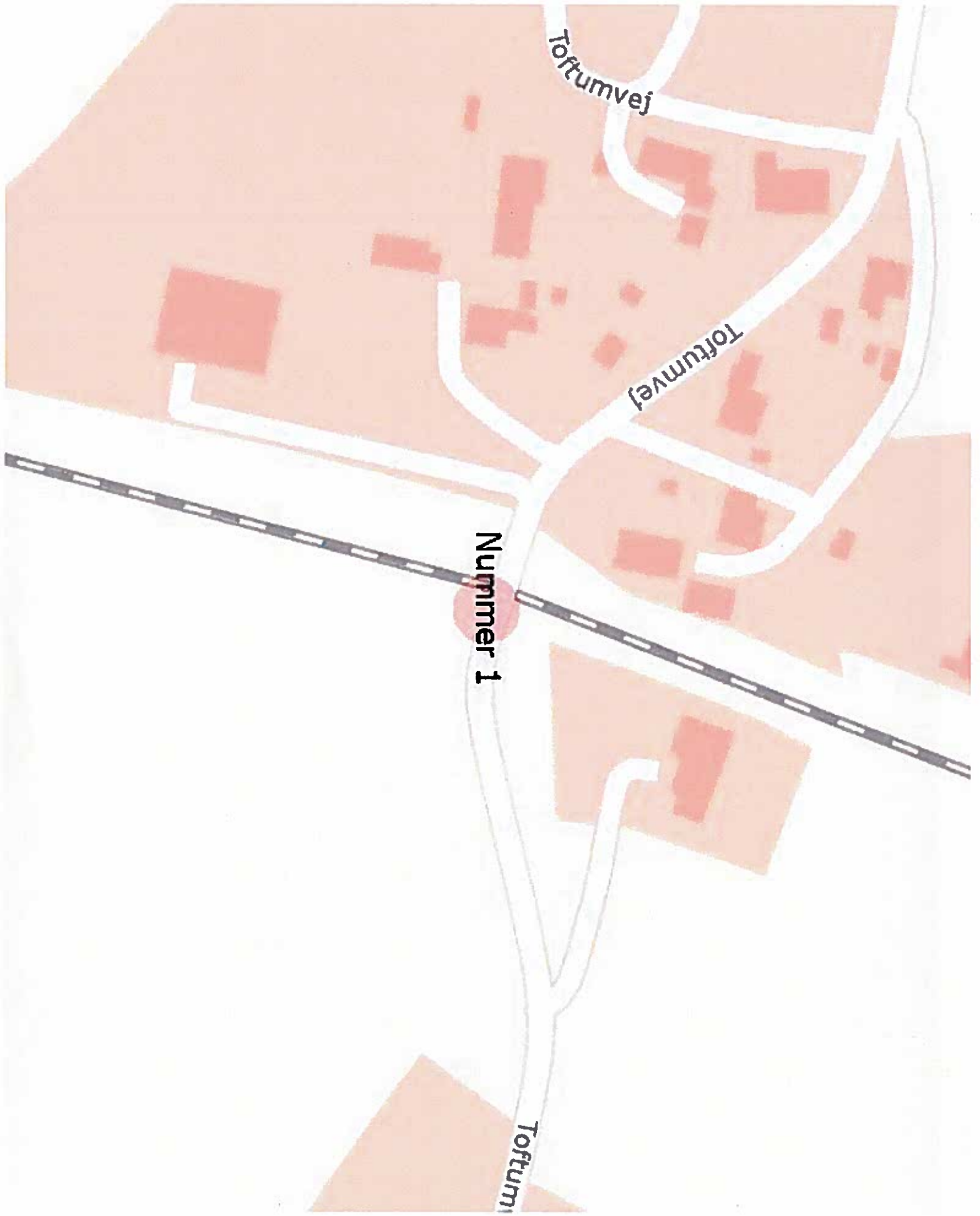
Vedr. Tab af ejendomsværdi ifm. Elektrificering af jernbanen.

Vi har byggeplaner på adressen: Solvej 1, 7120 Vejle Ø. I denne forbindelse vil vores havudsigt væsentligt forringes pga. De opstillede kørepæle/ledninger samt evt.mere støj fra flere og hurtigere togkørsler. Hvorledes vil I godtgøre mit økonomiske tab???

Mvh. Jan Christensen, tlf. 26173554

### **Toftumvej – Landbrugsvej**

Toftumvej og broen over banen er i dag den eneste mulighed for at passere jernbanen med landbrugsmaskiner i området, Børkop, Gauerslund, Gårslev og Brejning uden at skulle helt til Fredericia. Andre tunneller i området måler ikke 4 meter i højden. Landbrugsmaskinerne er blevet væsentlig større end da den nuværende bro blev bygget. Derfor opfordrer vi til at der bliver lavet en fremtidssikret løsning omkring toftumbroen, der opfylder standard kravene og hvor de største landbrugsmaskiner, med hensyn til brede, højde og vægt kan passere. Gerne i en løsning hvor biler og landbrugsmaskiner vil kunne passere samtidig i modsætning til i dag. Det skal nævnes at Toftumvej samtidig skolevej hvilket også bør indgå i overvejelserne.



**Pålæggelse af servitut på matr. nr. 14hm Viby By, Viby**

Vi skal hermed protestere imod pålæggelse af servitut på det pågældende matrikel nr. Det fremgår af det fremsendte materiale, at man med servituten vil sikre køreledninger mod væltede træer og nedfald af grene. Vi skal i denne forbindelse påpegede, at der er fremsendt et rids over området til matriklen. Heraf fremgår, at der er/vil blive anlagt en ny kommunal sti mellem matriklen og bane terrænet. Denne "bufferzone" overflødiggor efter vores opfattelse behovet for lysning af servituten.

Med venlig hilsen

Ulrik Kjær  
Fa. Henning Poulsen  
Thorvaldsensgade 34, 1.  
8000 Aarhus C

Fra Århus

Terræn af  
Viby By, Viby  
Århus Kommune

10

Åhavevej - kommunevej

Overgang nedlægges

Ny kommunevej

140f  
5

14hm  
6

14hc  
7

14hg  
8

8

14ht  
8

3

14dn  
24A

17bu

24

17en  
9

140ms

5

Ny søstestrøg

20

22

84

85

88

82

87

82

2

3

6

5

12

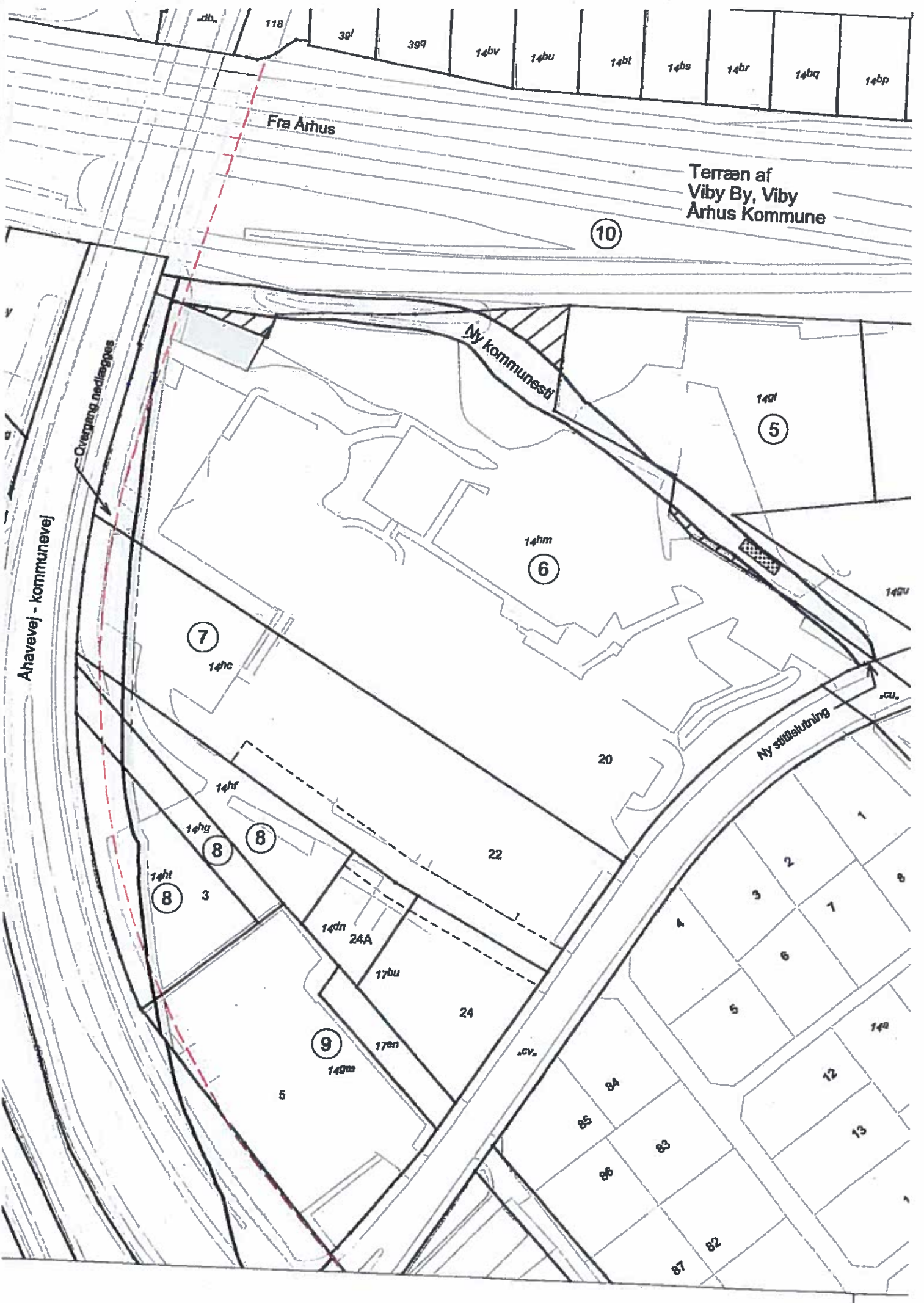
13

1

8

7

14a





Civilingeniør Henning K Poulsen  
Thorvaldsensgade 34  
8000 Aarhus C



18632276 / 54083331

07.06.2017

Vedr. 14hm Viby By, Viby

## Pålæggelse af servitut på din matrikel som følge af elektrificering af jernbanen Fredericia - Aarhus

*Du har allerede tidligere modtaget et infobrev fra Banedanmark vedrørende projektet. I dette brev stod der at du ikke var berørt. Banedanmark er blevet gjort opmærksomme på at denne formulering ikke var korrekt da din matrikel faktisk får pålagt en servitut.*

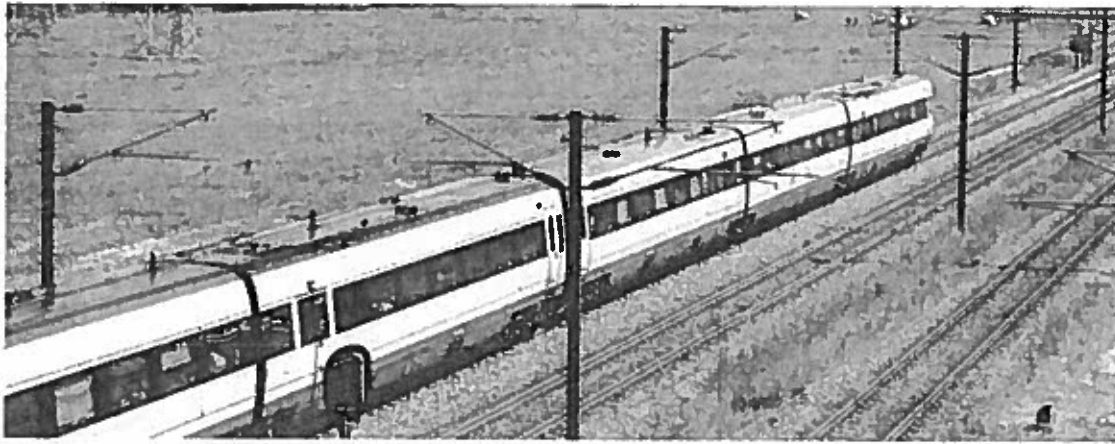
Banedanmark undersøger mulighederne for elektrificering og hastighedsopgradering af jernbanen mellem Fredericia og Aarhus. Projektet elektrificerer, og udretter kurver langs hele banen for at sikre, at der kan køre elektriske tog på banen med højere hastigheder, så rejsetiden bliver kortere. For at udrette kurverne og skabe plads til køreledningerne er Banedanmark nødt til at arbejde langs strækningen, og ombygge nogle broer.

Projektet er i høring netop nu. Gennem høringen er Banedanmark blevet gjort opmærksom på manglende information vedr. en el-driftsservitut som vi hermed vil gøre du opmærksom på. Vi forlænger samtidig fristen for indgivelse af høringssvar til 16. Juli 2017.

***Din matrikel vil i forbindelse med projektet få pålagt en servitut.***

Når banen er elektrificeret, vil der være opsat et køreledningsanlæg på strækningen. For at sikre køreledningerne mod væltede træer og nedfald af grene, vil matrikler langs banen blive pålagt en servitut om eldrift. ***Din matrikel vil som beskrevet blive pålagt denne servitut.*** Denne servitut pålægger begrænsninger i jeres råderet over matriklen, og fastsætter restriktioner på bevoksning, flagstænger, bygninger og lignende op til banen.





I forbindelse med selve anlægsarbejdet kan du forvente anlægsstøj, anderledes trafik i nærområdet og lysgener ved eventuelt nattearbejde. Visse ejendomme vil også få eksproprieret arealer midlertidigt eller permanent – disse har dog modtaget særskilt information herom.

På projektets hjemmeside kan du læse hele materialet, og på det dynamiske kort kan du se arbejdsarealer nær din matrikel: [bane.dk/fredericia-aarhus](http://bane.dk/fredericia-aarhus)

Her kan du desuden læse selve eldriftsservitutten, om at være nabo til banen og om bevoksning ved en elektrificeret jernbane.

Fra hjemmesiden er det også muligt at indsende høringsvar, hvis du har bemærkninger til projektet.

Hvis du har spørgsmål er du også velkommen til at kontakte projektet på mail:

[opgraderingfa-ar@bane.dk](mailto:opgraderingfa-ar@bane.dk).

Eller ringe til vores specialist Henry Martensen på telefon: 41 87 99 42

Venlig hilsen

**Magnus Bros Rasmussen**

Projektleder

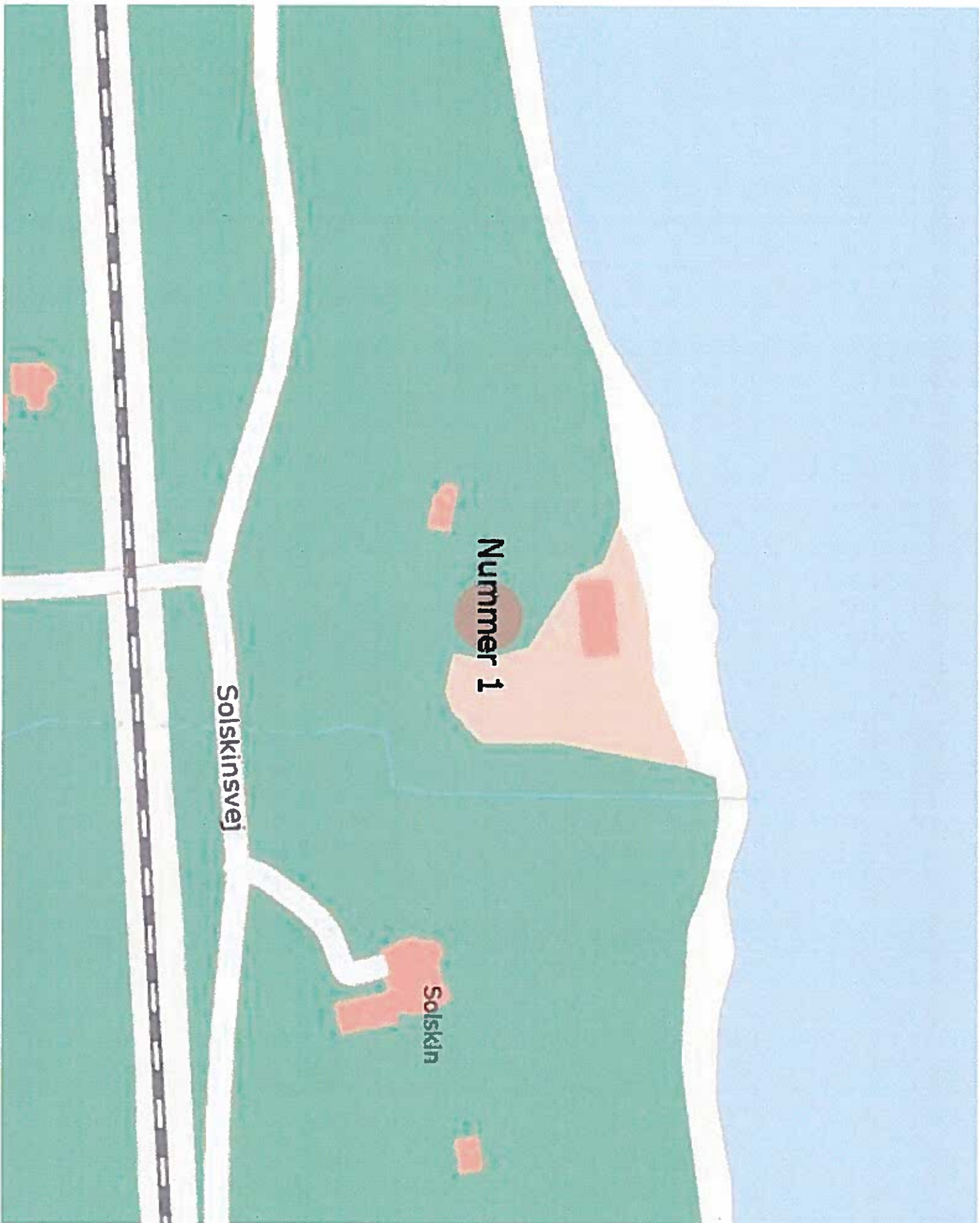
Anlægsudvikling

**Elektrificerings påvirkninger på fredskov, Munkebjergskoven v. Vejle. De største oppositioner mod planerne om elektrificering.**

Pga. elektrificeringen vil man skulle fælde et bredt bælte af træer i bl.a. fredskov. Naturskønne omgivelser i fredskov, hvor banen pga. træer og bevoksning er afskærmet til at være mindre skæmmende end ellers. Med det brede bælte af træer og bevoksning, der pga. elektrificeringen skal fældes, bliver banen langt mere synlig. Ligeledes vil det naturlige støjværn i form af træer samt bevoksning blive hæmmet. Elektrificeringen vil gøre banen mere skæmmende - både visuelt og lydmæssigt.

Træer og bevoksning virker som et naturligt værn - det må ikke fjernes!

Som grundejere i fredskov, og af grund, der støder op til banen, er vi forvejen underlagt restriktioner mht. brugsret. Yderligere indskrænkninger med nye servitutter vil vi modsætte os.



Vedr. pålæggelse af servitut på privat ejendom.  
45 p Vinding By, Mølholm

Vejle 18-6-2017

Vi er i et brev fra Bane Danmark blevet gjort opmærksom på at vores matrikel er omfattet af projektet om elektrificering af jernbanen mellem Fredericia og Århus.

Ud fra de oplysninger der indgår i hhv. brevet og medsendte links, kan vi forstå at kommunen mener at vi kan holdes ansvarlige for at fjerne bevoksning, der kan have indvirkning/forstyrre de nye køreledninger op til 10 meter fra midten af skinnerne.

På nuværende tidspunkt er træer og buske på vores ejendom med til at skærme for både lyd og udsyn til banen. Det vil således være til meget stor gene for os, hvis denne lydafsikærmning skal fjernes. Vi skal derfor gøre opmærksom på, at vi har krav på kompensation for denne gene og for det tab vi lider ved, at vores ejendom vil falde i værdi. Subsidiært kræver vi, at det pålægges kommunen at opføre og afholde udgifter til, at træer og buske erstattes med andet tilsvarende lydafsikærmning.

Hvis der skal fældes/fjernes/beskæres større bevoksning på vores grund, grundet statsligt arbejde udenfor vores grund, kan vi ikke acceptere at vi for egen regning skal fjerne dette.

Vi gør i øvrigt opmærksom på, at kommunen ikke kan stifte en servitut på vores ejendom uden vores samtykke idet vi er ejere af både ejendommen og grunden, hvorfor vi er påtaleberettiget og dermed som udgangspunkt de eneste der kan stifte en servitut på ejendommen. Vi skal derfor anmode om, at få en redegørelse fra kommunen som indeholder en henvisning til den hjemmel de mener at have til at pålægge vores ejendom en servitut.

Vi søger herudover aktindsigt i sagen som helhed efter forvaltningslovens § 9 og offentlighedslovens § 7, idet vi ønsker et bedre overblik over projektet og hvad dette kommer til at betyde for værdien af vores ejendom.

## fald i ejendomsværdi. Dårligere udsigt

Først vil jeg beklage at i ikke sendte en indbydelse til det orienteringsmøde, der åbenbart har været i Horsens om projektet. Hørte det først bagefter fra en nabo. I kan jo ikke regne med at alle læser lokale aviser, eller hvor det har været annonceret. Det samme skete i 2011 hvor I byggede ny bro ud for mit hus.

I mange år har jeg haft udsigt til en grøn skrænt og mirabelletræer. Bagved dem kørte toget. Gangbroen lå længere hen mod nr 58 og jeg kunne ikke se den indefra. Så kom der pludselig nogle mænd og målte op til ny bro lige ud for mig, uden at jeg var orienteret. Så røg mirabelletræerne og den gode udsigt. I stedet kikker jeg nu ind i nogle ret store og ikke særlig kønne bro-ben. Fik dengang at vide af en ejendomsmægler at min ejendom var faldet i pris med 175.000 kr. Det meddelte jeg jer. Nu kan jeg så se frem til flere master og køreledninger, samt fældning af alle de træer, på hver side af banen, der trods alt pynter lidt på det hele. Jeg har ingen forventninger om at jeg kan stoppe projektet, men jeg bliver virkelig bekymret for om jeg nogensinde kan få solgt mit hus, når jeg som lidt ældre gerne vil herfra. Og jeg forventer en klækkelig erstatning, evt. et løfte om at I køber det, hvis jeg ikke kan komme af med det. Det skal siges, at hvor de fleste her på vejen har toget i baghaven, har jeg det i forhaven, da jeg har indkørsel, indgang og terrasse ud til banen. Så det er svært at vende ryggen til. Og det er ikke et ældrevenligt hus, så jeg må herfra på et tidspunkt, og har brug for penge til at finde et nyt sted.

**Høringssvar fra Horsens Museum**

Horsens Museum henviser til tidligere fremsendt arkivalsk kontrol (november 2015). Den arkivalske kontrol beskriver overordnet den viden, museet for nuværende har om jordfaste fortidsminder/arkæologiske interesser samt beskyttede diger indenfor projektområdet. Den arkivalske kontrol omfatter både Horsens og Hedensted kommuner. Siden den arkivalske kontrol blev udarbejdet, er Hedensted Kommune som arkæologisk ansvarsområde overgået til VejleMuseerne. Arkivalsk kontrol er vedhæftet.



Banedanmark  
Anlægsudvikling  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

Uddannelse og Arbejdsmarked  
Horsens Museum

Sundvej 1A, Postboks 42  
8700 Horsens  
Telefon: 76292350

Fremsendt via mail til [mbra@bane.dk](mailto:mbra@bane.dk)

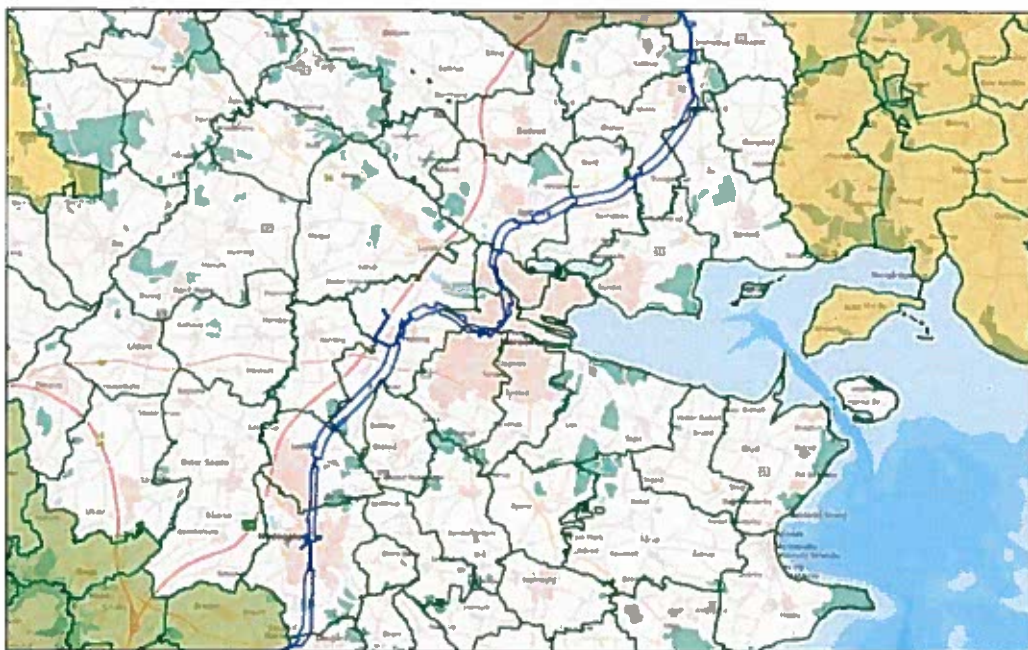
[musamk@horsens.dk](mailto:musamk@horsens.dk)  
[www.horsensmuseum.dk](http://www.horsensmuseum.dk)

Sagsnr: HOM 3337

Vedr. elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia – Aarhus

Arkivalisk kontrol jf. Museumslovens kap.8 §23/§25 forud for elektrificering af banestrækning gennem Horsens Museums ansvarsområde.

Dato: 25. november 2015



Undersøgelseskorrideren i Horsens Museums ansvarsområde. Kort@gst.dk

## Arealerne

Der er af BaneDanmark udpeget en undersøgelseskorridor, som for Horsens Museums ansvarsområde omfatter Horsens og Hedensted Kommuner. Undersøgelseskorridoren er i omegnen af 40 km lang. Korridoren er på langt størstedelen af strækningen gennem museets ansvarsområde 400 meter bred. Korridorens afgrænsning er markeret med blå streg.

En del af det udpegede bruttoareal består af eksisterende banematrikel. Denne er *som udgangspunkt* ikke interessant arkæologisk, idet der må forventes at være gennemgribende strukturskader inden for disse arealer som følge af de anlægsarbejder, som er udført i områderne i forbindelse med banens anlæggelse og drift. Der kan dog forekomme undtagelser, disse tages der stilling til i forbindelse med at de konkrete anlægsprojekter fremlægges.

## Den arkivalske kontrol

Den arkivalske kontrol er foretaget med henblik på at give et første indtryk af de bevaringsinteresser for jordfaste fortidsminder, som kan være indenfor projektområdet. Endvidere nævnes en del af de beskyttede diger, som findes i området – og de fremgår af de kort som bringes i det følgende.

Der foretages herefter en gennemgang af projektområdet med henblik på at kortlægge den viden, museet har i dag ud fra tilgængeligt kort- og luftfotomateriale sammenholdt med oplysninger fra Kulturstyrelsens nationale database Fund og Fortidsminder.

Ved gennemgangen er der, ud over det anførte projektområde, også set på en bufferzone, idet tilstedeværelsen af mange fortidsminder i nærområdet også kan have betydning for vurderingen af projektområdet. Fundlokaliteter kan eksempelvis have et tilknyttet areal, altså en sikker eller estimeret udstrækning.

Gennemgangen foretages fra nord mod syd. De i teksten nævnte sb. numre fremgår af listen, hvor der er en kort beskrivelse af de enkelte fund og hvad deres datering er. De første seks cifre i lokalitetsnummeret er et såkaldt stednr, som er en talkode for sognet, som tidligere var den administrative enhed, man arbejdede indenfor, da registreringerne af fortidsminderne påbegyndtes i 1800-tallet. Listen omfatter også de sb. numre, som ligger i vores buffer. Disse er mærket med rød farve. De hvide numre er altså de, som ligger inden for projektarealet. Se bilag 1. På alle viste kort nedenfor er kun medtaget de sb. registreringer, som ligger inden for projektområdet samt bufferen (100 m).

Der er mange fortidsminder inden for projektområdet i Horsens og Hedensted Kommuner. Horsens Museum må anbefale, at Bane-

Danmark, når de konkrete anlægsarbejders placering og omfang er kendt beder os om vurdering af den konkrete trussel. Fraværet af registreringer betyder ikke, at der ikke kan være skjulte, jordfaste fortidsminder på stedet, hvorfor forundersøgelser anbefales med henblik på at afklare dette.

Såfremt man måtte ønske det kan museet udarbejde en egentlig arkæologisk analyse.

### **Kap. 8 Nyere tids interesser og fortidsmindebeskyttelseslinjer.**

For projektarealerne indenfor Horsens Kommunes varetages dette fagområde af Horsens Museum. Vurderingerne på nyere tid vil *hovedsageligt* omfatte eksisterende jernbanebroer, hvor der kan være bevaringsinteresser af varetage. Der kan også være kulturmiljøinteresser at se på. Horsens Museum ønsker at afvente en detailarbejdsplan, før der laves en vurdering af disse interesser.

De med orange streg viste diger er beskyttede og der kræves dispensation fra de berørte kommuner, her hhv. Horsens og Hedensted, såfremt anlægsarbejderne i forbindelse med banearbejderne berører disse (gennembrud, underboringer eller andre ændringer, også midlertidige). Digerne har således både en nyere tids vurdering, som skal ses på – og arkæologiske forhold, idet der er tale om fortidsminder, hvor vi i forbindelse med gennembrud ønsker at lave mindre, arkæologiske undersøgelser. Forud for udarbejder vi en nøjere vurdering af det enkeltes diges alder og oprindelse.

Forvaltningen af nyere tid i Hedensted Kommune varetages af Glud Museum, hvorfor der skal rettes henvendelse til dem om arkivalisk kontrol på nyere tid i dette område. Kommunerne er myndighed i forh. til dispensationer vedr. diger og fortidsmindebeskyttelseslinjer.

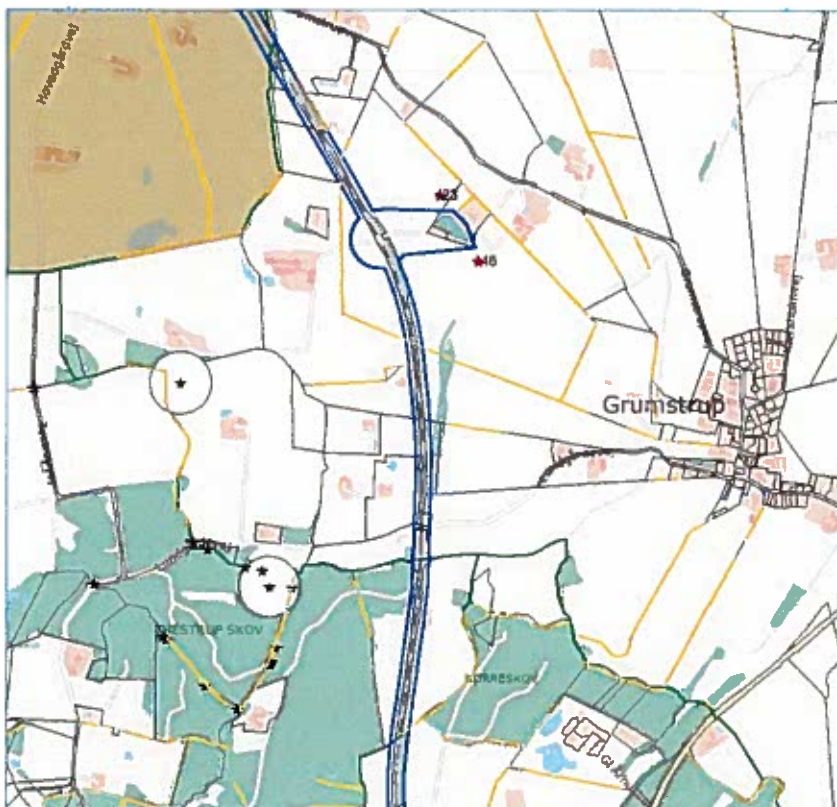
Fortidsmindebeskyttelseslinjer er nævnt hvor disse berøres af projektområdet.

Der findes ikke Kulturarvsarealer inden for korridoren i Horsens og Hedensted Kommuner.

## **Horsens Kommune**

### **Vedslet Sogn (160511)**

Sb.160511-23 og 46 i *nærområdet* til projektareal ved bro/overkørsel mellem gårdene Keilstrupgård og Dueholm. Her er risiko for yderligere fortidsminder. Der er i området en del beskyttede diger.



Den nordligste del af projektområdet, Vedstet sogn.

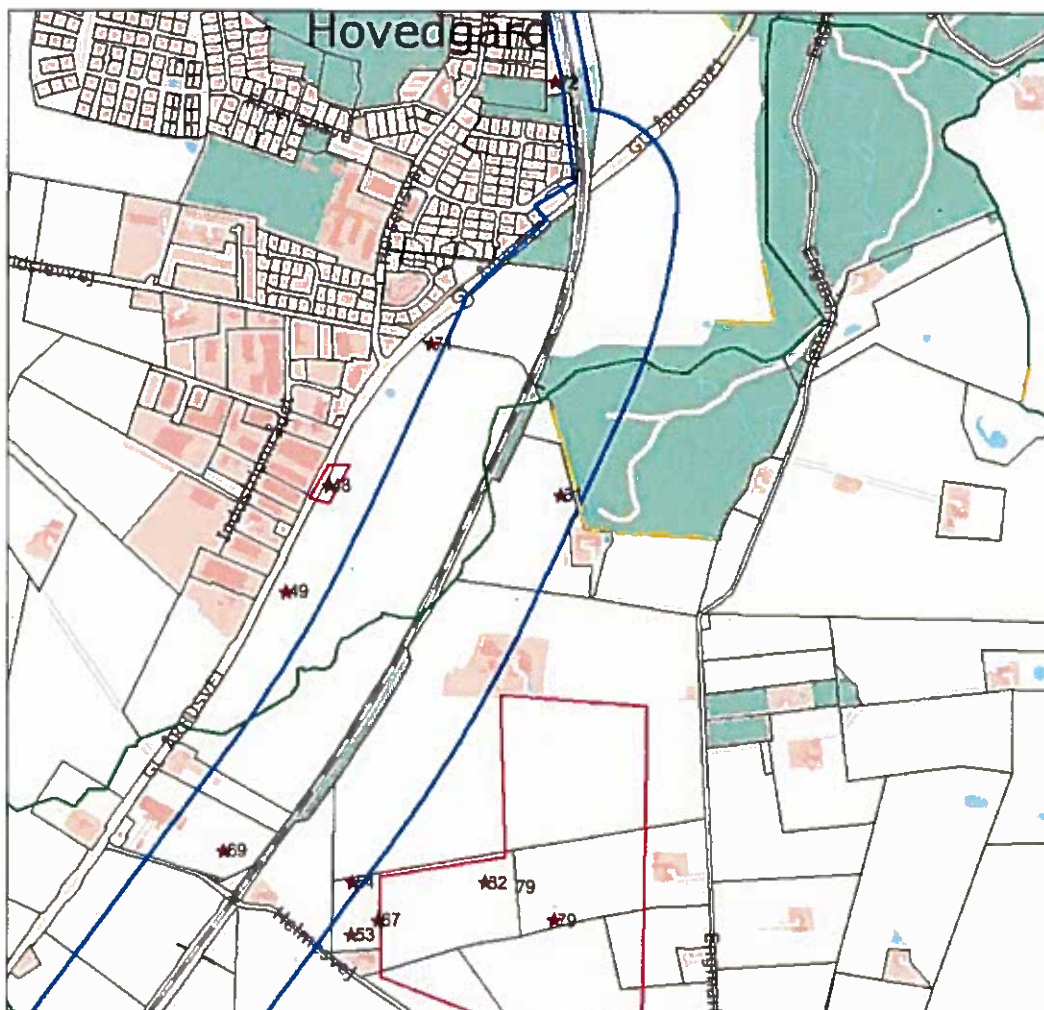
Kort:©gst.dk

**Kattrup Sogn (160504)**

(Testrup ejerlav): ingen reg, hverken i eller udenfor projektareal.

**Ørridslev sogn (160514)**

160514-72 i Hovedgård enkeltfund fra enkeltgravskultur. Akkurat uden for projektområde ses 160514-48, 49 og 71 alle jernalderfund heraf både urner og bopladsgruber, heraf ét med areal. Se herunder. Det kan her forventes, at der er bopladsområde også over mod banen.



Området syd for Hovedgård. Del af Ørridslev Sogn og Søvind sogn. Sognegrænser ses med grøn strek.

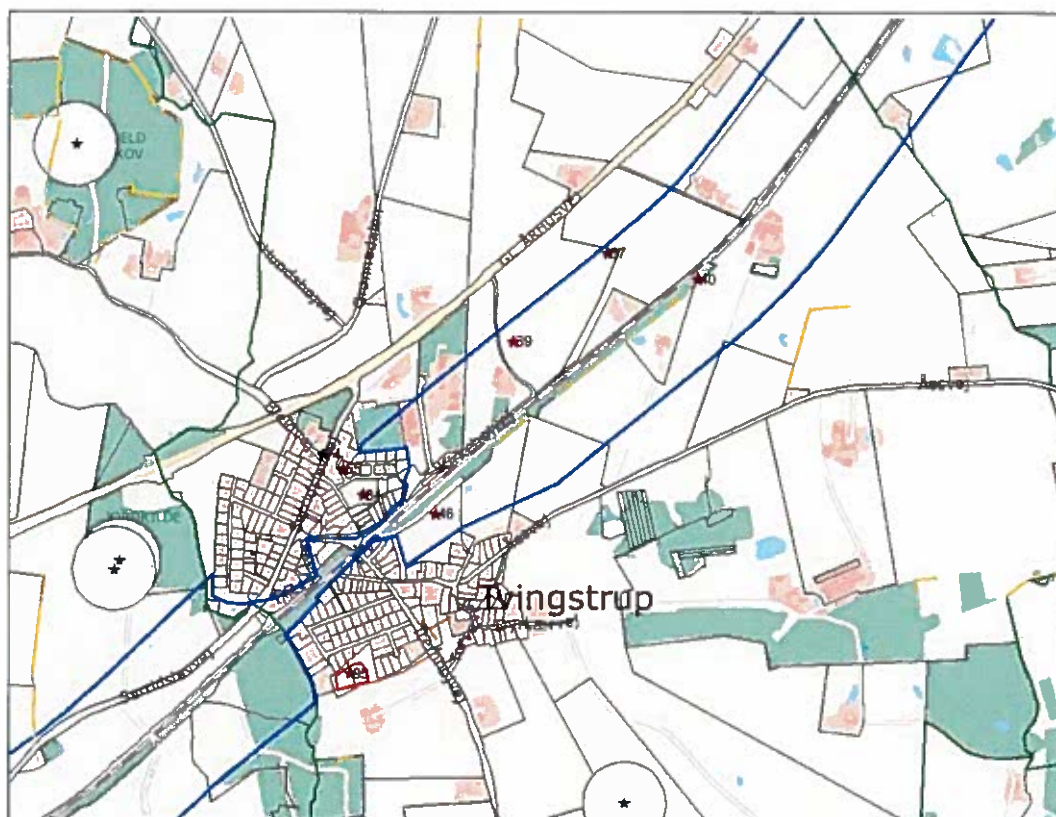
kort@gst.dk

160514-39, 40, 67 inden for projektområde, nord for Tvingstrup. Heraf er sb. 40 en gravhøj fra bronzealderen, hvor der ved anlæggelsen af jernbanen blev fundet to egekistebegravelser, som ikke blev fagmæssigt undersøgt, men et bronzesværd blev givet til den lokale entreprenør. Ved nærmere eftersyn synes det sandsynligt, at afsætningen af gravfundet nær banen er forkert, idet der ca. 150 meter sydøst for afsætningen dels findes et stednavn, som hedder Møgelhøj (betyder Storhøj), dels på reliefkortet kan iagttages en tydelig forhøjning. Endelig ses der på original-1 kortet en højsignatur på samme sted. Navnet Møgelhøj passer godt med, at den ældre bronzealders egekistebegravelser ofte er sket med efterfølgende opkastelse af en meget stor gravhøj. Højen er registreret d.d. og har sb. nr 160514-97. Helt afvises, at der kan have ligget en høj ved afsætningen sb. 40 kan det ikke, i så fald er den formentlig helt fjernet: på kort fra slutningen af 1800-tallet er der en mergel- eller sandgrav på stedet, så at der er taget materiale her er formentlig rigtig. *Stedet ligger inden for banematriklen, men bør forundersøges såfremt der skal udføres anlægsarbejde her eller lige i nærheden.* Her er desuden et beskyttet dige langs banen på dette sted. Se nedenfor.



Den nyoprettede gravhøj sb. 97 samt sb. 40.

Sb. 46, nær Tvingstrup By, er bopladsfund fra ældre romersk jernalder. Her ligger en del af *banematriklen* i det område, hvor der må forventes at være skjulte fortidsminder og som derfor skal forundersøges, såfremt der skal foretages anlægsarbejder på stedet. Området ligger i dyrket mark.



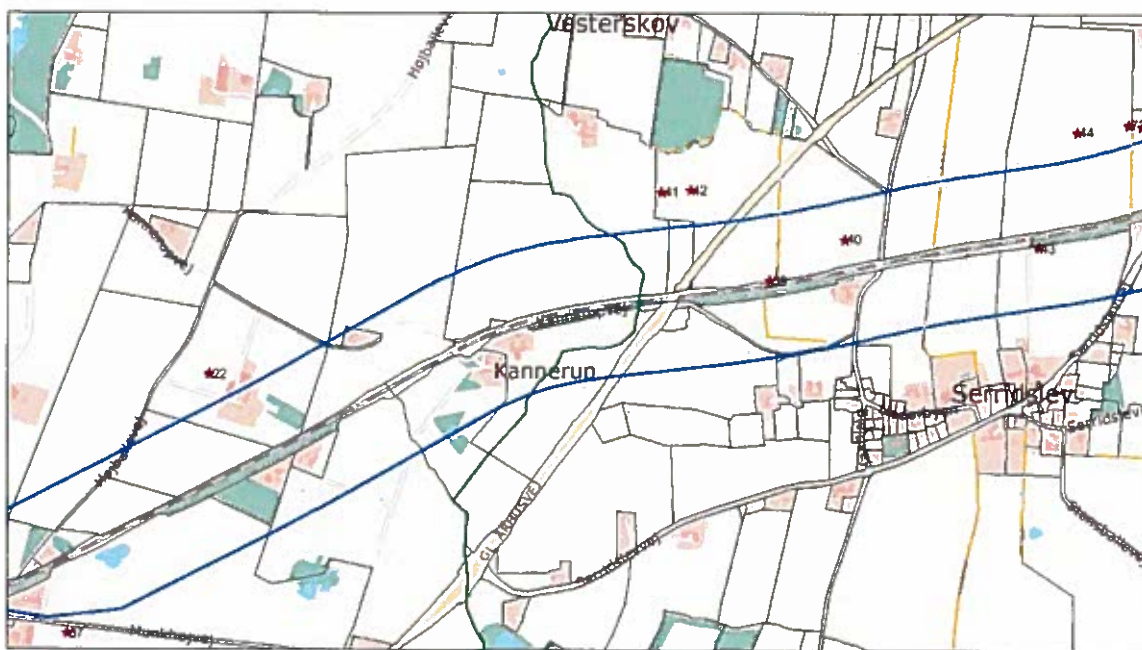
Ørrikslev Sogn, Tvingstrup

### Søvind Sogn (160508)

160508-31 øst for banen indenfor projektareal, lerkar i mark ved dræning. 160508-69 fund fra ældre førromersk jernalder, formentlig bopladsområde. 160508-54 fund fra urner og andre anlæg fra ældre jernalder. I nærområdet er registreret boplads fra ældre jernalder og desuden spor af marksystemer fra jernalderen i et større område. Desuden beskyttet dige i den nordlige del af området.

### Nebel Sogn (160506)

160506-43 er en sløjfet gravhøj tæt ved banen, lige uden for projektområdet. Afsætningen er muligvis lidt forkert her – højen ligger i virkeligheden ca. 60 meter øst for afsætningen. 160506-39 og 40: begge tomter af stendysser også tæt på banen. Der er i området risiko for flere overpløjede gravhøje og området er velegnet til alle typer aktiviteter i forhistorisk tid.

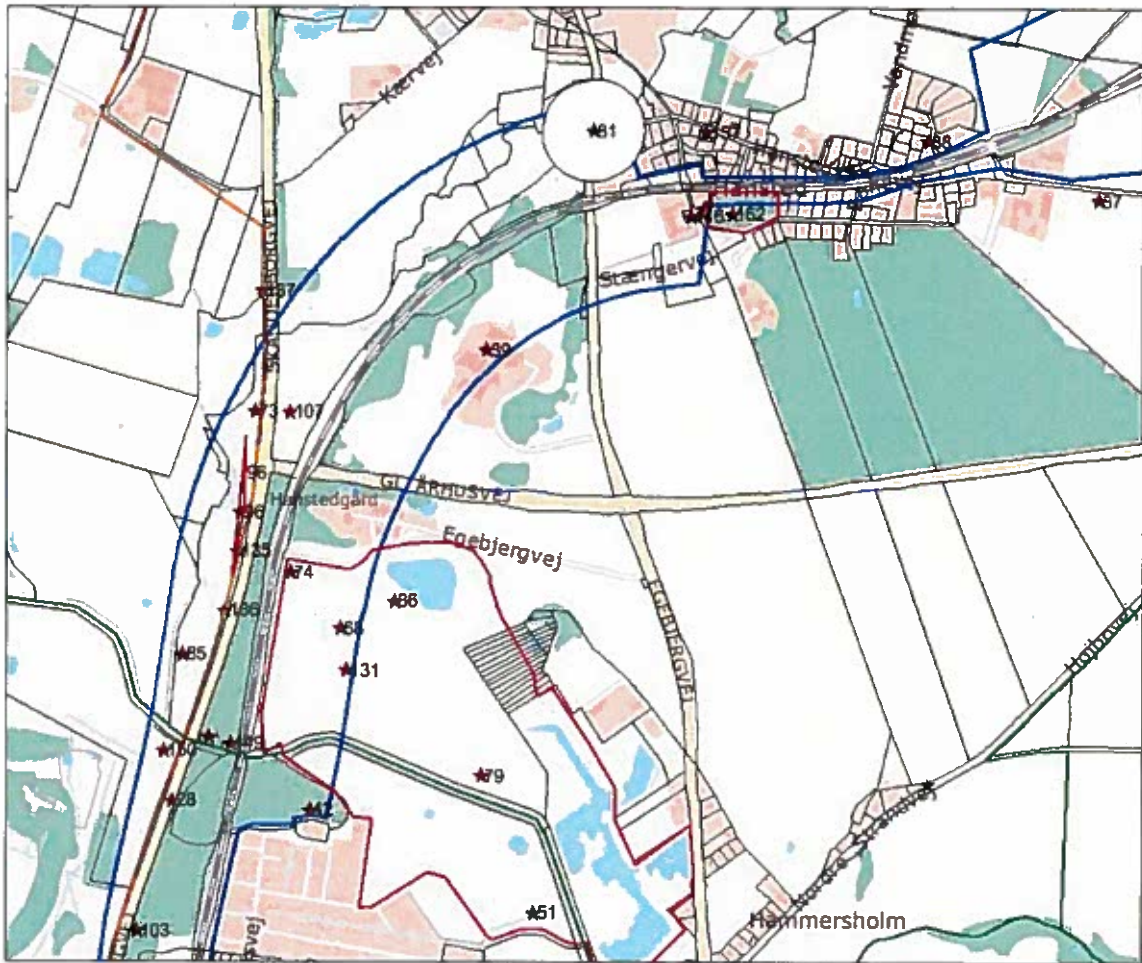


Projektområdet nord og nordvest for Serridslev, del af Nebel og Hansted sogne.

Kort@gst.dk

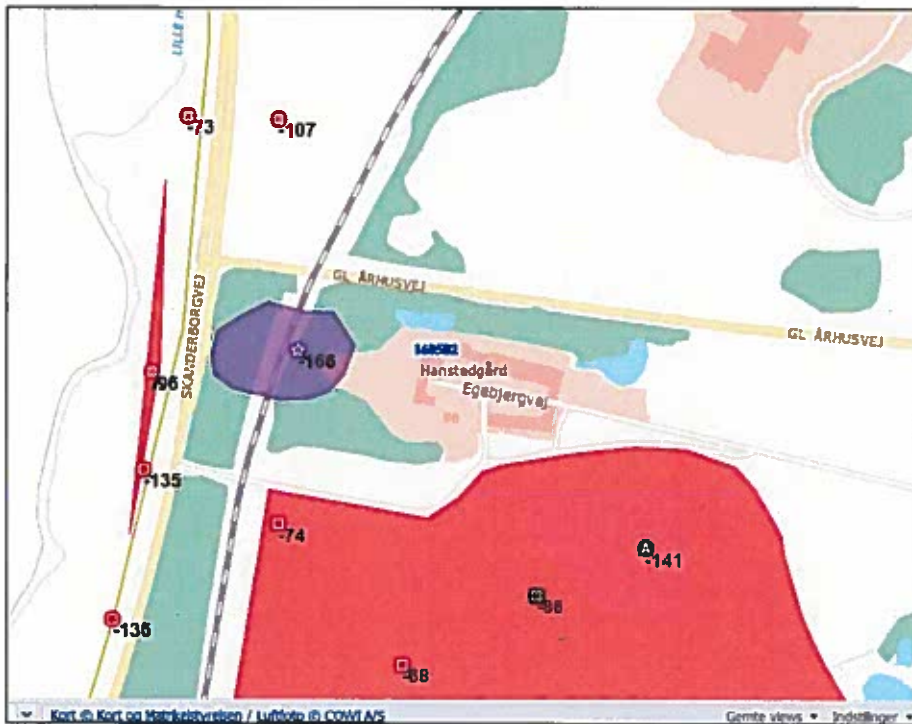
### Hansted sogn (160502).

I sognets nordlige del findes en del gravhøje, alle uden for projektområdet. Desuden rummer landsbyen Hansted en del registreringer, særligt omkring kirken. Sb. nr. 160502 – 116, 153, 162. Sb. 81 er en fredet vejbro udenfor projektområdet, og hvis beskyttelseszone derfor også berøres. Sb. 39 er en sløjfet rundhøj og andre fund under eksisterende bygninger.



kort@gst.dk

Området ved Hansted. Den fredede vejbro ligger i og afkaster en beskyttelseszone, som rækker ind i projektområdet. Sognegrænsen ses i Hansted Å. Sb.166 Voldstedet på Hanstedgård, som banen skærer igennem, er ikke på dette kort, da sb. punktet først er oprettet d.d. Se andet kort herunder. Med rød streg ses areal knyttet til nogle af sb. numrene inde i den fossile fjord.



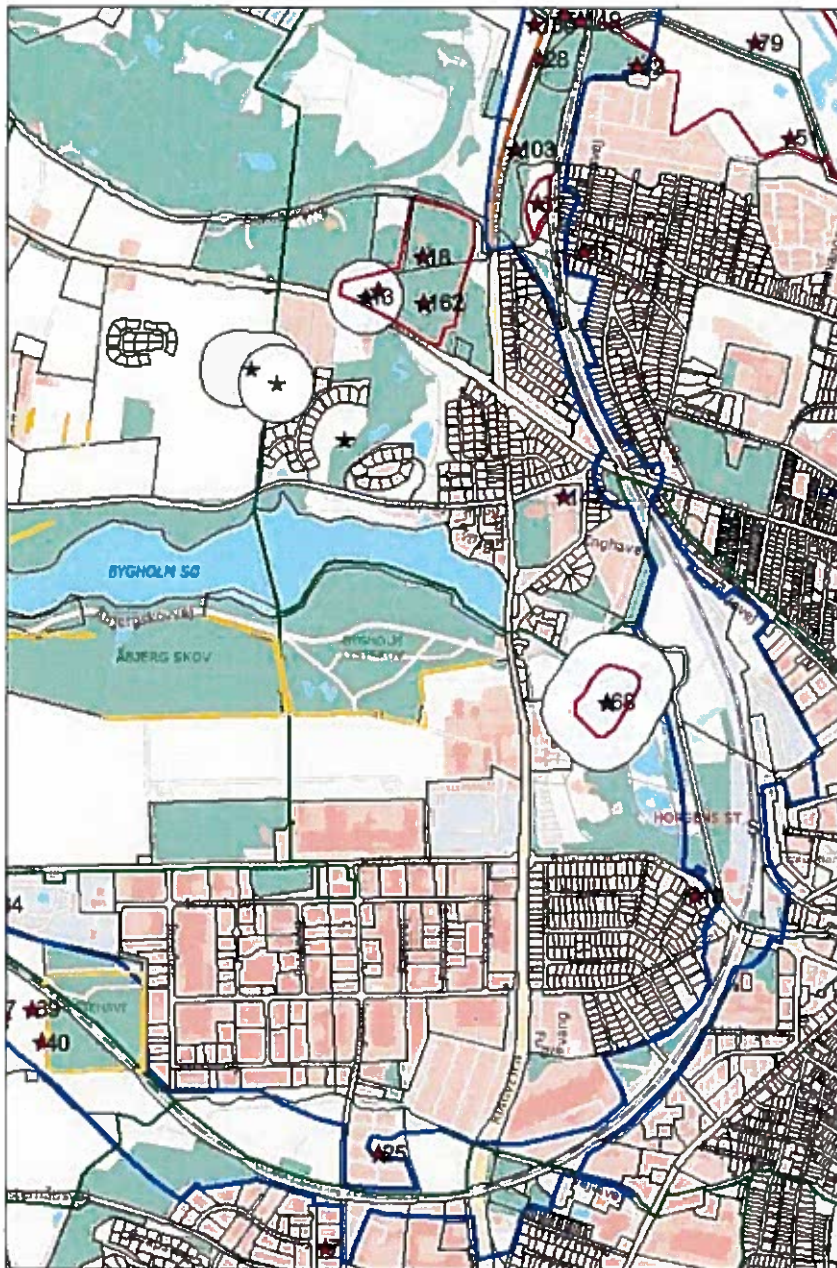
Sb. 166 Voldstedet ved Hanstedgård.

Voldstedet sb. 166 ved Hanstedgård er af ukendte årsager ikke tidligere registreret. Der er imidlertid ikke tvivl om, at Hanstedgårds middelalderlige forgænger har ligget her. Stedet betegnes på ældre kort som Hanstedholm og gården kendes første gang fra skriftlige kilder år 1231. Som det ses skærer banen direkte igennem voldstedet, som naturligvis er følsomt over for yderligere ændringer. Udstrækningen af voldstedet kan være større – dvs. det kan omfatte en voldgrav også.

Sb. 68, 73, 74, 85, 96, 107, 131, 135, 136, 149, 150 er primært registreringer af stenalderboplader beliggende i bunden af den flade Hansted ådal. Dog er der også fund fra jernalderen og en udateret, men formentlig forhistorisk trædestensrække blandt fundene. Se listen.

#### Horsens Sogn (160303)

Sb. 28, 32, 42, 103, 150. Sb. 68 er et det fredede Bygholm Voldsted, hvis beskyttelseszone rækker ind i projektarealet. Se nedenfor.



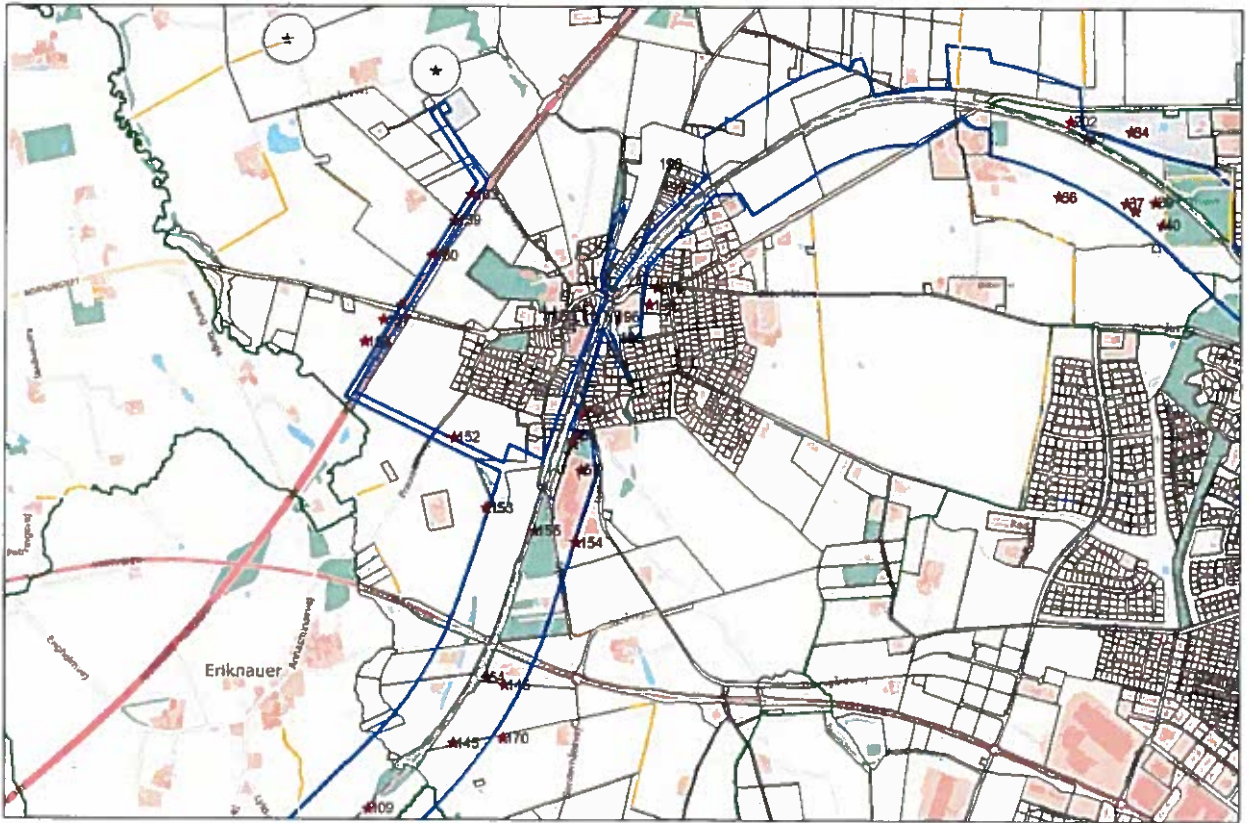
Kort@gst.dk

### Torsted sogn (170409)

Sb.25. Enkeltfund af flintøkse i gl. mose.

### Del af Hatting sogn (170403) i Horsens Kommune

Hatting by: Sb. 35, 37, 38, 39, 40, 57, 55, 56, 57, 155, 158, 160, 159, 163, 190, 196. Desuden beskyttede diger ved Hestehave Skov. Området omfatter her også en korridor til fremføring af el-kabel til banestrækningen. Denne ligger vest for Hatting og ses også på nedenstående kort. Her ses en del registreringer af for-tidsminder, som er sket i forbindelse udgravninger og rekognosce-ninger i forbindelse med etableringen af naturgasnettet.



Hatting

Kort@gst.dk

## Hedensted Kommune

Del af Hatting sogn (170403) i Hedensted Kommune.

Eriknaauer By: Sb. 109 og sb. 113. Heraf er 113 en fredet gravhøj, hvis beskyttelseszone går ind i projektområdet. Se herunder.



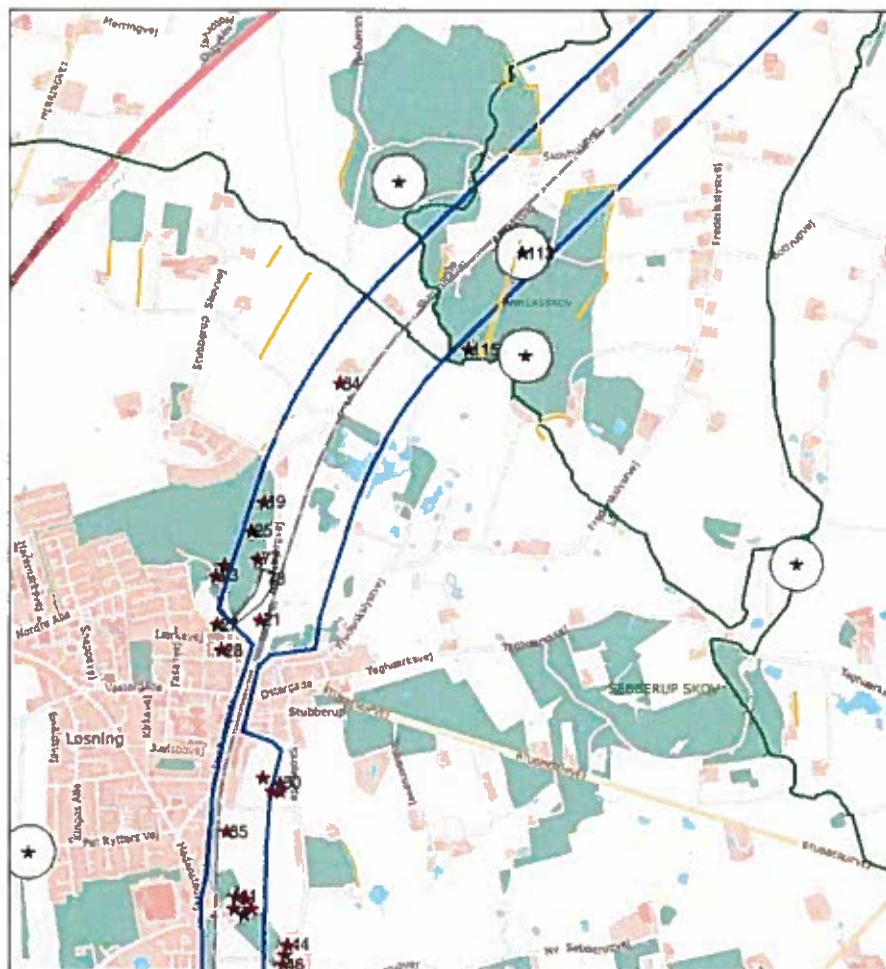
Kort@gst.dk

Hatting Sb. 113 med beskyttelseszone. Med grøn streg sognegrænse. Se også næste kort.

Korning (Ussinggård Hgd. ejerlav) ingen registrerede fund: projektområdet dækker kun få hundrede meter i ejerlavet/sognet.

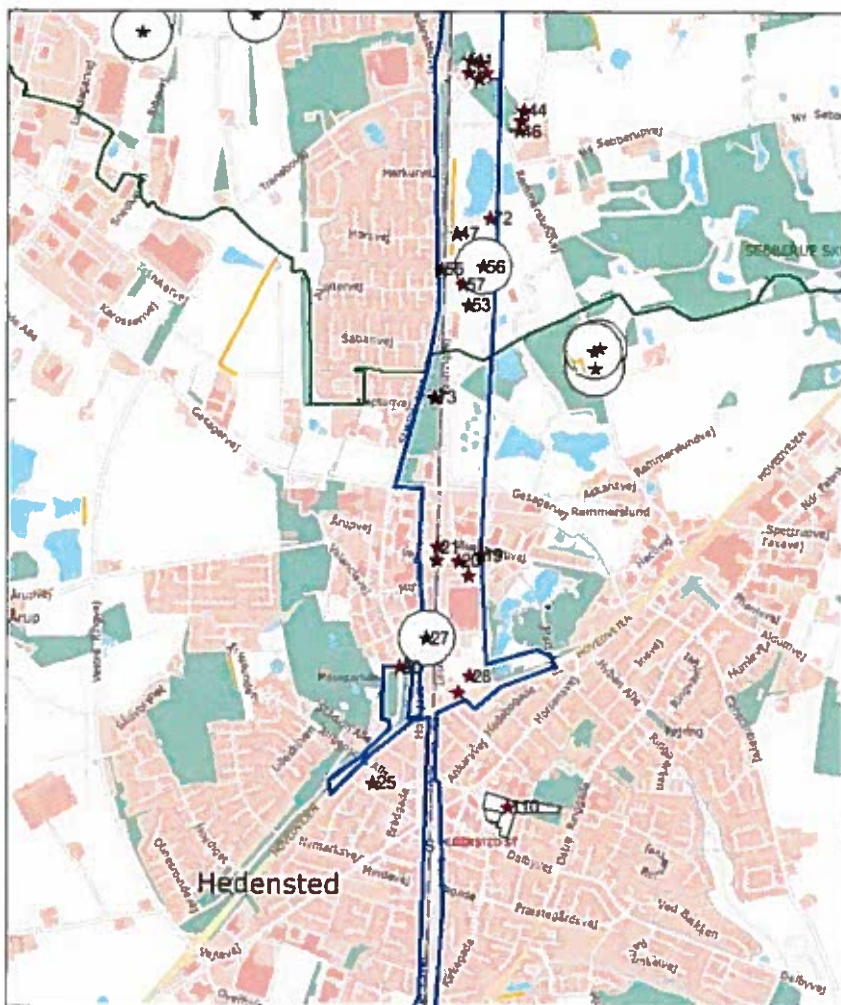
### Løsning Sogn (170406)

Sb. 34, 19, 25, 77, 78, 21, 85, 35, 33, 38, 39, 40, 41, 42, 47, 72, 55, 56, 57, 53 Heraf er sb. 56 en fredet gravhøj med beskyttelseszone.



Eriknaer-Løsning

Kort@gst.dk

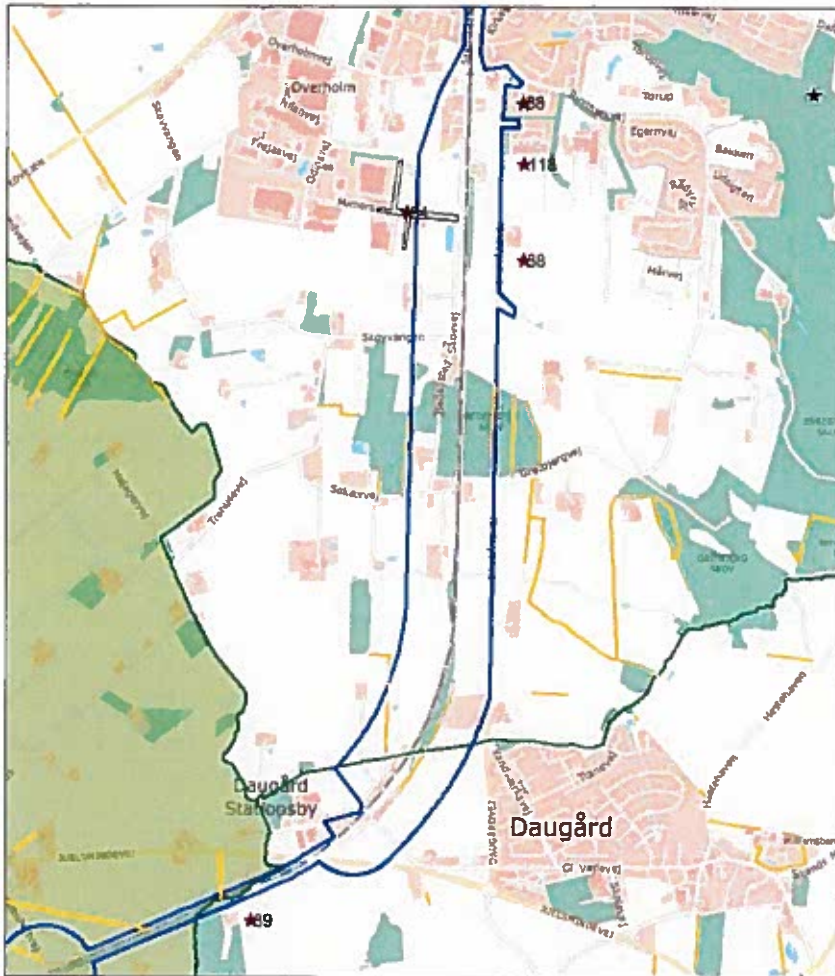


Kort@gst.dk

Dele af Sb. numrene i området Løsning sogn og Hedensted sogn.

Hedensted Sogn: Sb 73, 19, 20, 21, 22, 26, 27, 28, 29, 38, 118

Heraf er sb. 27 en fredet gravhøj med beskyttelseszone.



Kort@gst.dk

Projektareal mellem Hedensted og Daugård. Sb. numrene ses her at ligge uden for projektarealet.

### Daugård Sogn (170401)

Ingen registreringer indenfor projektområdet, men udenfor ses sb. 39. overpløjet gravhøj. Men der vil være risiko for skjulte fortidsminder på strækningen.

Med venlig hilsen

**Anne Mette Kristiansen**  
Museumsinspektør  
Horsens Museum, Arkæologisk Afdeling.

Telefon direkte: 7629 2363 / 2260 4184  
musamk@horsens.dk

## **Pålæggelse af servitut på din matrikel som følge af elektrificering af jernbanen Fredericia – Aarhus**

Med baggrund i tilsendte skrivelse, fra Bane Danmark, Amerika Plads 15, 2100 København Ø den 2017-06-07, Har jeg følgende indsigelser mod projektet.

Bane Danmark skal have i erindring, at alle huse i Haraldsgade, 8260 Viby. J., er bevaringsværdige og ikke er opført på et betonfundament. Ejendommene er opført direkte på jorden og tåler derfor ikke rystelser. Undertegnede anmoder om sikring af ejendommene iht. små hus reglementet og opsætning af vibrationsmålere iht. Einwirkung auf Menschen in Gebäuden (DIN 4150, Teil 2) og Einwirkung auf bauliche Anlagen (DIN 4150, Teil 3).

1. Kan oplyse om, at Århus Kommune, netop har tabt retssagen, vedr. de vibrationer de har påført ejendommene ved anlæggelse af Åhavevej med tilhørende togbroer. Det er anseelige millionbeløb Århus Kommune skal erstatte ejendommene, for de påførte skader fra rystelser og manglende sikring af ejendommene.
2. Ved en øgning af farten på banestrækningen vil støjen også øges betragteligt, set i lyset af den indsparede rejsetid mellem Fredericia og Århus. Støjen kan deles op i en luftbårende støj og den strukturbårende støj. Den strukturbårende støj stammer fra skinnelegemet, som ved den forøgede hastighed uværlig vil påfører ejendommene et betydelig større lydtryk. Støjen fra selve togstammen vil også påfører ejendommene et betragtelig højere lydtryk. Opmærksomheden henledes på, at DSB for år tilbage har forsøgt at støj forebygge ejendommene, med et ringe resultat. Bane Danmark må derfor imødesee et krav om støjskærm imod ejendommene. Bane Danmark har opført støjskærme, langs store dele af banelegemet fra Fredericia til Århus. Det er med underen, at, at støjskærmen ophører umiddelbart før Haraldsgade? Ligeledes må Bane Danmark imødesee et krav om måling af den strukturbårende og luftbårende støj. Støjmålingerne skal udføres af et uvildig konsulentfirma, godkendt af beboerne og udgifterne afholdes af Bane Danmark. Sluttelig skal det fremhæves, at den der forårsager støjen (DSB) også skal søger for, at støjen ikke breder sig til nærområdet.
3. Feltstrømmen fra køreledningerne, ønsker beboerne oplyst og en dokumentation fra Bane Danmark på, at den ikke er skadelig for beboerne. Dokumentationen skal verificeres af et uvildig konsulentfirma, som beboerne kan godkende. Udgifterne til dokumentationen afholdes af Bane Danmark.
4. Pålæggelse af servitutter på ejendommene, vil uværlig påvirke salgsværdien. Bane Danmark pålægges derfor en besigtigelse af ejendommene af et uvildig ejendomsmægler firma, som beregner tabet af ejendomsværdien. Tabet erstattes af Bane Danmark. Ligeledes skal Bane Danmark ansøge skattekommissionen om en miljønedsættelse for de berørte ejendomme, med en efterfølgende nedsættelse af ejendomsværdiskatten.

Med venlig hilsen

Bent Warming  
orlogskaptajn  
Sagsbehandler i Kapacitetssektionen,  
Materiel- og Logistikelementet.

Værnsfælles Forsvarskommando, Marinestaben  
Herningvej 30  
7470 Karup J

Tlf.: +45 728 50000  
Tlf. direkte: +45 72 81 19 58  
Mobil/SMS: +45 22 18 44 52  
E-mail: vfk-m-msu221@mil.dk  
Jabber Video: vfk-m-msu221@vtc.cti.fiin.dk.

**Sideflytning af stier i Børkop by: Servicesti ves Sct. Jørgensparken/borggårdsparken i Børkop Fællessti nord for Enggade og fællessti syd for Solsortevej i Børkop**

Børkop lokalråd har bemærket, ved sideflytning af veje, vil der blive inddraget områder, der støder op til kreative grønne opholdsarealer, der i dag benyttes flittigt af byen befolkning.

Stien nord for Enggade og fællessti syd for Solsortevej, støder op til et påtænkt projekt med kreativ aktivitetspark, de to anlægsopgaver kan måske påvirke hinanden i negativ retning?

Derfor vil det have betydning for lokalrådet, at få en beskrivelse af/på, hvordan det påtænkes at forflytningen påvirker de nævnte områder.

**Børkop st – Perronbro med elevatorer**

Det er med stor tilfredshed for alle borgere i Børkop, at der bliver etableret en ny gangbro, der får elevatorer.

Der er væsentlige problemstillinger for gangbesværede personer, kørestolbrugere og personer der skal have en barnevogn med på rejsen.

De nævnte persongrupper skal påstige toget på Børkop st. i retning mod Fredricia for på denne station at skifte tog Vejle st.

Der er kun en gangbro med trapper på Børkop station.

Derfor vil Børkop Lokalråd kraftigt anbefale, at etableringen af gangbroen med elevatorer igangsættes, så hurtigt som muligt.

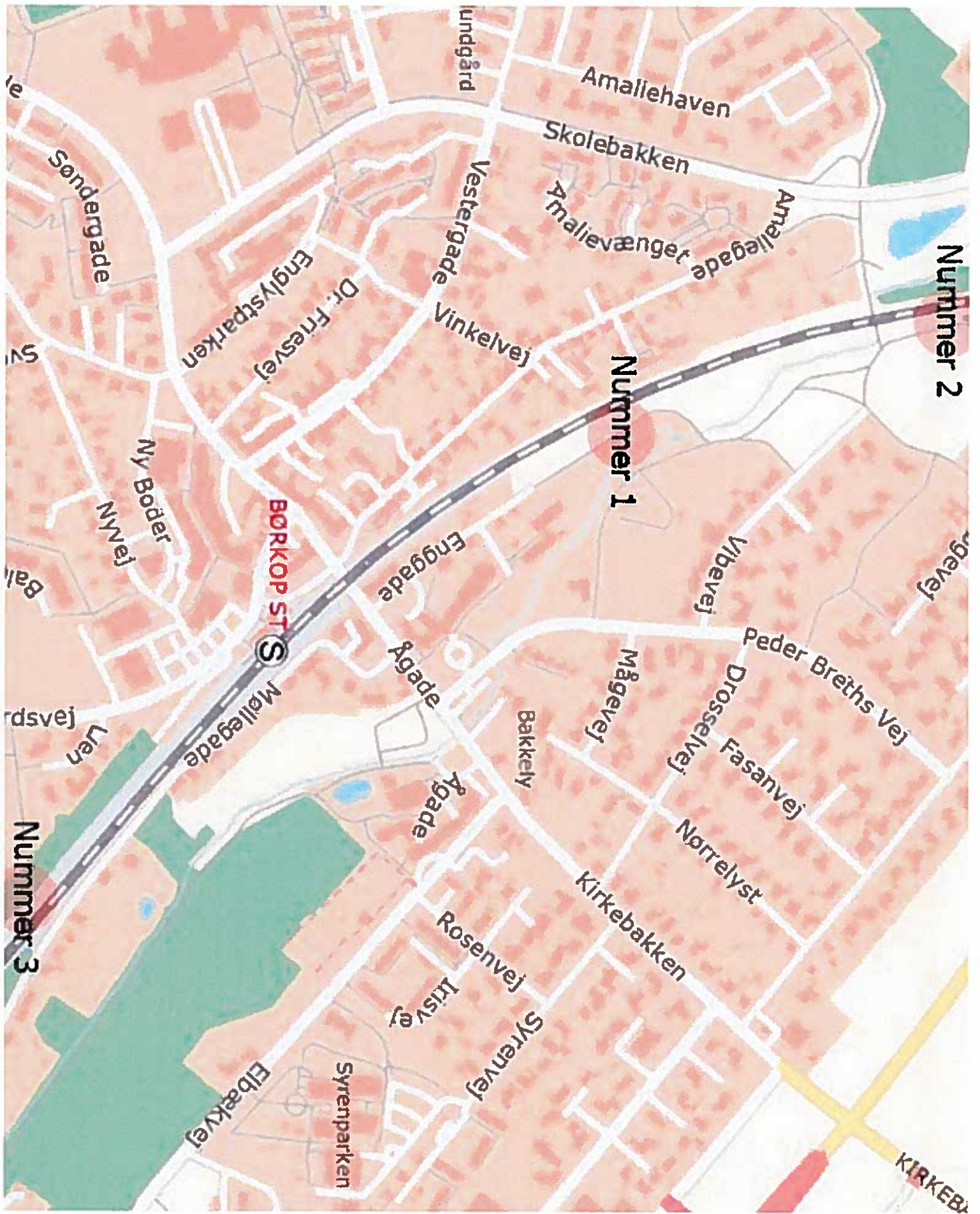
Når perronerne på stationen forlænges mod syd, vil det fremover blive muligt at få en ny indgang til stationen.

Derfor vil lokalrådet anbefale, at der etableres ny tilslutningvej fra Møllegade

Det nordlige Børkop vil få en lettere og sikrere tilgang til stationen.

Et meget central trafikknudepunkt i Børkop, Jernbanegade/Søndergade vil "bløde" trafikanter kunne undgå at benytte, hvis der kommer ny gangsti fra Møllegade til stationen

Begge perroner vil kunne benyttes af alle, da elevatorerne giver adgang til begge perroner.



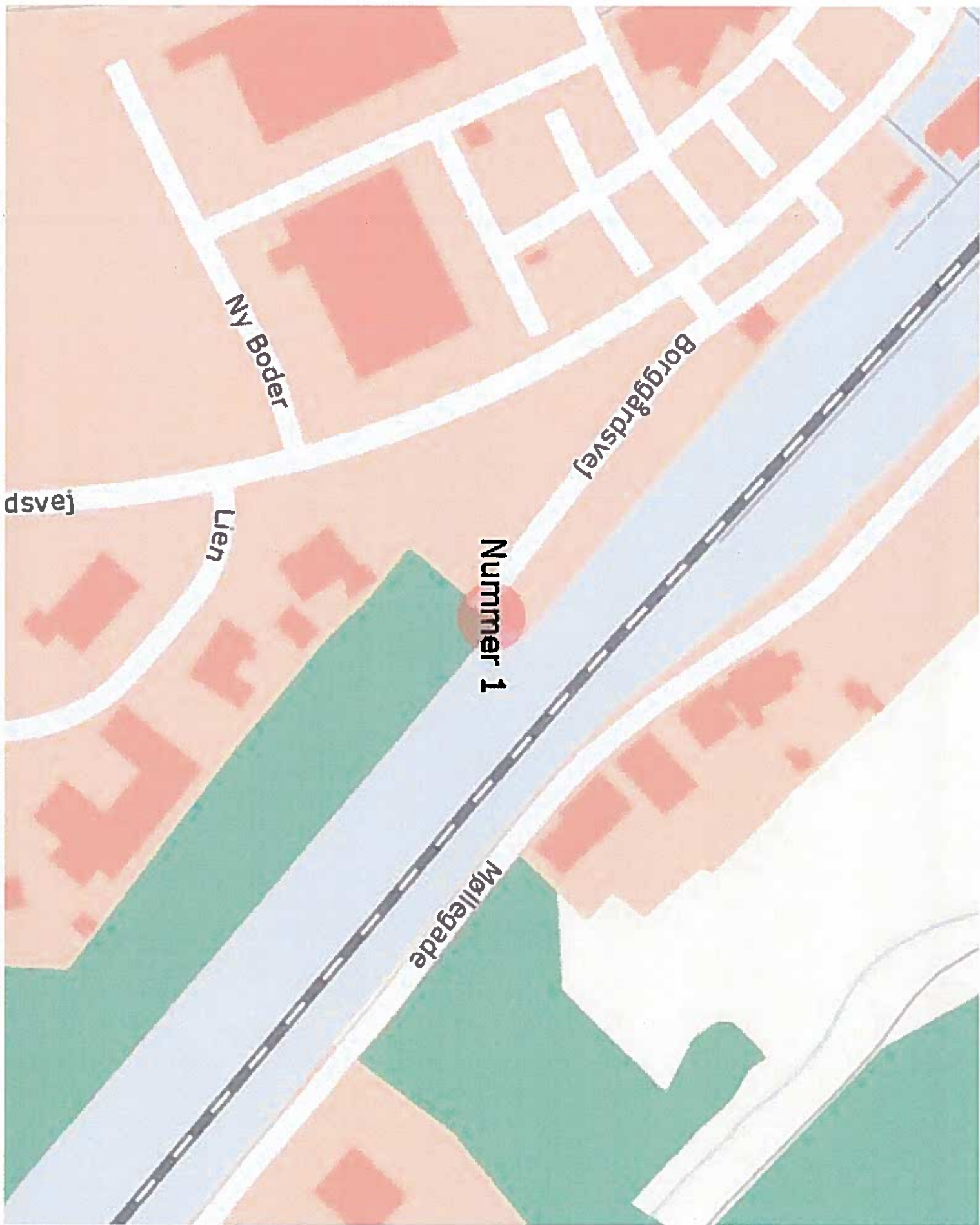
Nummer 2

Nummer 1

Nummer 3

BØRKHOP ST S

KIRKEBA



# Høringsbrev vedr. elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia – Århus

Toftum, Børkop d. 25.juni 2017

Vi har i vores høringsbrev forholdt os til den løsning der har størst negativ konsekvens for vores bolig, hvilket er det som vi kalder løsning 1 – udvidelse samt hævnning af nuværende bro.

Ved denne løsning ser vi forskellige store udfordringer, som hver især kan være med til at forringe værdien af vores hus og samlet set vil kunne gøre huset til et mindre attraktivt sted at bo for købere.

Vejen hæves med en meter fra broen og ned til niveau i svinget, og der skal derfor etableres en plantemur, da vores grund så ikke længere vil være i niveau med vejen. Der skal desuden etableres en cykelsti langs vejen, og som vi kan se det, vil det betyde, at en del af vores grund skal eksproprieres, og dermed kommer cyklister og bilister endnu tættere på vores hus, end det er lige nu. Alt afhængig af hvor høj muren bliver, vil enten bilister og cyklister komme i højde med vores stuevinduer og dermed få mulighed for at se direkte ind i vores stue, eller vi vil få udsigt fra vores stue lige ind i en mur. Måske endda lidt af begge dele. Støjniveauet vil blive højere, da støjen fra bilerne kommer i niveau, og dermed tættere på vores vinduer. Dette vil kræve udskiftning af vores vinduer til lyddæmpende vinduer. Hvis vi vil bruge dette stykke til at opholde os på, evt. ved at sidde det vil vi få en øget udstødning mere direkte i hovedhøjde.

Vores hus ligger tæt på vejen og på en grund, der skrånede fra huset og ned for enden af haven, og vi har derfor indrettet vores bolig efter det. Det, at vores grund ligger lige ud til vejen, er også årsagen til, at vi i dag har lagt fliser for at få en vendeplads samt parkeringsforhold til vores gæster. Så lige nu har vi hovedindgang til huset i samme plan som indkørsel, carport, værksted og øverste terrasse. Ved at have tilgang til huset fra den anden ende af grunden, vil der også skulle etableres trapper fra ny carport og op til nuværende niveau. Dette vil betyde at vores gæster, der har ganghandicap eller som har barnevogne/klapvogne med ikke længere vil kunne tilgå vores hjem med samme lethed, som de kan nu. Vi kan ikke se, hvor vores gæster skal kunne parkere, når de besøger, uden at skulle inddrage en stor del af det, som lige nu er vores græsplæne.

Ved denne løsning tænker vi, at vi ikke længere vil kunne bruge vores nuværende indkørsel til noget, vi vil ikke kunne dyrke noget eller lave det til et sted, hvor vi kan tage ophold, da vi kommer ret tæt på biler og cykler. Da der skal reetableres carport samt cykel skur og evt. mere parkeringsforhold til gæster for enden af haven, vil vi få en betydelig reduktion i brugbare kvadratmeter på vores grund, som ikke i forvejen er særlig stor, og hvor en stor del af grunden er skrånende. Det betyder at de to lige plateauer vi har vil blive reduceret kraftigt, og vi så reelt kun har en terrasse og en skråning vi kan benytte os af.

Ud over at det bliver besværligt at komme til huset, vil det også betyde, at vi skal ned af en masse trapper for at komme til vores skraldespande og vores post hvilket vil være til daglig gene. Vi har svært ved at se hvordan en renovationsvogn skal kunne afhente affald ned af vejen og efterfølgende vende for at komme ud igen.

Hvis der skal etableres vej til renovation, skal der højst sandsynligt eksproprieres yderligere af vores grund, hvilket vil øge ovennævnte problematikker.

Det har i mange år været en kæmpe udfordring på Toftumvej specielt i området fra broen og ned til svinget, at der kører mange biler med høj fart og at der er meget tung trafik, såsom lastbiler og landbrugsmaskiner, der på trods af forbud benytter denne vej. At udvide vejen vil på ingen måde løse udfordringen med, at der kører mange og store biler på vejen. Der sker jævnligt ulykker i svinget, men der

# Høringsbrev vedr. elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia – Århus

er heldigvis sjældent andet end materiel skade. Vi har dog oplevet en bil med unge mennesker køre frontalt ind i en landbrugsmaskine, hvor føreren af bilen måtte på sygehuset. Da det oftest kun er materielle skade på biler, hæk og stensætninger, er det ikke altid, der sker politianmeldelse på det, da parterne ordner det med deres forsikringselskaber.

Da Toftumvej er skolevej, vælger mange forældre at køre deres børn til skole, hvilket kun forøger trafikken på vejen. Vi forventer, at der ved at rette broen ud og udvide vejen vil komme en højere hastighed og dermed fare for, at der sker mere alvorligere ulykker, end dem vi ser lige nu. Ifølge vejle kommunes Børn og Unge politik, så venter verden på alle børn og unge i Vejle kommune, men det skal vel helst være en trafiksikker verden, hvor børn og unge får mulighed for at udforske deres nærmiljø på en cykel. 😊

Med venlig hilsen

Henrik og Lene Andersen

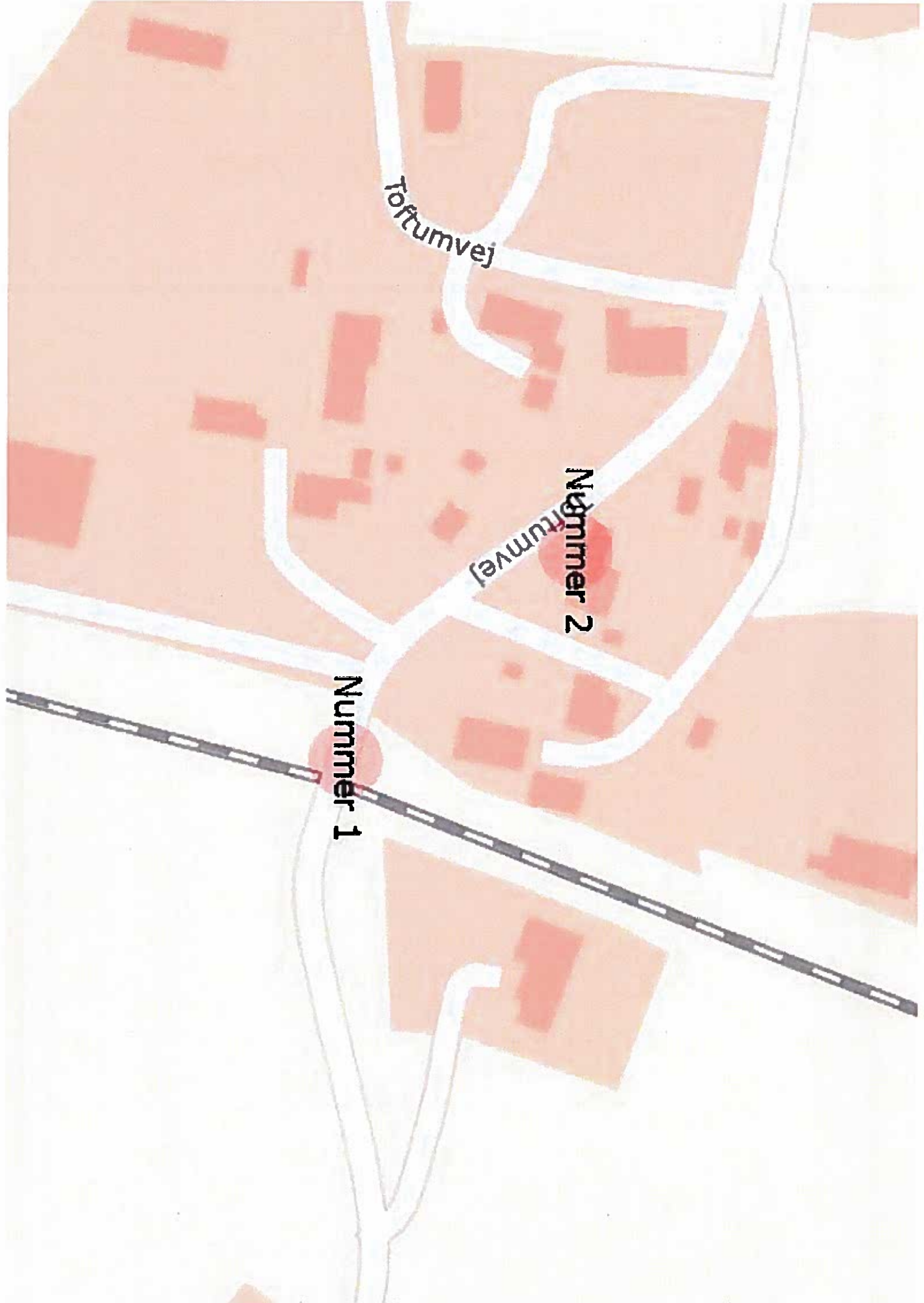
Toftumvej 11

7080 Børkop

Tøftumvej

Nummer 2  
Tøftumvej

Nummer 1



### **Optegning af matrikelnr 3B og 3C Toftumvej nr 11, 7080 Børkop**

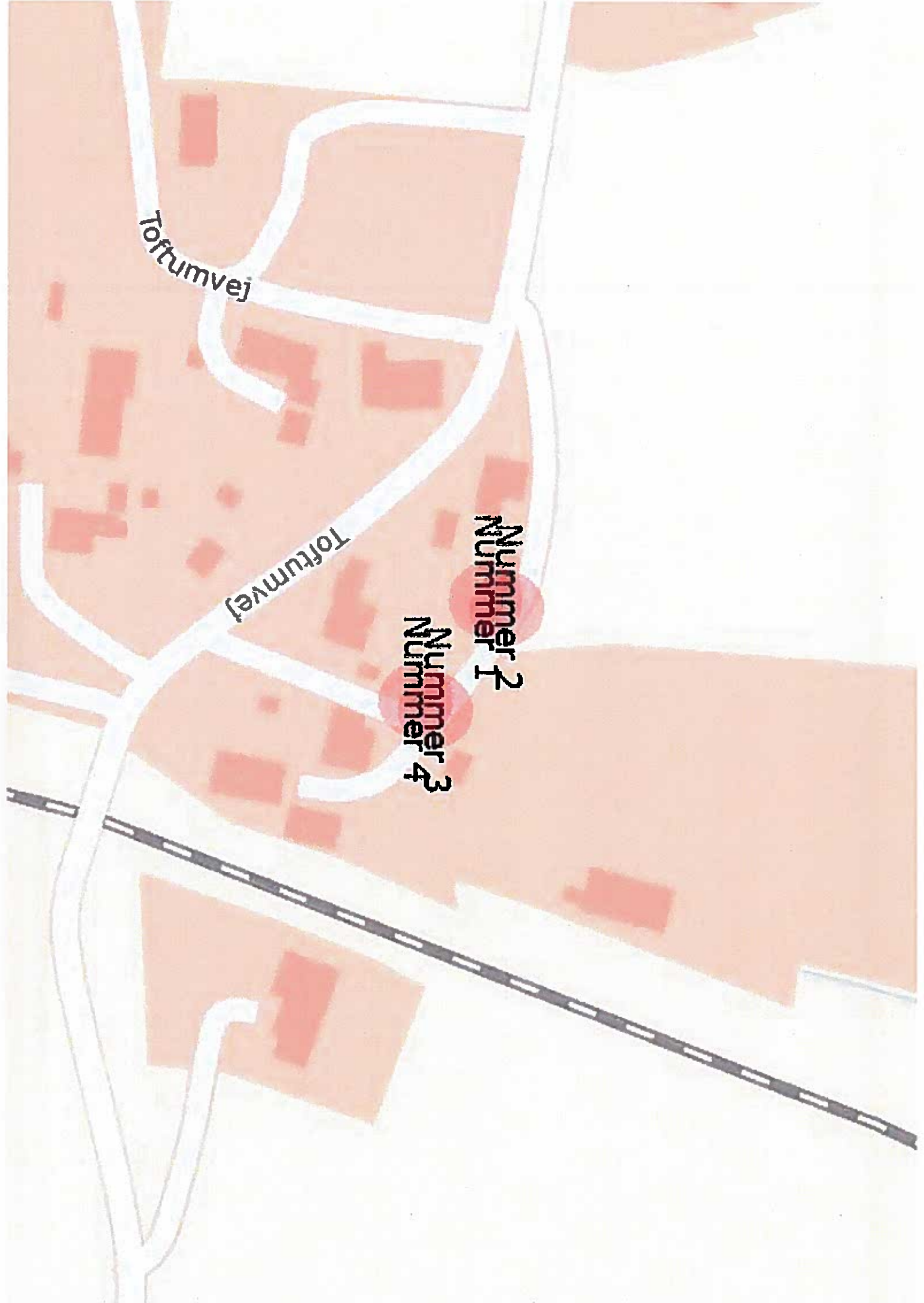
Efter at have indsendt Høringssvar med referencenr. FR-AR-2017-437, er vi blevet opmærksomme på, at de matrikelgrænser som der er aftegnet på jeres kort ikke er i overensstemmelse med det kort vi har tilknyttet vores skøde. Se vedhæftede billede af matrikelkort udført af Landinspektørfirmaet Jens Bo I/S. På jeres kort mangler vi en del af det nederste af vores grund, (mærket på kortet mellem punkterne 1-4) til gengæld har vi en del af naboens. På vedhæftede kort ses det tydeligt at vores grund går til vejen.

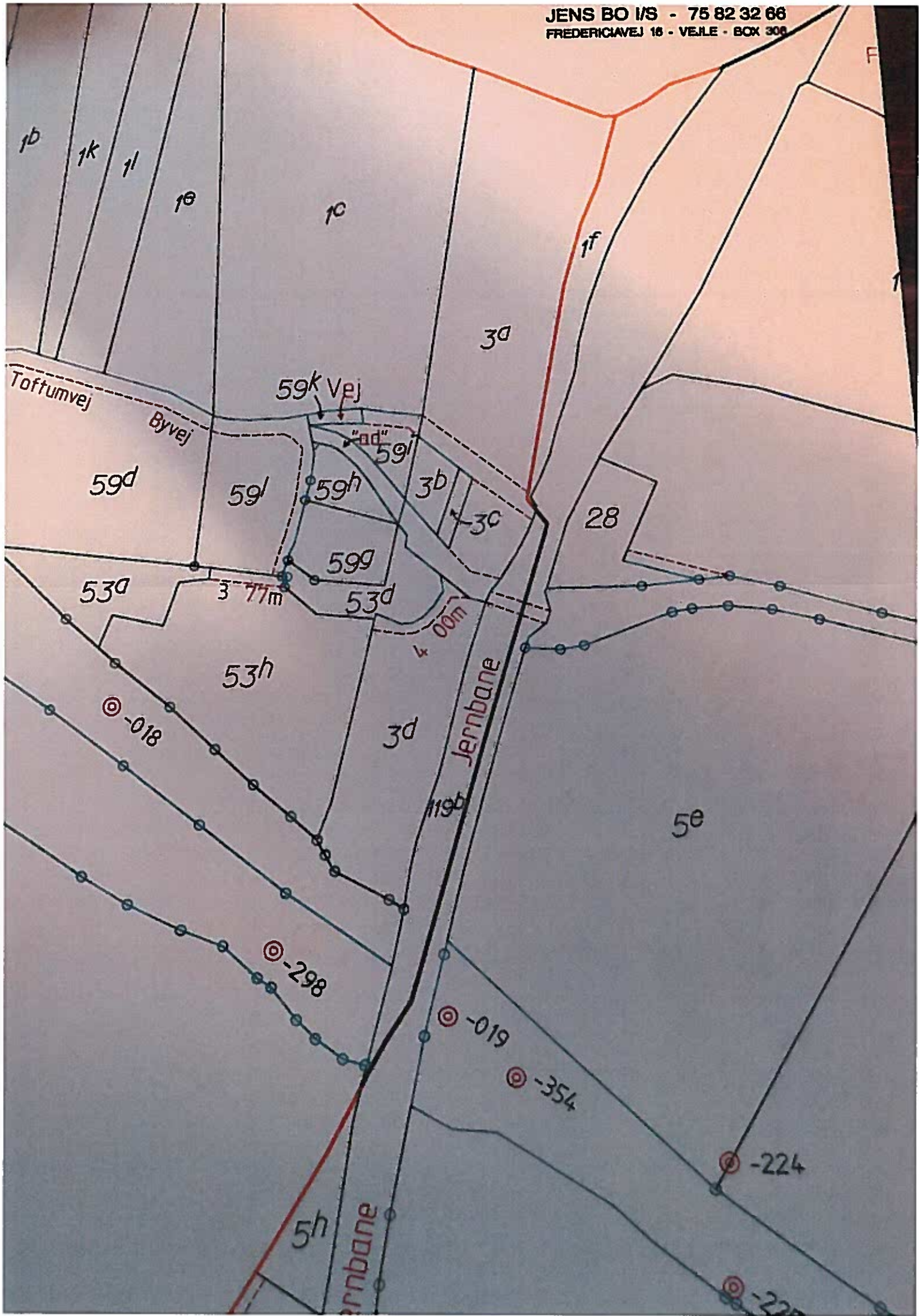
Toftumvej

Toftumvej

Nummer 2

Nummer 3





Til Banedanmark og Vejle Kommune

Toftum den 27/6-17

### **Høringssvar vedr. Hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus**

På borgemødet den 24/5 er der fremlagt forslag til ændring til udskiftning af eksisterende togbro i Toftum.

Som borger i Toftum er vi meget utilfredse med at togbroen flyttes eller at der bygges tunnel. En ny og bred vej/tunnel igennem haverne hos borgerne i Toftum er helt uacceptabel. Det vil påvirke vores hverdag meget, og vores hjem ændres mærkant.

Trafikken i dag gennem Toftum er i forvejen stor, og vi frygter at ændringerne resulterer i at der vil komme yderligere tung trafik, samt hastigheden gennem Toftum øges.

Vi vil derfor foreslå følgende forslag:

- Ringvej fra Andkærvej til Fælleshåbsvej nord om Toftum (Forslag fra Ejnar Hørdum)
- Ringvej syd om Toftum, Andkærvej fortsætter op til broen ved motortrafikvejen, og derefter videre op til Fælleshåbsvej eller slutte med en rundkørsel ved Krogbuskevej.
- Den eksisterende bro udvides, men at der stadig er lysregulering samt trafiknedsættende foranstaltninger, og plads til de bløde trafikanter. Vores forslag er at ventetiden ved lysreguleringen kunne være længere, så vejen ikke er så attraktiv for bilerne.

Vi ønsker at der bliver kigget mere på at fremtidssikre det lokale vejnet, i stedet for at spare penge!!

Venlig Hilsen

Lisbeth og Tommy Mortensen  
Toftumvej 3  
7080 Børkop

SCANNET

16 JUNI 2017

Banedanmark

Banedanmark

Amerika Plads 15

2100 København Ø

Løsning d.7. juni 2017

Høringssvar vedr. :Broen/Nørregade

8723 Løsning

Det er med stor interesse, Løsning Borger- og Erhvervsforening har deltaget i Banedanmarks møde vedr. elektrificering af banestrækningen Fredericia - Århus.

Som borgernes forening er vi naturligvis mest interesseret i den del, der berører byens liv mest: **Broen ved Nørregade.**

Vi finder det meget problematisk at hæve brodækket med 70 cm.

Det giver en meget lang og stejl tilkørsel til broen for de bløde trafikanter.

Passagen over broen er allerede særdeles dårlig for småbørnsfamilier.

Fortovet er beliggende på sydsiden, hvilket betyder, at man skal krydse broen for at komme ud til institution "Tippen".

Krydset og oversigtsforholdene netop her giver hver dag store trafikale problemer.

Vi vil gerne foreslå, at man nedlægger broen total!

Det vil trafikalt set være en bedre løsning at anlægge en ny bro, hvor den nuværende gangbro er.

Det vil betyde:

at trafikken fra Østergade fortsætter direkte over den nye bro og ned i krydset Vestergade/Jernbanegade.

Med en ny bro kan man tilgodese både biltrafik og cyklister.

Gangbroen, som jo opfylder højdekravet, kan flyttes til en placering, hvor den gamle bro ligger. Derved skrottes den ikke, men kan genanvendes.

Man kunne endda forestille sig, at man hængte en konstruktion på, som kunne benyttes af både barnevogne og cykler. De bløde trafikanter kunne derved fjernes helt fra den nye bro.

For byen som sådan, vil denne løsning betyde:

At vi får en ny tidssvarende bro

At en trafikal sort plet fjernes

At trafikken ud til Tippens børnehave ( her er 140 børn samt personale) og den nye udstykning "Skærvetoften" kan glide uden problemer.

At vi får bundet de to bydele på hver sin side af jernbanen sammen.

Vi håber meget, at dette giver grobund for nye overvejelser.

Med venlig hilsen

Løsning Borger-og Erhvervsforening

v/formand

Ninna Jessen

Sneppevej 6A

8723 Løsning

Tlf:50916167

Kopi sendt til Hedensted Kommune

**Høringssvar vedr. 3d Andkær By, Gauerslund og 295 Fredericia Kobbeljorder**

Hej

Dette er et høringssvar vedr. brev fremsendt af Banedanmark d. 3. maj 2017 og d. 7. juni 2017 vedr. elektrificering af jernbane mellem Fredericia og Aarhus til TVIS.

Om TVIS som ejer matriklen 3d Andkær By, Gauerslund og 295 Fredericia Kobbeljorder: Trekantområdets Varmetransmissionsselskab I/S (TVIS) er ejet af kommunerne i Vejle, Kolding, Fredericia og Middelfart.

TVIS køber overskuds- og affaldsvarme og leder den ud til seks lokale fjernvarmeselskaber. De lokale fjernvarmeselskaber fordeler varmen til 55.000 virksomheder, institutioner og husstande, som forbruger varme svarende til 183.000 borgere eller 83.000 husstande.

TVIS udnytter overskudsvarme fra SHELL Raffinaderiets kølevands- og raffineringsprocesser, DONG Energy/Skærbækværket og affaldsforbrændingsanlægget Energnist i Kolding.

TVIS har 40 stationsanlæg og cirka 83 kilometer transmissionsledninger som løber fra Vejle i nord til Kolding i syd og over Lillebæltsbroen til Middelfart. Vores ledningsnet er designet til 120°C og 25 bar.

For at drive fjernvarmevandet rundt i systemet har vi fem pumpestationer, og netop én af disse pumpestationer er placeret på matrikel 3d Andkær By, Gauerslund.

Da pumper er en essentiel del af vores transmissionssystem, er vi meget følsomme over for altid at have uhindret adgang til vores pumpebygninger.

Vi kan derfor fra TVIS side ikke acceptere, heller ikke midlertidig, ikke at have adgang til vores bygning.

Ud over det ligger en del af jeres ekspropriering af vores grund på et sted, hvor vores rørtracé går og på et sted, hvor vi har et underjordisk beton ekspansionsbygværk.

De to fjernvarmerørs dimension på dette sted er DN500/ø710, og det vil være meget omkostningstungt at flytte dem eller midlertidig lukke dem ned.

Vi vil derfor anbefale, at I ikke vælger løsningen, hvor den nye vej går syd om den eksisterende bro.

Vedr. brev fremsendt d. 7. juni 2017:

Ved 295 Fredericia Kobbeljorder skriver I også, at TVIS vil blive pålagt en servitut. Omkring samme område/matrikel har vi også rør som krydser jernbanen.

Her vil det også kræve en nærmere vurdering af, hvilke konsekvenser det kan have for TVIS, hvis vi vil blive pålagt en servitut.

Udover ovennævnte matrikler er der også to steder i Vejle midtby, hvor vores fjernvarmerør krydser jernbanen, nemlig ved Toldbodvej og ved Østerbrogade.

Som nævnt tidligere er det meget omkostningstungt og tidskrævende både at flytte vores rør og evt. lave midlertidige lukninger.

Jeg vil foreslå, at vi hurtigst muligt tager et møde, hvor vi i fællesskab kan diskutere problemstillingen, og hvilke løsningsmuligheder der kunne være.

Jeg ser frem til at høre fra jer.

Med venlig hilsen  
Anders Jepsen  
Projektchef  
Civilingeniør  
Mail: aj@tvis.net  
Tlf.: 76 21 44 15

## Vedr. Gennemførelse af elektrisk togdrift og udskiftning af bro i Toftum, 7080 Børkop.

Vi er af Banedanmark blevet præsenteret for 3 forslag til at udskifte broen i Toftum.

De 3 forslag er følgende:

- Den eksisterende bro hæves og udvides, vejen gennem Toftum ændres ikke.
- Den sydlige løsning hvor vejen føres op i terræn og ind imellem tæt bebyggelse.
- En nordlig løsning, hvor vejen føres igennem en tunnel og hen over en fårefold.

**Vi kan desværre ikke støtte nogen af disse forslag, da det vil have store konsekvenser for beboerne her i Toftum.**

Såfremt der ikke gøres andet end at broen hæves og udvides, vil det skabe store trafikale problemer for beboere og trafikanter. Den nye bro vil ikke have en trafikregulering, hvilket betyder, at trafikken kan køre meget hurtigere igennem, og der vil opstå mange farlige situationer. Toftumvej er en meget smal vej med et usigtbart sving, som dagligt skaber hårde opbremsninger når trafikanter mødes.

Beboerne i nr 10, som bor lige ud til svinget, har flere gange måtte yde førstehjælp ved sammenstød. dertil bliver deres kampestensmur påkørt og ødelagt flere gange i måneden.

Vi bor i et landområde og vejen skal bære meget tung trafik med store landbrugsmaskiner, og når de skal igennem er der ikke plads til modkørende.

Dertil er det ikke muligt at etablere en cykelsti, som vejen er nu. Det er en meget farlig skolevej mellem Andkærskole og Fælleshåbskolen.

Såfremt vejen lægges ind imellem tæt bebyggelse og højt op i terræn, vil det betyde at der skal eksproprieres et stort stykke grund fra Toftumvej nr. 10. På dette stykke jord er der opført en staklade med plads til 2 biler, et værksted og 2 overdækkede garager til en campingvogn og en traktor. Det vil ikke være muligt at flytte disse bygninger til et andet sted på grunden. Haven er anlagt af en anlægsgartner, der bor på ejendommen, og fremstår med et væld af sjældne planter og gamle træer. Haven er anlagt til at skærme mest muligt for støjgener fra vejen, og der er sat beplantninger for at forhindre trafikanters udsyn til ejendom og have.


Denne vejføring, vil føre trafikken langt op over hækhøjde, og der vil være frit udsyn til hele haven og ejendommen for alle trafikanter på vejen. Det samme vil være tilfældet for beboerne i nr. 12, som ikke længere vil kunne benytte deres have eller terrasse uden at sidde til udstilling for alle trafikanterne. Vejen vil få meget store konsekvenser for mindst fire huse, hvor den vil køre meget tæt forbi.


Vil vejen få denne placering, vil vi i nr. 10 være nødsaget til at søge om fremrykket ekspropriering.

I tidligere planer har der været forslag om en vejføring udgående fra Vognvadsvej, bagom Ladegårdbakken og helt op til Fælleshåbsvej.

Dette ville efter vores mening være en fremtidssikring for trafikanter i hele området. Der bliver udstykket kraftigt i flere områder, og der er ingen tvivl om at trafikken vil øges her i området.

Med venlig hilsen

  
Lene og Anders Hansen  
Toftumvej 10

  
Hanne og Allan Bak  
Toftumvej 12

### Opgradering ved Banetoften 3, 8660 Skanderborg

Jeg skriver angående et par spørgsmål til opgraderingen af banen. Jeg lå desværre indlagt på hospitalet under informationsmødet, men har da snakket med naboerne.

Først og fremmest undre jeg mig over hvorfor man ikke laver en imidlertid vej fra Skanderborgvej, imens man hæver den nuværende bro på korsvejen. Her er grunden vist også ejet af skanderborg kommune hvilket jo ikke ville forstyrre som det nuværende forslag. Det kunne også være en permanent vej, og så fjerne broen helt. Se billede. (Er kun til illustration, kan være placering kan rykkes hvor det passer bedst)

Et andet spørgsmål: Elektromagnetisk stråling?

Kender I værdierne på den elektromagnetisk stråling der kommer i forbindelse med elektrificering af banen, og hvis værdierne kommer til at overskride tilladte niveau, vil der så blive lavet afskærmning eller hvordan vil problemet blive løst?

Sidste spørgsmål er angående erstatning når der bliver pålagt servitutter på vores ejendom, hvordan vil dette foregå?

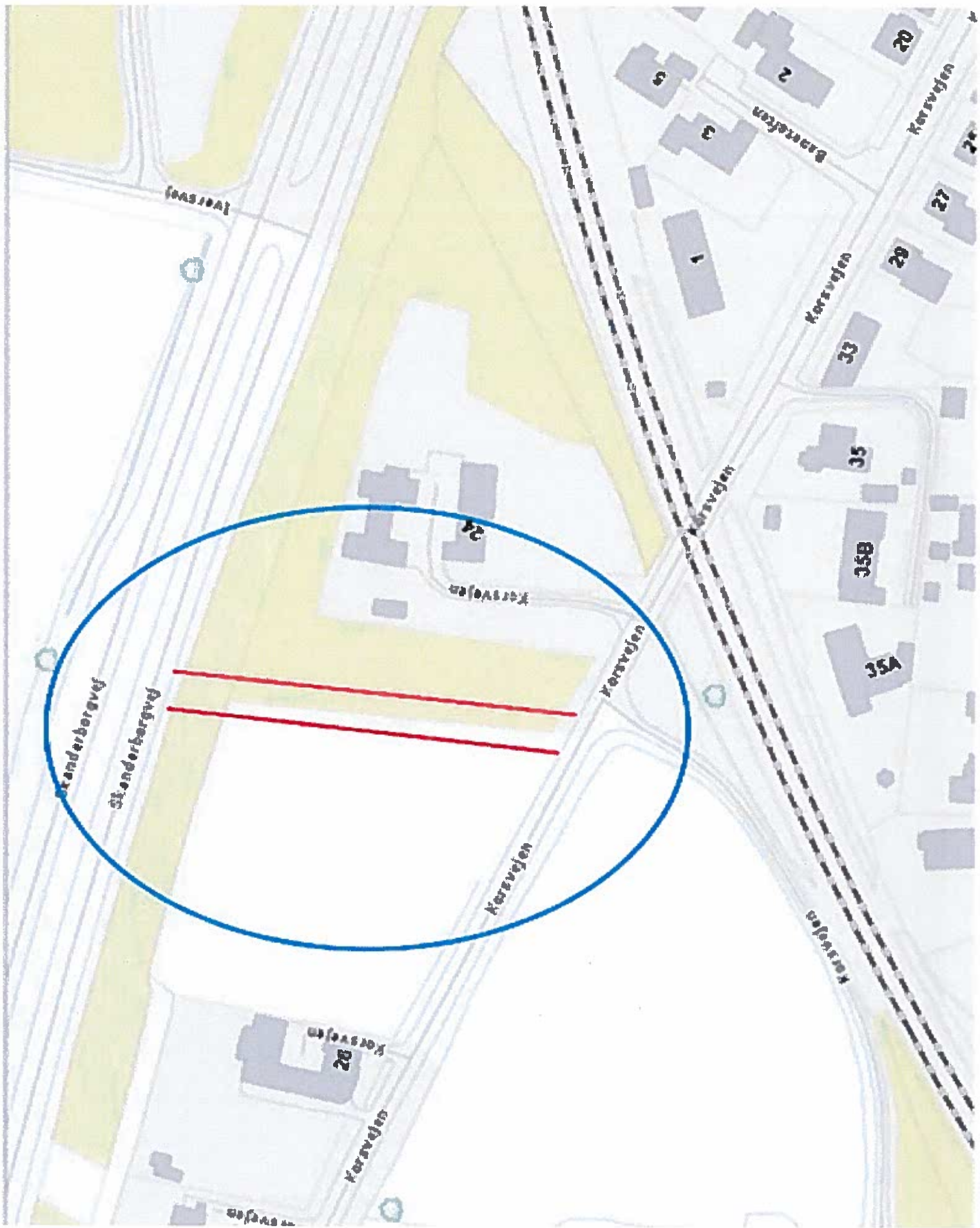
Kort opsummering på de mange spørgsmål.

- Er en vej fra Skanderborgvej en mulighed?
- Elektromagnetisk stråling, hvad med det?
- Erstatning for pålagte servitutter?

Ser frem til svar.

Med venlig hilsen

Mikkel Elmegaard Boel  
Banetofte 3, 8660 Skanderborg  
mail: info@mikkelboel.dk



Toftum d 15.05.2017

**Vedr. Gennemførelse af elektrisk togdrift og udskiftning af eksisterende tog bro i Toftum, 7080 Børkop.**

Vi er af Banedanmark blevet præsenteret for de tre forslag som Vejle kommune har bestilt hos Banedanmark. De tre konkrete forslag kan ses på [www.bane/fredericia-aarhus](http://www.bane/fredericia-aarhus).

Kort fortalt handler det om:

1. Den eksisterende tog bro udvides og hæves – vejen gennem Toftum ændres ikke.
2. En sydlig løsning, hvor togbroen flyttes lidt sydpå
3. En nordlig løsning, hvor togbroen erstattes af en tunnel

Uanset hvilken af forslagene Vejle kommune måtte vælge, vil det have store konsekvenser for borgerne i Toftum. Ingen af disse tre forslag kan have vores interesse, da de efter vores opfattelse også vil indebære en stor forøgelse af trafikken. Herunder også tung trafik af lastvogne – den gamle tog bro i Toftum har sine begrænsninger mht lastbiler. Med en ny bro/tunnel vil der være fri bane.

Vi betragter alle tre løsninger som en træls nødløsning, som vil blive til daglig udfordring – ikke kun for borgerne i Toftum, men også for de borgere i Andkær, Gauerlund, Brejning og Børkop der dagligt bruger Toftumvej som en smutvej til Vejle – både pga det øgede trafikpres, tung trafik, landbrugsmaskiner, manglende cykelsti, et meget trafikeret T kryds ved Fælleshåbvej/Toftumvej, hvor alt trafikken til og fra Toftumvej skal krydse den dobbeltrettede cykelsti.

Den nordlige løsning vil for os, på Toftumvej 13, betyde at vi får vores ejendom stærkt forringet, samt vores muligheder for dyrehold, udsigt og natur/dyreliv udskiftet med en stærkt trafikeret vej. Det vil vi selvsagt være meget kedede af. Men vi synes at politikerne i Vejle kommune har tænkt meget småt i forhold til de tre nuværende forslag – og vi mener at de derved ikke har indregnet en forsvarlig og fremtidssikret infrastruktur. Både set i lyset af den nuværende og kommende udbygning af boligkvarterer i Brejning, og en sikker skolevej for børnene omkring Fælleshåb skolen, samt ved T krydset Toftumvej/Fælleshåbvej, og den smalle Toftumvej hvor der ikke er nogen cykelsti.

Vi vil derfor gerne pege på en fjerde løsning, der efter vores opfattelse har et bredere perspektiv. (se også vedhæftede tegning) Nemlig en Ringvej bag om Fælleshåbskolen.

4. Ringvejen starter på Fælleshåbvej med en Rundkørsel mellem Brejning og Fælleshåbskolen. Ringvejen føres fra rundkørslen bag om boldbanerne – og gennem en tunnel under banen over til Ladegårdsbakken. Derfra ad Ladegårdsbakken til Andkærvej/Vognsvadsvej/Toftumvej hvor der etableres en rundkørsel. Banedanmark bygger tog bro/tunnel. Fra tunnelen etableres evt. en vej på begge sider af banen til henholdsvis Sallerup og Brejning station. Ringvejen forsynes med cykelsti.

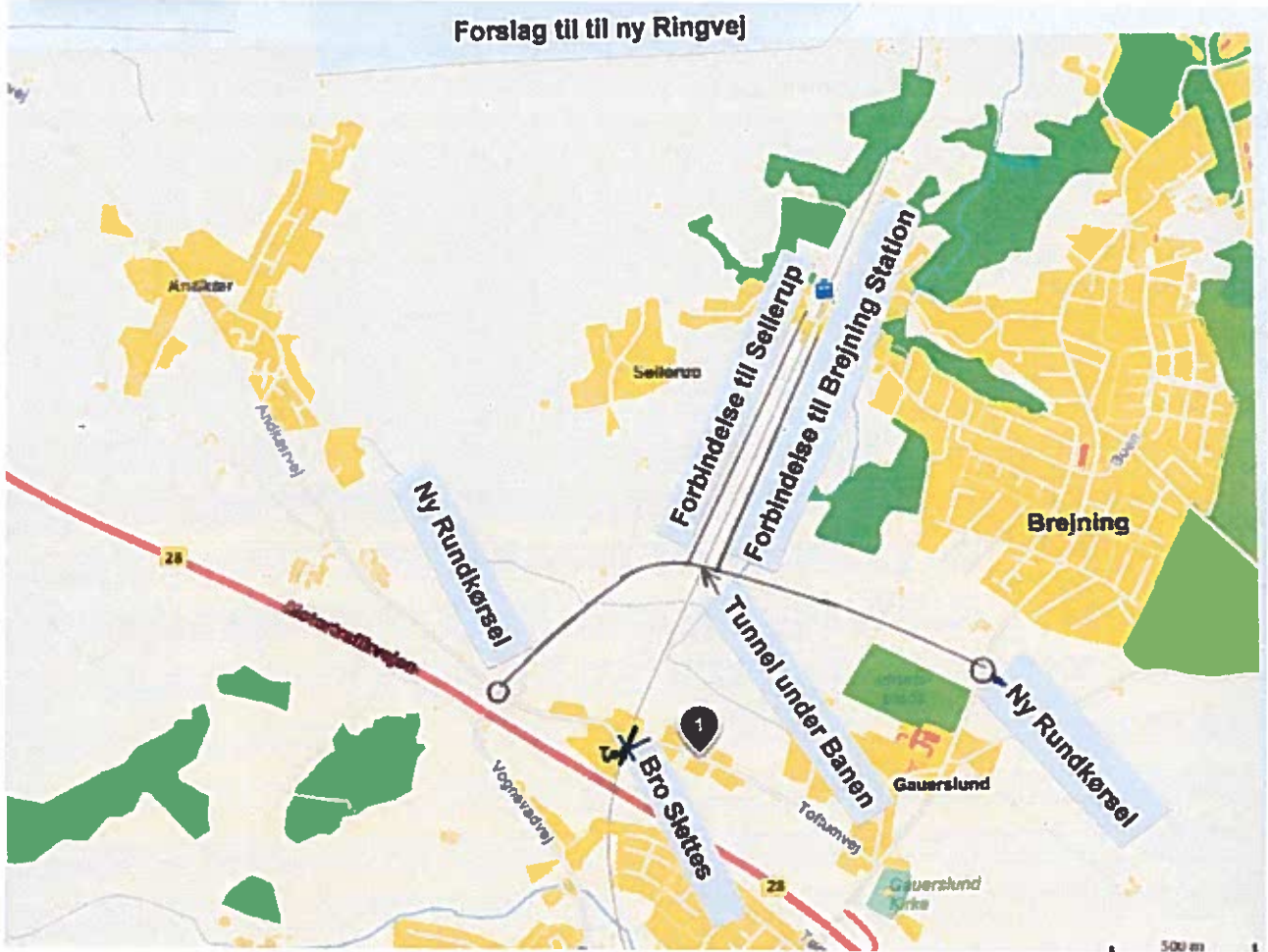
Vi tror på at en Ringvej bag om Fælleshåbskolen vil sikre en hurtigere, mere smidig og ikke mindst mere trafiksikker løsning.

**Der vil være et borgermøde 24/5-2017: Vejle/Fredericia Kommune, DGI Huset Vejle, Willy Sørensens Plads 5, 7100 Vejle – kl. 19-21.**

Ejnar Hørdum/Hanne Iversen

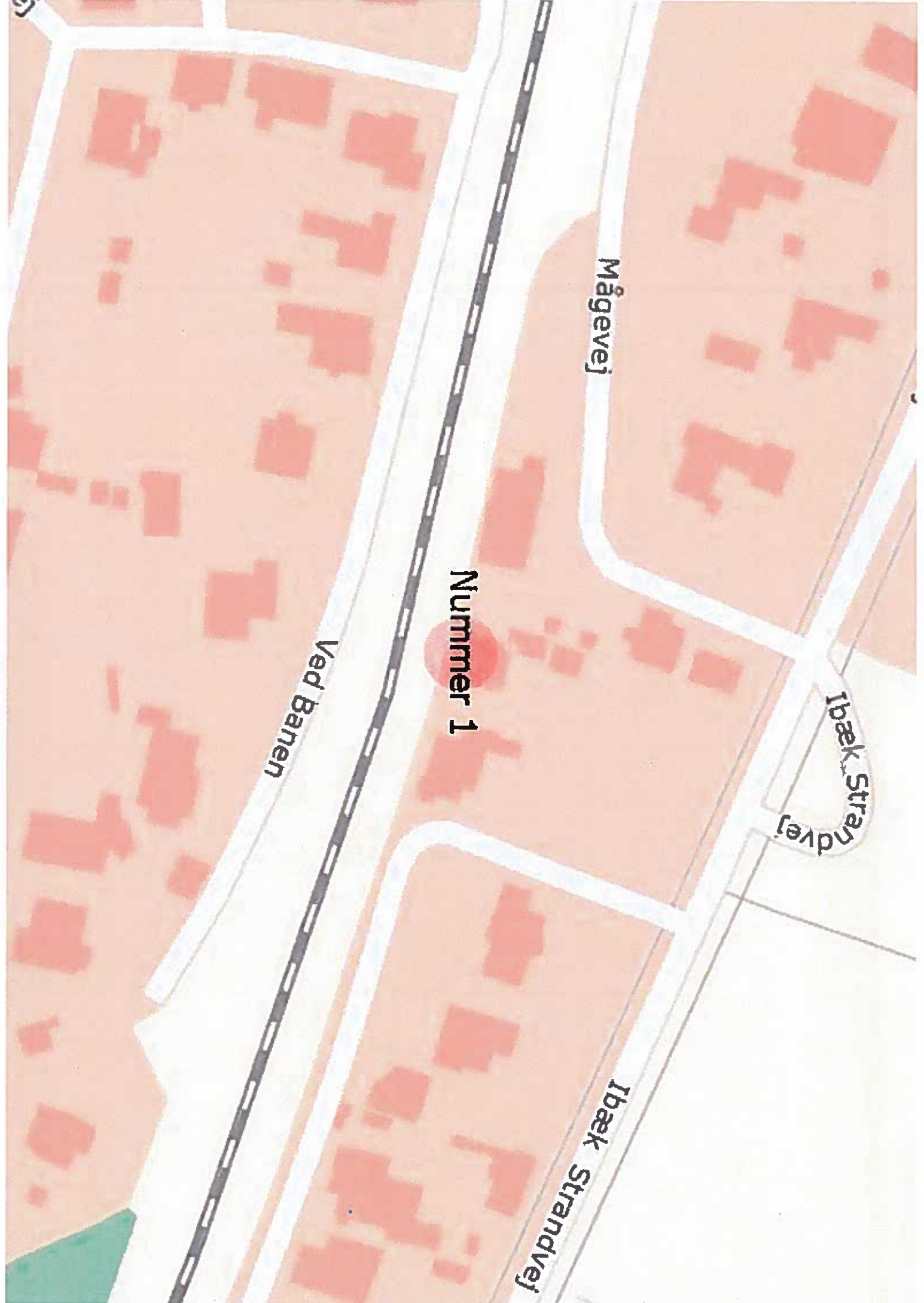
Toftumvej 13, 7080 Børkop

# Forslag til til ny Ringvej



**påvirkning af elektrificering på Ibæk strandvej 54 Vejle**

Forespørgsel: vi Karin Petersen og Yvonne Nielsen som ejer Ibækstrandvej 54 er noget bekymrede over selvfølgelig master og kabler som næsten kommer til at stå klods op af huset hvilke følger får det og hvor kraftigt magnet felt kan vi komme til at opleve der er i dag ca. 6,7 m. fra nærmeste skinne til muren på huset vil det betyde vi skal være nervøse for at bo på vores ejendom ? og kan vi risikere at få problemer med at udvide ejendommen vi har allerede brugt en del penge på at renovere ejendommen de seneste år



Mågevej

Nummer 1

Ved Banen

Ibæk Strandvej

Ibæk Strandvej

Jeg har været til HØRING om elektrificering af jernbanen, og Banedanmark vil ekspropriere 10 meter ind på mine grunde som jeg så ikke må bygge på, og de vil sende en person ud for at vurdere hvor høje mine træer må være og hvilken slags. **Det ødelægger min plan om et nyt drivhus, som jeg jo har gravet ud til. Jeg beder derfor om dispensation på grund af disse særlige forhold.**

Ellers må jeg bede om FULD erstatning for de manglende muligheder, der betyder et tab (fald i pris) ved evt. salg på et tidspunkt. Samt nedskrivning af grundskyld (nyvurdering).

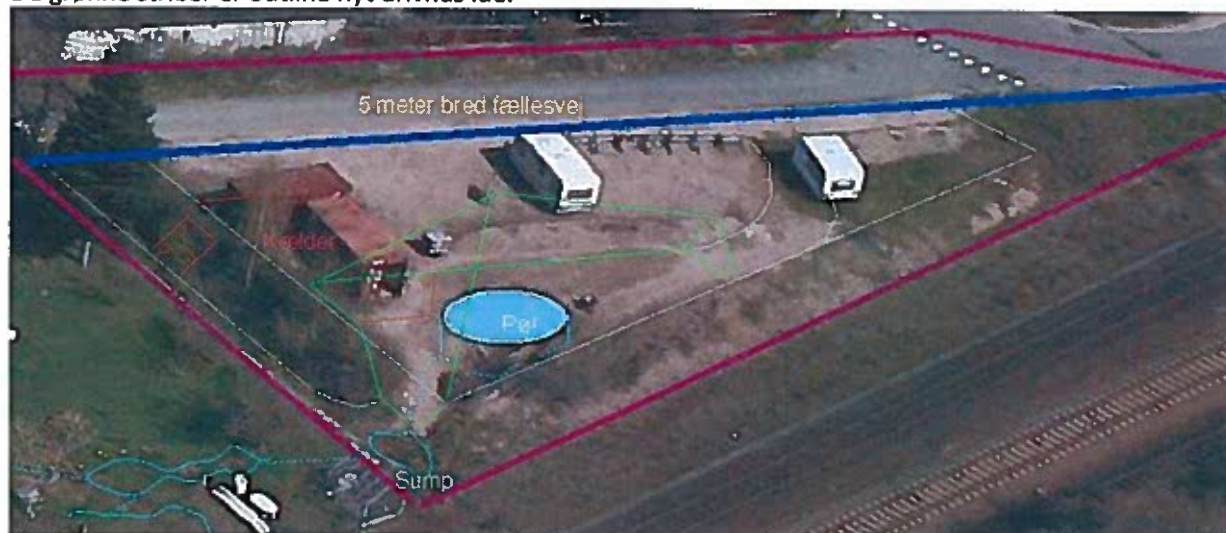
Matrikler 17L og 13x, Bakkedraget 14 og 16 i Hørning 8362

### Fremtidsvision [May 30, 2011](#)

Luftfoto viser 13x (Bakkedraget 16)

Eksisterende lille drivhus ses til venstre for sump på 17L.

De grønne striber er outline nyt drivhus ide:



Udgravningen er lige under de grønne linier, de hvide er 2½ meter fra skel.

Der er planlagt et mindre vandbassin (pøl) midt i drivhuset.

Bunden af udgravningen på 13x til pøl er foreløbig cirka 0,7 m over niveau af græsplænen på 17L, men cirka 1 m UNDER niveau af græsstriben langs banen på banearealet. Volden med træer er næsten en meter OVER (og på højde med jernbanesporet)..

Grønne linier er drivhus, røde linier er kælder, hvide er byggelinier — Tilløb fra tagrender til sump, Dør til kælder, Fordør til drivhus i niveau med flisesti. Bagdør til drivhus i den lille grønne trekant, hvorfra grusvej til fælles privatvej er markeret med hvide linier tæt forbi højre campingvogn..

Senere har jeg udgravet kanal under den venstre campingvogn til evt kælder i stedet for rød placering, hvorigennem vand og EL og kloak evt. kunne føres til fælles privatvej. (5 m bred)

Det kostede mig cirka 10.000 kr at leje gravemaskine til omrokning af opfyldningsjorden på 13x



En fremtidsvision — **Mulighed for drivhus** (sort tag – grønne fundament-linier – sort pøl og sort port niveau ned cirka 150 cm). Man kan her se opfyldning af grus fra arbejdet med at rørlægge banegrøften. Der ses også beplantning af volden mod det græsgrønne baneareal langs sporene cirka 1½ til 2 m fra skel..(hvor bane-hegn-stolperne står i skellet)

Man kan se de nye små-volde lige bag venstre campingvogn og til højre for højre campingvogn, i forlængelse af et midlertidigt hegn af gamle paller, placeret cirka 2 meter fra kanten af asfalten på den fælles privatvej, som fører ud til Engvej/Bakke draget ved højtænderne.

Pøl-sider måske støbt i beton, eller måske plastic-folie.

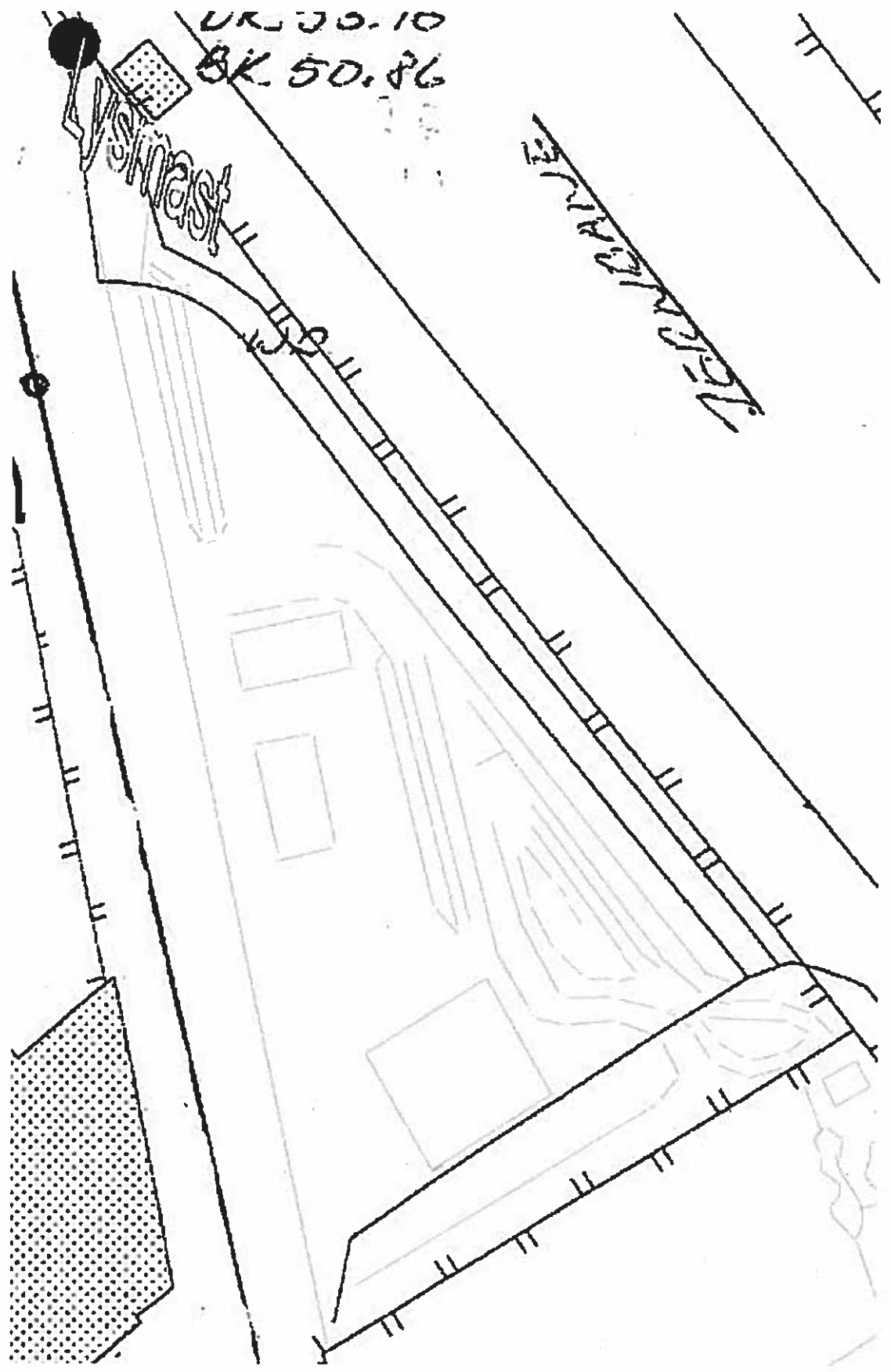
**"Randers regnskov" i "mini-Hørning"-udgave.**

Ikke krokodiller, men salamandre og frøer

Herunder ses en plantegning (kloak-placeringer sort streg midt i fælles privatvej) over 13x, hvor jeg har indtegnet med grå linier de eksisterende niveauforskelle samt firkantede felter til mulige placeringer af bygninger eller containere til opbevaring/lager. Øverste rektangel er nuværende placering af rød container på overfladesokkel af leca-blokke. Den firkantede rist øverst er en adgang til den rørlagte tidligere banegrøft. Lysmasten ved svinget Bakke draget/Engvej er nu fjernet.

De aflange aftegninger parallelt med privatvejen er volde cirka 0,5 -0,7 m høje beplantet med træer og buske.

UR 50.10  
BK. 50.86



**Overblik over både 17L og 13x, som jeg ejer begge to siden 2005.**

**Min folkeregister-adresse Bakkedraget 14 er det røde hus til venstre, som jeg købte 1976.**

**Det brun-gule er opfyldning, og man kan se små grønne pletter på vold/skråning mod bane-skel (grøn stribe). Det er ny plantede træer.**

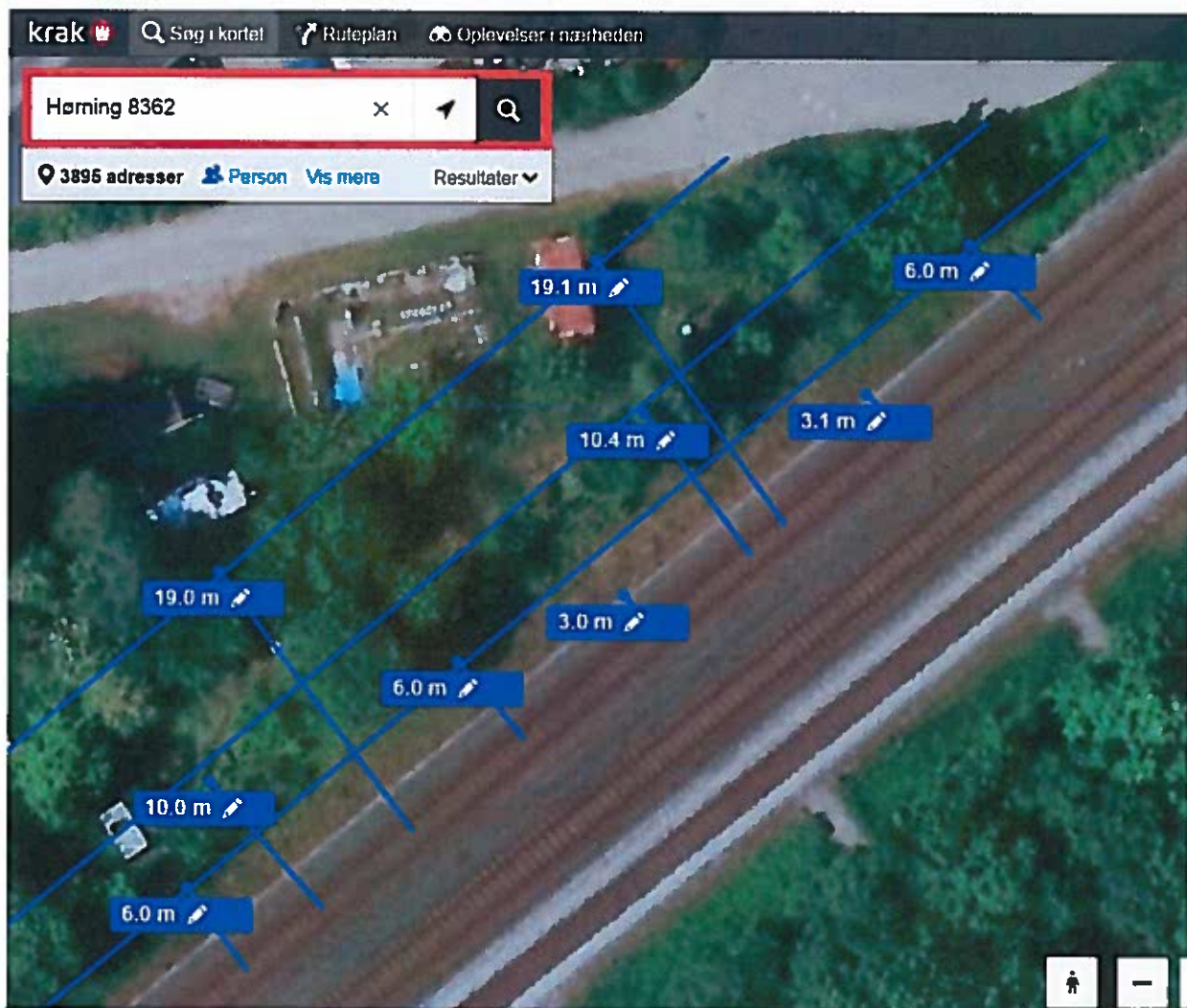


**Min nabo Bakkedraget 12 til venstre, Skoven på modsatte side af jernbanen.**

**Det tidligere jobcenter øverst til højre. Industrrområde Sønderskovvej.**

**Hørning SYD. 2005**





13x herover (Bakkedraget 16). 2016.

Den længste mod banen.

13x bliver voldsomt omfattet af **servitutter og expropriering af rådighedsret over mulighed for nybyggeri** samt bevoksning.

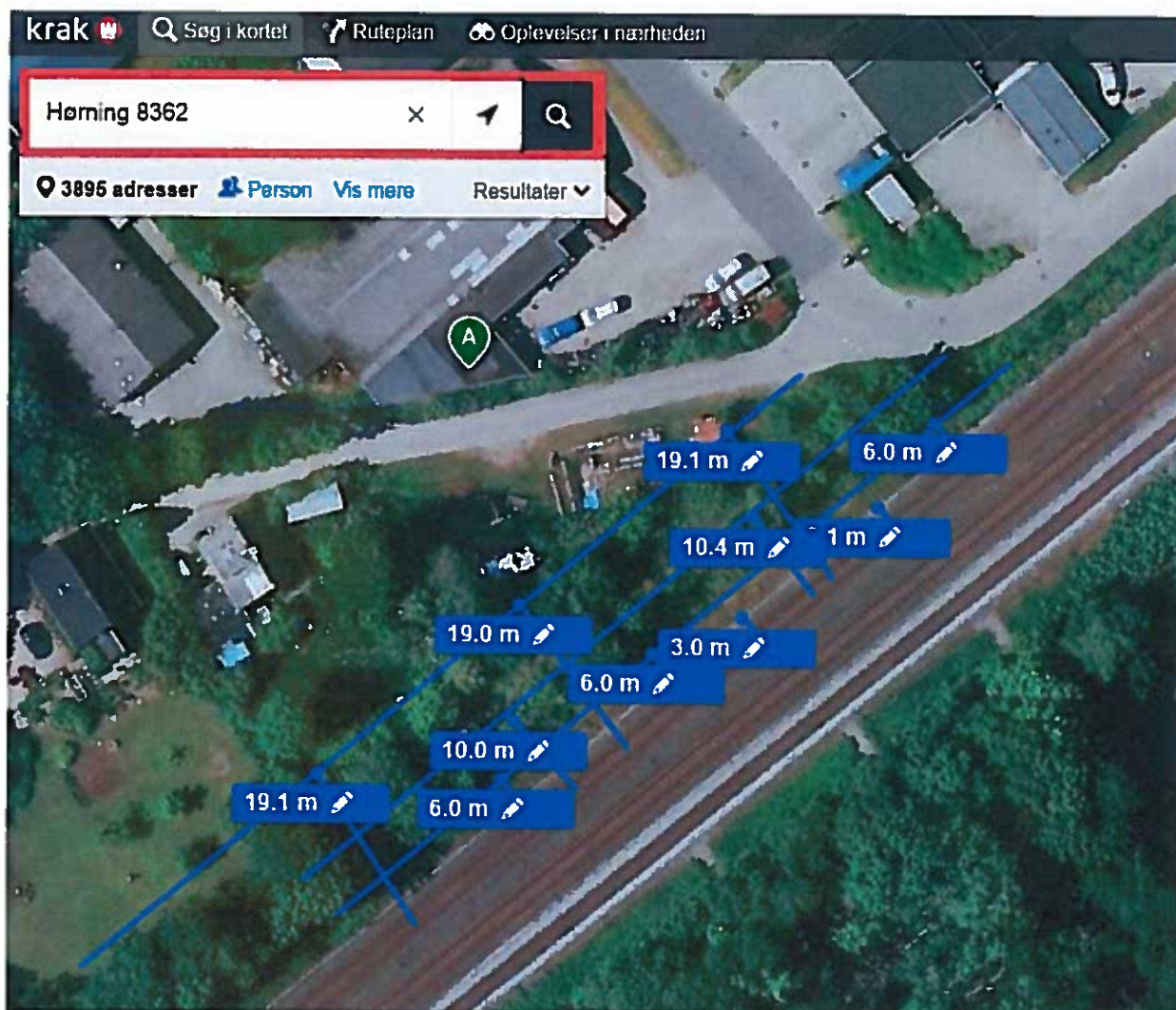
Som det ses har jeg allerede i 2005 – 2011 været forudseende og trukket træ-linien 1½ meter tilbage fra skel på en vold cirka 10 meter fra midten af yderste spor, og voldens højde flugter med skinnernes højde (kote)

Den røde container har jeg planlagt kan bruges til at montere solceller på, da de her vil være mindre i skygge end på huset på 17L (Bakkedraget 14)

**Det konflikter med 19 meters linien lige på det sted for elektriske installationer. Jeg beder om en dispensation lige der. ELLER en erstatning, der tager højde for den tabte mulighed.**

Foran til venstre for den røde container ses en påbegyndt udgravning til en planlagt bolig, som jeg måtte opgive pga. en ny lokalplan fra 2009, efter hvilken der pludselig ikke måtte bygges bolig på grunden, kun værksted/lager/kontor o.l. Jeg fik ikke nogen erstatning for den de facto expropriation af mulighed for bolig-byggeri, og klagede over det 2011 eller 2012 cirka. Sagen er sendt til ankestyrelsen, og de har syltet den i årevis, så det er stadig uafklaret. I øvrigt fik jeg 2 dobbeltsidige blodpropper i lungerne cirka 2011 – så det hele gik lidt i stå. I mellemtiden har jeg tilfældigvis arvet en flexbolig på Norddjurs i 2016.

**Hvis jeg skal kunne sælge 13x er der med alle disse rådigheds-indskrænkninger ikke chance for en ret høj pris, så derfor er tabet STORT.**



Herover er begge mine parceller vist med servitut-linier. Det er mindst 50% formindsket rådighed arealmæssigt.

### **Banegrøft rørlagt cirka 1988**

Foto af mit hus på 17L da banegrøften blev lagt i rør. Der blev gravet sphagnum væk til fast grund i en dybde på cirka 7 til 10 meter under niveau af 13x og 17L, lagt betonrør, og derefter fyldt op med grus og stabil grus for at styrke det ene spor. Herefter var vibrationer dæmpede, når tog kørte forbi.



Min nabos hus på Bakkedraget 12 ses til venstre i baggrunden. Til højre ses opfyldningsjord på 13x cirka 1½ m over tidligere niveau, der var som på 17L. Der blev lavet en midlertidig jordvold af køkkenhavens muld, bl.a. for at forhindre sammensynkning af hus-fundament. En rapport blev lavet med fotos af revner i husets fundament.

Herunder ses foto fra en vinkel mod nord, 13x med opfyldning. Man ser at det jeg kalder SUMP blev dannet og at drænvand naturligt samles der (på skel mellem 17L og 13x og banenearealet).

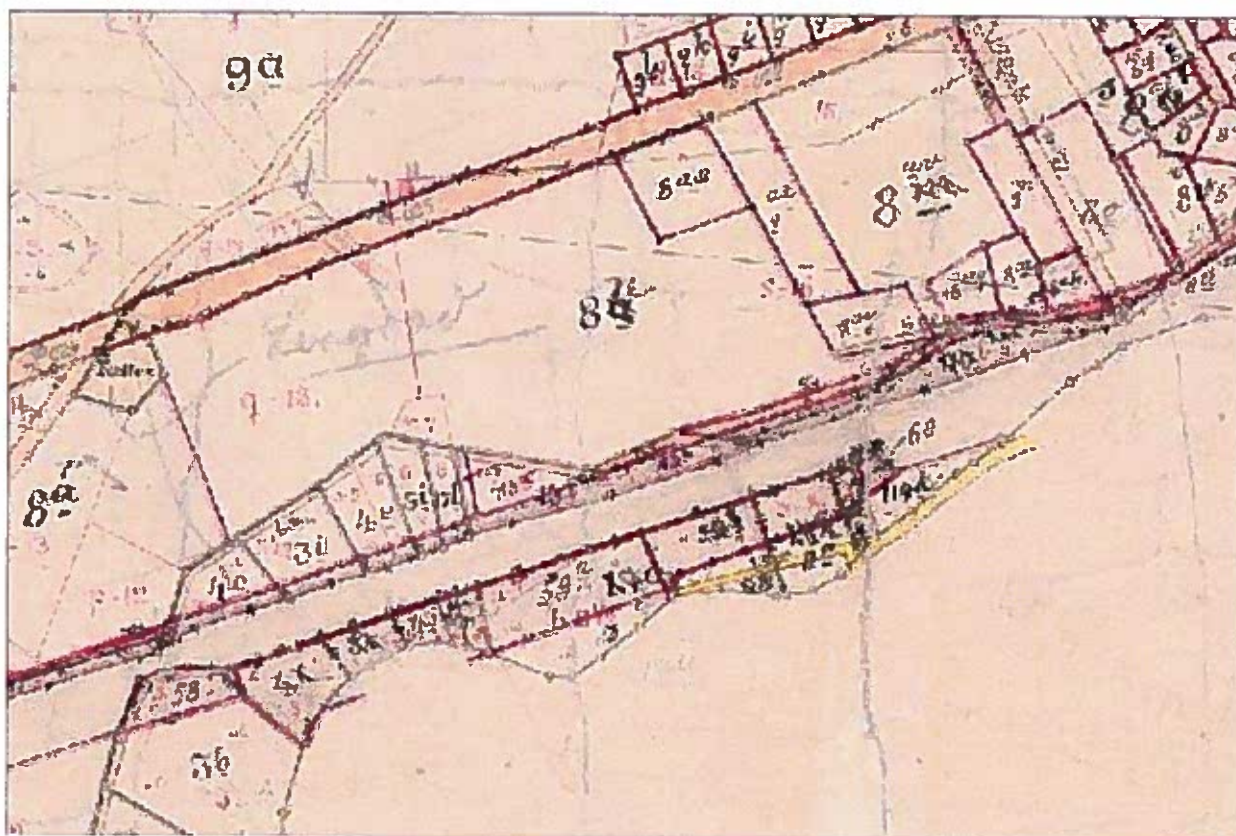
Man kan se at hæk og jord på det sted er SUNKET cirka 50 cm mens arbejdet med at fylde grus under sporet pågik. Mit muld blev lagt tilbage på den ødelagte køkkenhave på 17L og niveauet genoprettedes. Midt i billedet samlede vandet sig i en pyt, og jeg besluttede, at så kunne jeg ligeså godt grave den dybere, da jeg senere overtog grunden i 2005 — Her er der også et drænrør i niveau med grundvandet, Her var et hjemmelavet drivhus, som ikke overlevede bane-arbejdet, Nu er der et aluminiumsdrivhus, Her er hækken sunket 40-50 cm, Det her sand skiftede jeg ud med ler for at holde på vandet and Der ligger nemlig et dræn her langs bane-røret. Så nu er der en **sump med frøer og salamandre m.m. biodiversitet**. Tilbage i fortiden var området en mose helt over til holmen i skoven mod øst.



## Historisk:

Jernbanen skærer igennem matriklerne, vel omkring 1866-77 — 3 togspor. Det midterste er servicespor  
Der er sket en ændring her. Et bane-ejet skovområde nederst til venstre, Matriklerne her på denne side af sporet er ændrede! Engvej er kommet til...  
Bakkedraget er ikke en vej endnu. Det tidligere Jobcenter og materielgårde på matrikkel 8n ikke bygget eller udstykket.

Før 1904 fortsatte matriklerne tværs over jernbanen hen til holmen.  
Jernbanen skar i gennem mosen, fordi den blev anlagt på de laveste og mest plane steder, så toget kunne køre jævnt fladt derudaf



Huset på 17L blev nok bygget omkring 1912. Måske før, eftersom skødet er fra 1904-05. Måske efter.  
Se her gik markvejen bagom til skoven nedenfor Holmen, Kjærsholm.

Grunden til at jeg mener det var omkring 1914, var fordi jeg fandt en avis-stump bag tapetet hvor der var et foto af Atatürk, fra 1914. (Turkiets statsleder på den tid) Et aflyst pantebrev siger, at HUSEJER Kristian Pedersen tog et lån i 1946, og at 13xy udgår af pantet 1972  
Måske er huset på nr 14 faktisk først opført, da chr. Pedersen optog et lån i 1946, men så havde han sgu da gemt den avis rigtig længe..

1975 overtager Sten Jæger nr 14. Men ikke nr 16

En slægtning til Chr Pedersen ejer nr 16 (13xy) da vi kommer til i 1976. Han sælger senere til smedevirksomheden i nr 10, som endnu senere bliver et dødsbo, der overtages af tilknyttet virksomhedspartner, som sælger til mig i 2005



17L

2005 — Med Kompost-bunke. Hvidt tag mod global opvarming, og sort solfanger til indvendig opvarmning, Her i garagen (Flad tilbygning fra 1986) kan skrammel laves om til genbrug, Små plastik-søer midt i haven, Køkkenhave opgivet p.g.a. dræbersnegle, cirka der hvor de hvide havemøbler var. 12 meter fra skel omtrent. På billedet er jeg i gang med at fjerne tjørnehækken mellem 17L og 13x langs fliserne.

**AFLØBSFORHOLD**



Afløbs-brønd til overfladevand, og tagrender separeret fra øvrig kloak på 17L  
 Og ført til betonrør i tidligere banegrøft. (der løber ud i sommerbækken)  
 Blev anlagt cirka 1985 – 1986 i forbindelse med opførelse af garage.  
 Placering cirka 20 meter fra midten af yderste banespor, altså cirka 14 meter fra skel.  
 Tilbage-overløb til banerør — Rør til sump, brønd med vand fra tagrender. Overløbsrør.  
 Fald mod sump: 30 cm. plus højdeforskel til overløb = 10 cm overside sumprør. Det betyder vandet kan stige 50 cm i sumpsø, før det løber baglæns og til cementrøret under striben ved banen.  
 Afløb fra tagrender føres hertil, hvorfra der også går dræn til overdækket banegrøft.  
 Det er altså en slags "skybruds-forsinkelse" som letter trykket på banegrøften.  
 Udgravningen på 13x til pøl kan også rumme en del vand, inden det løber over og ned i sumpen.  
 Ellers har vi før i tiden oplevet oversvømmelser af banegrøften i den nederste del af haven.  
 Det er blevet mindre pga. "forsinkelses-reservoirerne" og koncentreret i sumpen.

Kompostering af have og køkken-affald (grønt) gavner planter. Planter laver ilt og lever af CO<sub>2</sub>. For meget drivhusgas påvirker Jordens klima. Vi er 7 milliarder påvirkere. Detil kommer pruttende husdyr.  
 Her gror træer og skaber ilt. Træer ender i brændeovn. CO<sub>2</sub> ender i luften. Træer spiser CO<sub>2</sub> igen. Neutralt energi-kredsløb mindsker import af fossilt brændstof, og giver mere politisk uafhængighed af olielande med diktaturer.

Kunstige vandhuller skaber habitat for frøer og salamandre og insekter, desuden trækker de fugle til.  
 Nedlagt køkkenhave transformeres til våd-område-habitat, som det var oprindeligt for 200 år siden. Det hedder jo ikke "Engbo" og "Engvej" for ingenting. CTRL+klik for at følge link til FRØER I BALJEN:

<https://www.youtube.com/watch?v=ix2qCZR6q6o>

Kommentar fra bekendt:

Hva' mæ ænderne? De kræver større vandhuller - storke kræver større vådområder. Du må udvide. Snoge og hugorme kræver stendiger og varme liggsteder...og fiskene mere vand...gnæg gnæg.

Svar:

Der er en stork i Hjemsted, SønderGylland

## HEGN og beplantning

Jeg mener der bør være et hegn mod banen i skel, men forstår at metal er en fare ved evt. nedfaldne køreledninger, hvorfor jeg foreslår at der plantes levende hegn, fx en blanding af flettet pil og brombær, der holdes over 120 cm højt, men under 180 (den normale højde hvis der er hegns-syn og man ikke kan blive enige). Flettet betyder at børn sikres mod utilsigtet adgang til bane-terrænet.

Det er i øvrigt for mig at se IKKE nødvendigt at knuse og kvase enhver bevoksning ned til 30 cm højde, når anlægsarbejdet er overstået. Der er langt op til køreledningerne, og det er muligt at tage hensyn til miljø og

**biodiversitet ved at tillade en højere bevoksning op til en eller 2 meter lokalt, i særdeleshed vil jeg være glad hvis det kunne tolereres langs mine parceller, 17L og 13x, og i øvrigt videre hen til Hørning station. For min skyld gerne langs min nabos 4 parceller i nr 12. Det vil give biologisk og miljømæssig sammenhæng med fredsskoven på den anden side.**

Jeg er sikker på, at DØDSmaskinen kan udstyres med programmering styret af GPS satellitter og en APP. Det er teknisk muligt at få den til at løfte rundsaven visse steder automatisk.

**Det er et helt forfærdeligt syn at se den FLÅ alt fra hinanden. Trøstesløst og brutalt og unødvendigt og ganske imod vores bestræbelser for at skabe mere bæredygtig natur.**

Ctrl+klik for at følge linket til "Dødsmaskinen kværner hen over dit liv"

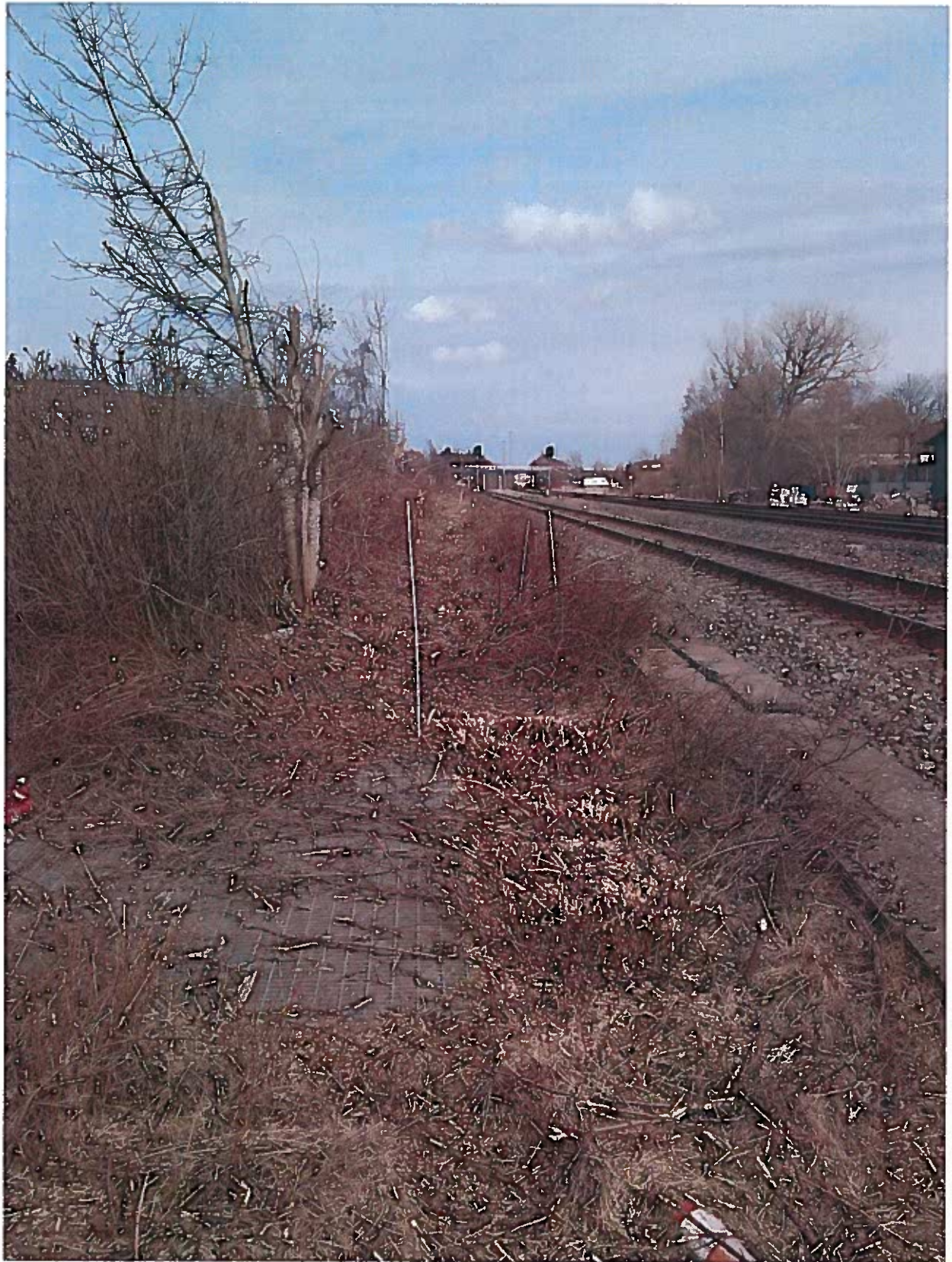
<https://www.youtube.com/watch?v=nRq4i-1gGEQ>

Er det her måske billeder man bliver i godt humør af?



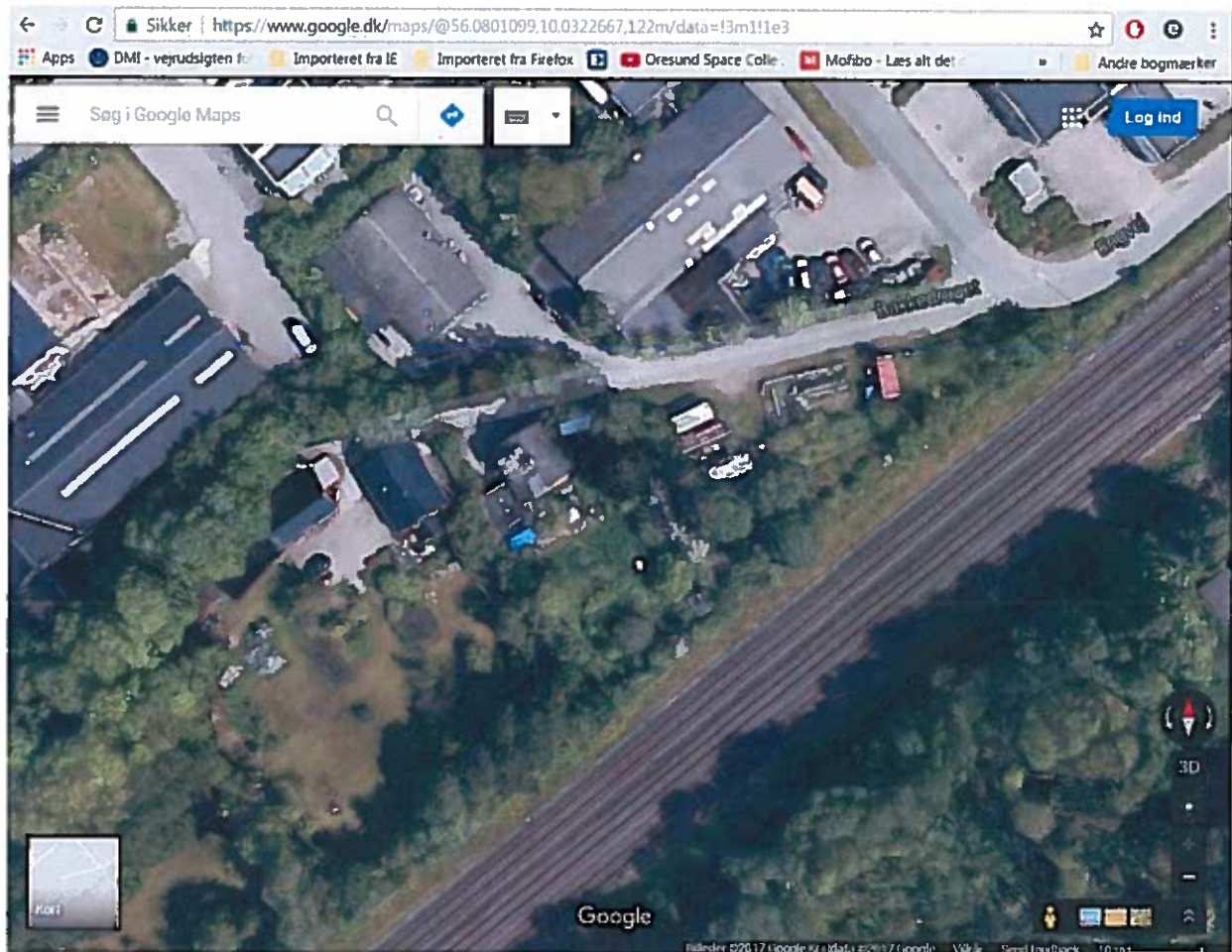


Mere død og ødelæggelse.



Metalristen fører til de nedgravede betonrør, hvor der før var bane-grøft.

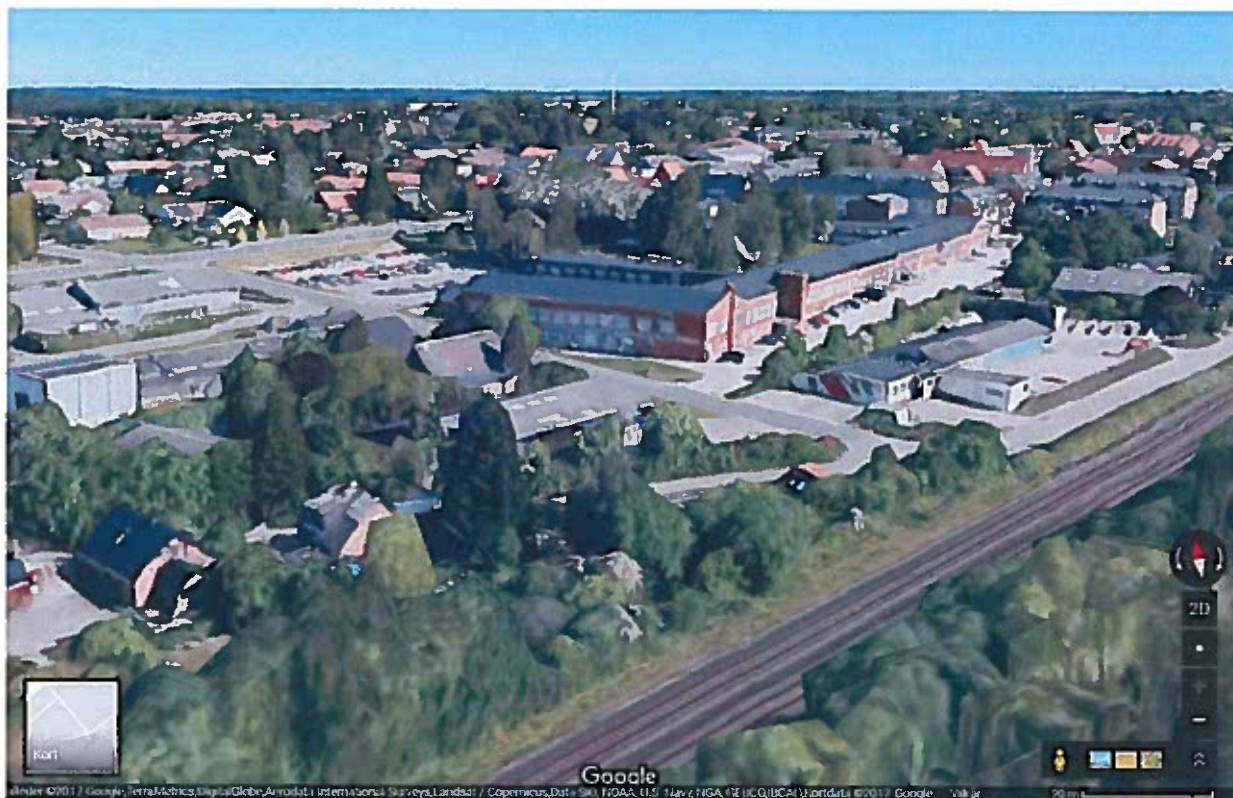
Her er så nogle 3D oversigts luftfotos fra Google maps 2016:



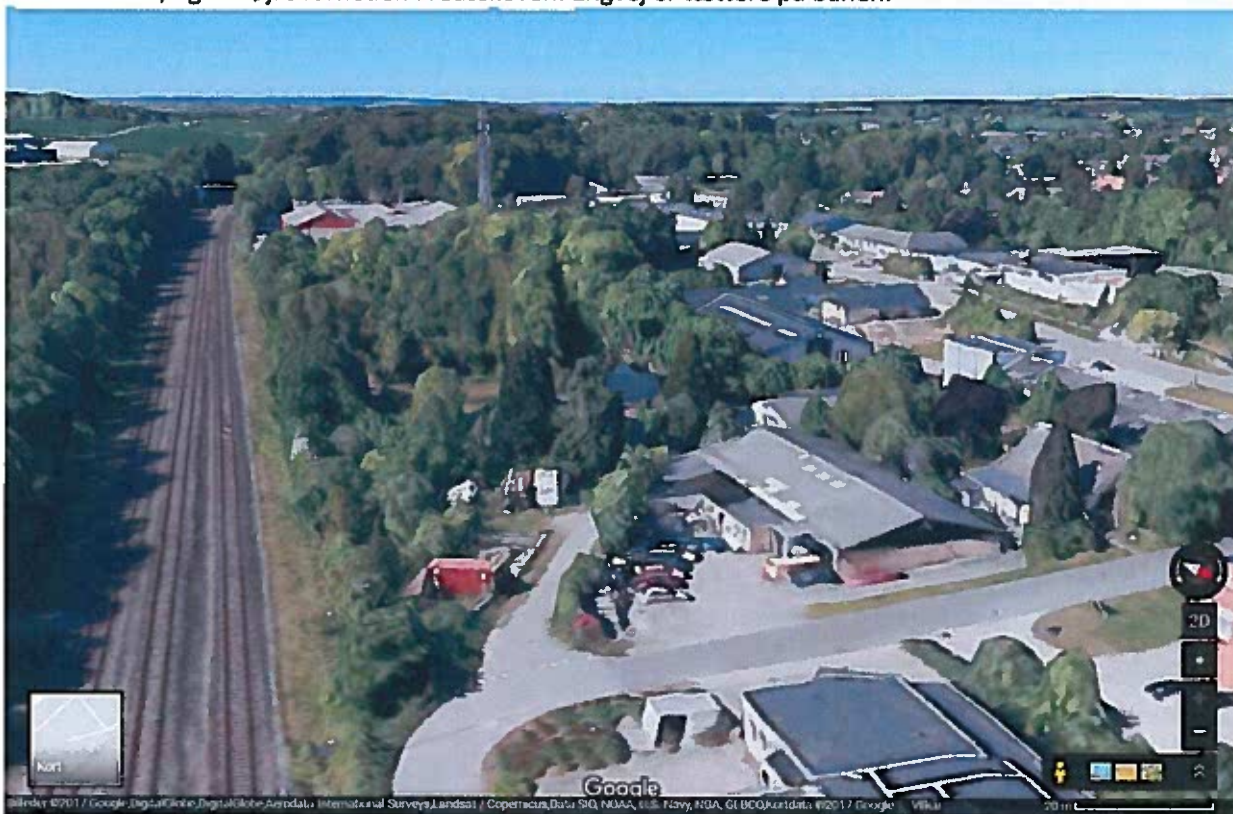
Det er tydeligt at jeg **ALLEREDE** har trukket beplantning længere væk fra skel. Men især i øverste højre hjørne ønsker jeg så meget skov bevaret som muligt på 13x. Der var jo en mening med at jeg har plantet den. "Den som planter en skov, har ikke levet forgæves" – gammelt ordsprog.

Man kan også se, at midt i udgravningen til PØL er der nogle piletræer som har sået sig selv. Dem har jeg planlagt at høste til min brændeovn på et tidspunkt. (når jeg bygger **drivhuset** – **hvis jeg må** og vil det).

Træerne på volden er forholdsvis lavtvoksende typer, fx 2 æbletræer og et kirsebær, samt typiske markhegns-træer. Jeg fjerner med hård hånd Ahorn som bliver vildt høje, og som sår sig selv som ukrudt. Min nabo i nr 12 har mange af dem.



Udsigt fra fredsskoven mod Nord. Min nabos høje træer til venstre for nedden, derefter mine egne meget mindre træer, og til højre fornedden Fredsskoven. Engvej er tættere på banen.



Udsigt fra Engvej mod sydvest



Tilløb til swamp fra tagrender.  
Flere fotos af vandhul:



Her vinter-billede hvor drivhuset ses. Banen øverst. 17L er 1½ meter under skinne-niveau. Dunhammer.



Sommer-swump. Der er frøer, salamandre, snegle, åkander, guldsmede og – myggelarver..



Is på vandet, en dag hvor det stod højest. Det synker lige så langsomt ned til grundvands-niveau en meter lavere, hvis der er perioder uden nedbør.

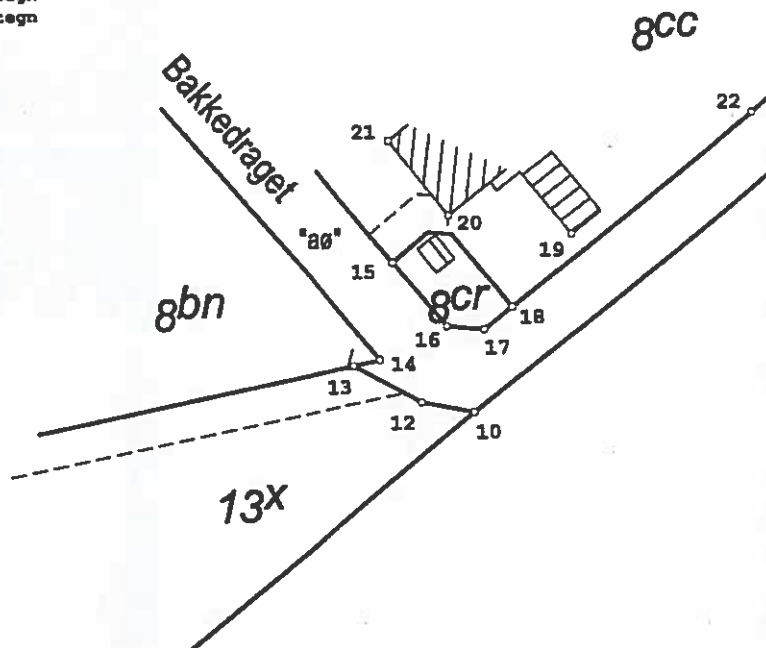
Mere historie (Til orientering)

2012 havde jeg ansøgt om byggetilladelse på 13x, som blev afslået, men herfra stammer situationsplan:



Man kan se at kommunen på et tidspunkt har snuppet spidsen af 13x og lavet et sving til Bakkedraget fra Engvej. Det lykkedes mig at få dette ændret, så jeg ikke skulle betale grundskyld af – kommunens område!

- 10,07
- 32,60 Træstolpe
- 35,51 Jernrør med skaltegn
- 32,58 Jernrør med skaltegn
- 34,47 Jernrør med skaltegn
- 80,32 Jernrør med skaltegn
- 66,47 Træstolpe
- 70,91 Bygningshjørne
- 65,21 Mur
- 64,38 Mur
- 64,25 Mur
- 67,32 Bygningshjørne
- 53,57 Træpel
- 50,33 Ingen afmærkning
- 46,94 Ingen afmærkning
- 41,45 Gl. mål



Og så lavede jeg en plan for min egen 40 kvm ældre-bolig i eet plan:



Men den blev afvist pga af lokalplanen, der var blevet ændret.

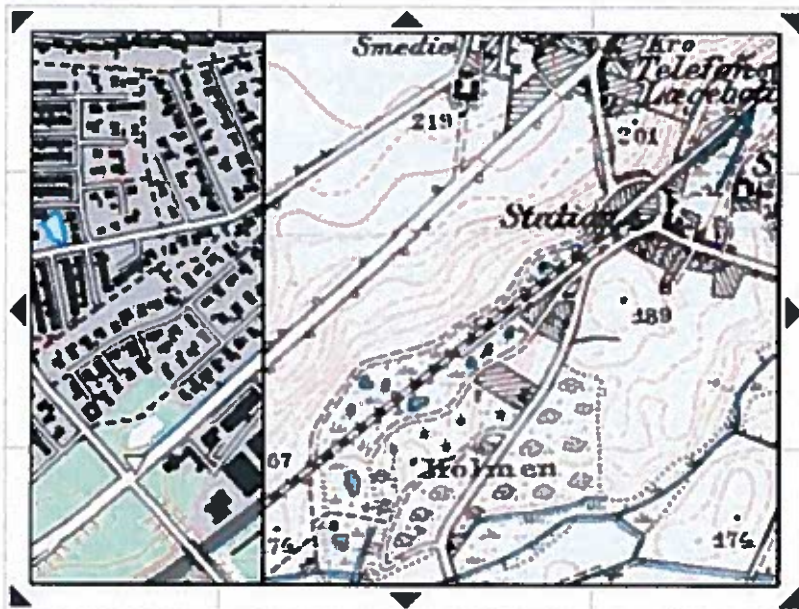
Jeg kan godt sætte sådan et par kontor-pavillioner op, men må ikke bruge dem til bolig.

Og så lige lidt mere historisk:

Udskrift, kortfakta og  
signaturforklaring



Se højden. Læs mere her.  
De oplyste koordinater og højden er for kortets centrum.  
North.: 6215574 East.: 564270 (UTM32) Højde: 57,6m



Her er tilsyneladende INGEN huse. Medmindre de er blå..



Vælg historisk kort

Målebordsblade 1928-1940

Vælg søgefunktion:

Adresse  Stednavn

Indtast vejnavn (uden husnr)

Bakkevej

Vælg vejnavn (59 resultater)

Bakkevej 8362 Herring

Husnr (10 resultater på denne vej)

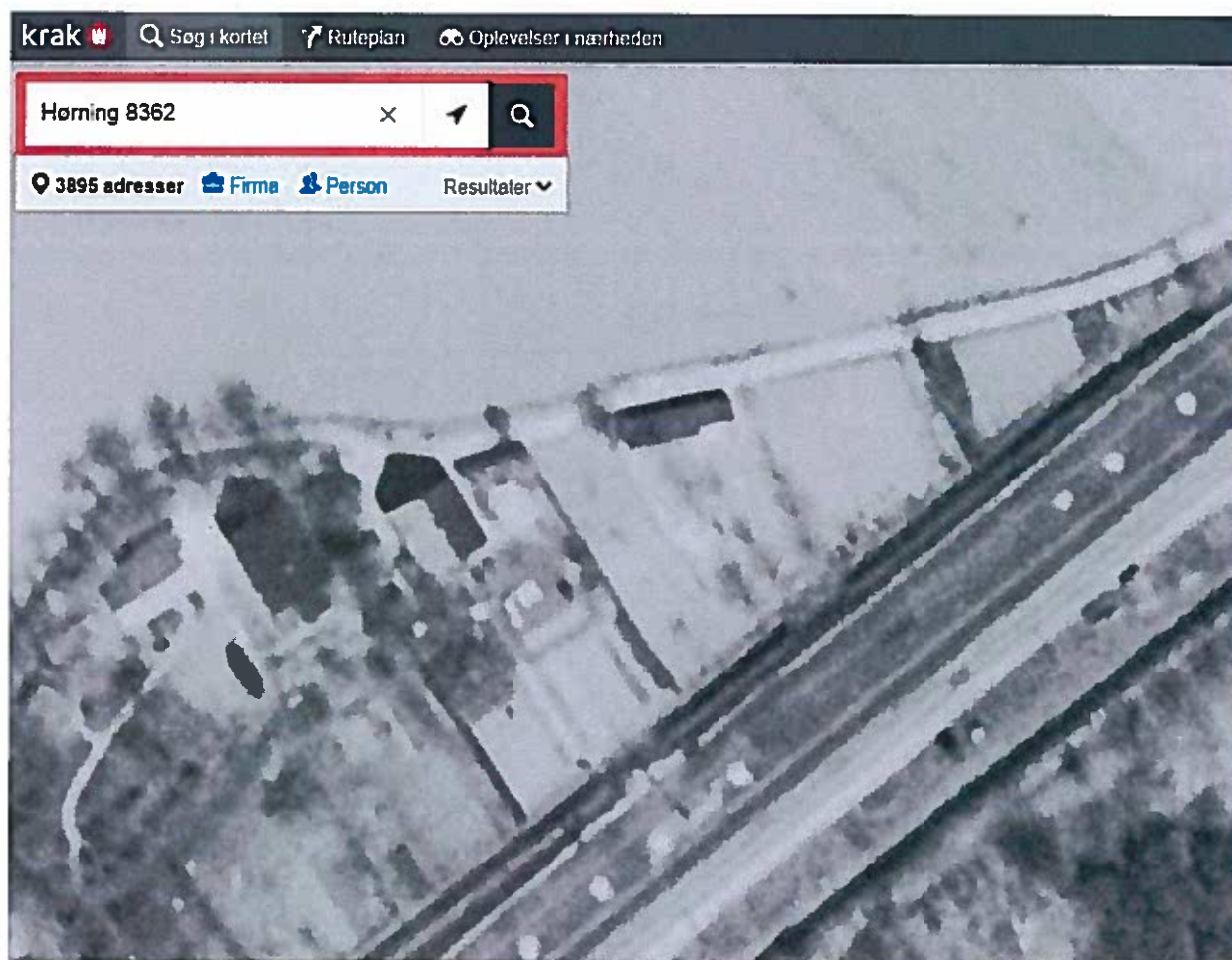
1

Danmark 1945

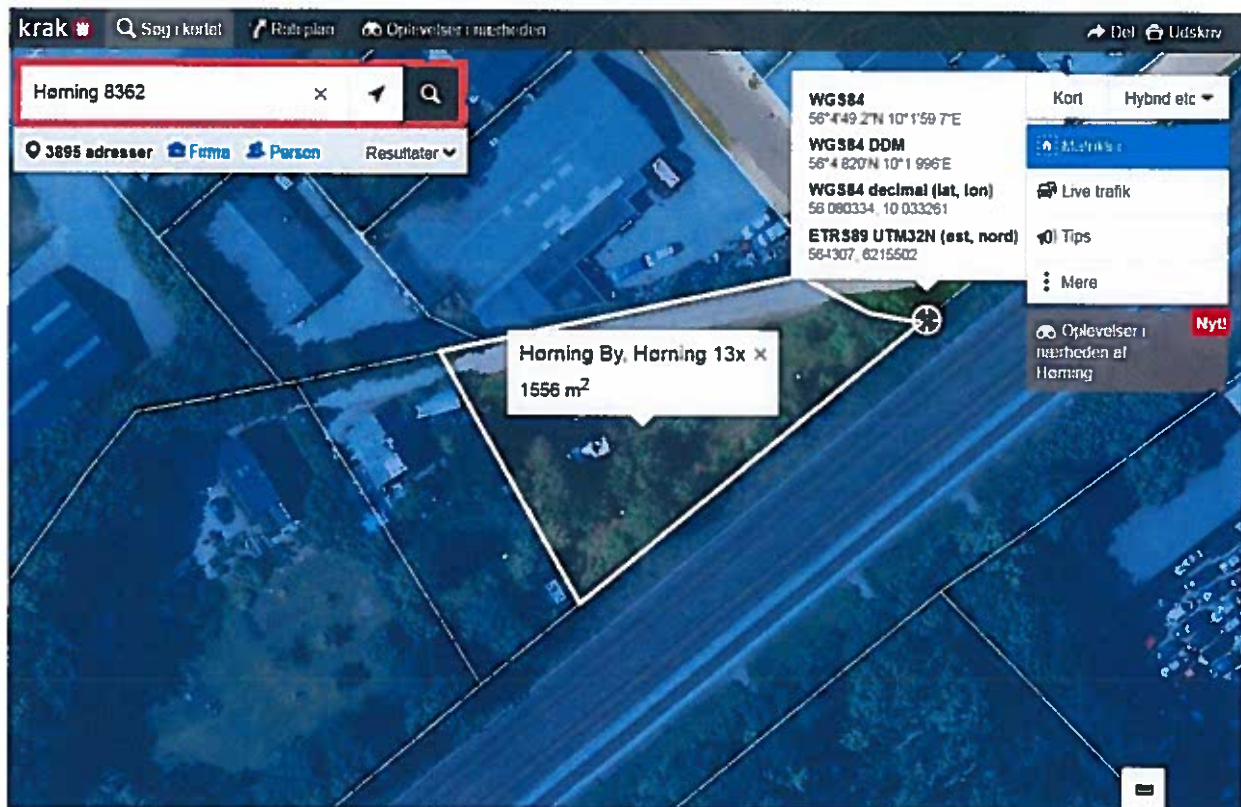
 [Flyfoto 1945 Abonnement Login](#)

 [Del Flyfoto 1945](#)





1954 Der var et aflangt hønsehus. Dengang havde 17L og 13xy også samme ejer.



Dette kort kan give et indtryk af mulig % af areal, der kan danne grundlag for vurdering af erstatning. Her er 13x fremhævet, men jeg ejer jo også 17L. Kortet er dog ikke nøjagtigt, især er skel nogle steder forskudt for luftfotoet.

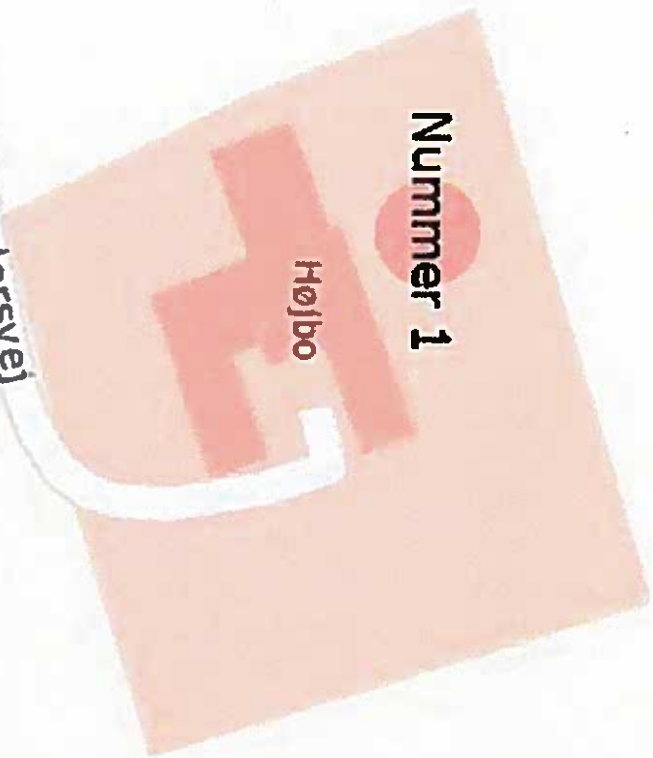
Den fælles privat vej er også en del af mine grundes areal (som jeg betaler grundskyld af).

I det hele taget bliver trekanten klemt fra alle sider. Bakkedraget 12, 10 og 8 har vej-ret på 13x.

Nummer 1

Højbo

Randersvej





28-06-2017  
 Sags id.: 15/8627  
 Sagsbehandler:  
 Tove Krogh Stockmarr  
 KS: Katrine Lykke Højgaard

### **Fredericia Kommunes bemærkninger til Banedanmarks VVM-redegørelse - Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia - Aarhus**

Banedanmark har udarbejdet VVM-redegørelse for Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia – Aarhus og sendt den i høring frem til den 2. juli 2017.

Fredericia Kommune har følgende bemærkninger til redegørelsen:

#### *Støj i anlægsfasen*

Der vil forekomme støj i anlægsfasen. Fredericia Kommune anvender Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser i forbindelse med anlægsarbejder, hvor støjgrænsen for boliger er 35 dB for natarbejde. Det er mellem Banedanmark og kommunen aftalt, at Banedanmark skal vurdere om den mindre dB har betydning i forhold til støjvurderingerne, idet Banedanmarks støjberegninger er vurderet i forhold til en grænseværdi på 40 dB for natarbejde. Kommunen skal hermed anmode om, at det oplyses, hvordan denne vurdering indgår i VVM-redegørelsen.

Banedanmark vil løbende informere berørte naboer til anlægsarbejdet. Kommunen har fokus på, at støj fra anlægsarbejderne udføres med så få gener som muligt for kommunens borgere. I de tilfælde, hvor væsentlige gener ikke kan undgås, vil kommunen foretage en afvejning af hensynet til borgerne og projektets gennemførelse.

Kommunen har forståelse for, at anlægsarbejdet på selve skinnearealet skal udføres på tidspunkter, hvor arbejdet ikke generer togtrafikken og for at reducere anlægsperioden. Kommunen skal hermed anmode om, at få tilsendt kopier af evt. pressemeddelelser, breve o. lign. som Banedanmark udarbejder og udsender. Alternativt orienteres kommunen om at der er foretaget orientering om anlægsarbejdets påbegyndelse på Banedanmarks hjemmeside. Kommunen vil bruge disse ved eventuelle henvendelser/klager over anlægsarbejderne.

#### *Placering og drift af midlertidige arbejds- og oplagspladser*

I forbindelse med anlægsarbejderne har Banedanmark behov for at etablere midlertidige byggepladser. Kommunen har fået oplyst af Banedanmark, at anlægsarbejderne vil foregå på Banedanmarks egne arealer, men ikke hvilke.



For at sikre, at de enkelte arbejdspladser har de fornødne godkendelser, når anlægsarbejderne igangsættes, anmoder kommunen derfor om, at Banedanmark hurtigst muligt fremsender en oversigt over de ønskede arbejdspladser, med en angivelse af aktiviteter på den enkelte lokalitet, så det kan vurderes, hvilke øvrige tilladelser der er påkrævet.

Når kommunen meddeler accept af midlertidige arbejdspladser vil der blive taget hensyn til de beboere, der kan blive generet af aktiviteterne på arbejdspladsen. Afhængig af arbejdspladsens placering i forhold til naboer, kan det betyde, at de mest støjende arbejder skal tilrettelægges herefter. F.eks. ved at levering af materialer og andet støjende arbejde skal udføres mellem kl. 7 og 18 på hverdage og mellem kl. 7 og 14 om lørdagen. Arbejdspladsen skal indrettes, så støjende maskiner m.m. placeres længst væk fra boliger eller bag afskærmning.

Støj i forbindelse med anlægsarbejder reguleres efter miljøaktivitetsbekendtgørelsen, bekendtgørelse nr. 467 af 23. maj 2016. Kommunen vil hermed gøre Banedanmark opmærksom på, at aktiviteterne skal anmeldes til kommunen, idet de er omfattet af § 2, stk. 1 nr. 1) *Bygge- og anlægsarbejder*.

Til brug for de nødvendige accepter skal Banedanmark som minimum fremsende en separat anmeldelse for samtlige lokaliteter hvor der etableres midlertidige arbejdsområder, oplagspladser og/eller omlastepladser. Det skal ligeledes anmeldes, hvor og på hvilke datoer og tidsrum de mellemliggende strækningsarbejder foretages, og i tilknytning hertil fremsendes tilhørende oversigtskort.

På kommunens hjemmeside [www.fredericia.dk](http://www.fredericia.dk) findes et anmeldeskema, som kan udfyldes og sendes til kommunen.

I forbindelse med reguleringen af arbejdet, anmoder kommunen om, at få en beskrivelse af hvordan Banedanmark vil sikre, at entreprenørerne og deres eventuelle underentreprenører, overholder de vilkår, som kommunen stiller, samt i hvilket omfang der vil blive ført tilsyn med arbejdets udførelse.

Af Miljøstyrelsens miljøprojekt nr. 1409 fra 2012 fremgår det, at Banedanmark har udarbejdet en generel arbejdsbeskrivelse for miljøkrav i forbindelse med anlægsarbejder, der sendes i udbud. Det fremgår ligeledes, at Banedanmark stiller krav til entreprenørerne om udarbejdelse af en miljøhandlingsplan omfattende administrative procedurer og arbejdsprocedurer for de miljømæssige forhold i forbindelse med entreprisen. Kommunen vil gerne anmode om, at få en kopi af miljøhandlingsplanen for projektet til orientering.

Venlig hilsen

Tove Stockmarr



## **Ny bro Toftumvej i Vejle Kommune**

I VVM-redegørelsen omtales tre muligheder for en ny bro for Toftumvej over jernbanen i Vejle Kommune.

Det nordligste forslag vil berøre beskyttede naturtyper. Her skal krydses beskyttede vandløb, mose og sten- og jorddiger. I Kommuneplanen er de laveste arealer anført som lavbundsarealer. Desuden skal krydses arealer, der i Kommuneplanen er arealerne i ådalen anført som potentielle naturbeskyttelsesområder, naturbeskyttelsesområder og økologiske forbindelser.

Naturhensyn gør, at det er den sydligste løsning eller en fornyelse af den eksisterende bro, som skal vælges.

## Hørings svar i forhold til fagnotatet Kulturhistoriske og rekreative interesser vedr. hastighedsopgradering og elektrificering af banen i Horsens Kommune

Bemærkninger til fagnotatet, Kulturhistoriske og rekreative interesser der bl.a. omhandler de beskyttede sten- og jorddiger i Horsens Kommune berørt af hastighedsopgradering og elektrificering af jernbanen.

1. Der bliver nævnt tre beskyttede sten- og jorddiger, der permanent bliver berørt af ændringer (to ved Serridslev, og en ved Rugballevej ved Hatting), samt en mulig påvirkning ved Kannerupvej under anlægsarbejde.

Udover disse blev der undersøgt 11 diger ved gennemgang af banen igennem Horsens Kommune. Det er ikke nævnt i notatet, at man også undersøgte, hvorvidt der findes ikke registrerede beskyttede diger – og om nogen af disse bliver berørt af ændringer.

2. Som konsekvenser for elektrificering nævnes der to gennembrud af beskyttede diger ved Serridslevvej, hvor der permanent nedlægges henholdsvis 7 og 10 m af diget. I forbindelse med etablering af ny vejbro ved Rugballevej ved Hatting bliver der lagt op til permanent nedlæggelse af en 70 m beskyttet digestrækning. Alle tre indgreb planlægges gennemført uden afværgeforanstaltning pga. manglende mulighed for reetablering.

Nedlæggelse af henholdsvis 7 og 10 m af de beskyttede diger ved Serridslev vurderes if. notatet til at være af "lille" miljøpåvirkning. Nedlæggelse af 70 m dige ud af 350 m samlet længde ved Hatting vurderes at være "middel". Argumentet for bedømmelserne er, at digestrækningerne ikke kan reetableres.

Ifølge beskrivelsen af miljøvurderingsmetoden, der er brugt til at vægte indgrebene, er en lille påvirkning noget, der har en kort varighed i et lille område, eller i et område uden særlige interesser. En middel påvirkning er noget, der har en vis varighed, i et område af en vis størrelse eller med særlige interesser – og afværgeforanstaltninger eller projektilpasninger skal overvejes.

Nedlæggelse af digestrækningerne kræver en dispensation efter museumslovens §29a fra Horsens Kommune, hvor der skal argumenteres for, at der ikke findes alternativer for den valgte løsning. Argumentet om, at digestrækningerne ikke kan reetableres, er i sig selv utilstrækkeligt i forbindelse med en dispensation.

Horsens Kommune efterlyser holdbare argumenter til brug at kunne meddele dispensationerne.

1. På siderne 23-26 i fagnotatet er der to tabeller med oversigt over påvirkningerne, hvor hver påvirkning er beskrevet med en miljøpåvirkningskarakter efter implementering af afværgeforanstaltninger. Tabellerne viser ingen eller en lille påvirkning for stort set samtlige påvirkede delområder. Vi vurderer, at tabellen er utilstrækkelig, idet den kun viser situationen efter at projektet er gennemført med afværgeforanstaltninger. Der mangler en supplerende tabel med samme indhold for de planlagte ændringer før implementering af afværgeforanstaltninger.

Tabellen er decideret misvisende, idet der bliver refereret til karakter af miljøpåvirkning, som if. den beskrevne Miljøvurderingsmetoden på side 30, skal anvendes til at bedømme, hvorvidt den planlagte indgreb skal afføde en afværgeforanstaltning eller en projektændring. Metoden med at karaktergive de enkelte ændringer giver efter vores mening kun mening, hvis dette også gøres for udgangssituationen.

## **Fagnotat Natur og overfladevand vedr. VVM om elektrificering og hastighedsforbedring af jernbane mellem Fredericia og Århus**

Fagnotatet vidner om en meget grundig gennemgang af alle problemstillinger vedr. eventuelle påvirkninger af beskyttet natur og vandløb på strækningen, og der er lagt op til afværgeforanstaltninger, som vi har tillid til at burde virke.

Vi har følgende bemærkninger til notatet:

1. Der mangler en kronologisk gennemgang i form af en samletabel (efter den geografiske placering) og et tilhørende kort med markering af de berørte naturarealer og vandløb, hvor man ikke bryder rækkefølgen op efter om der er tale om elektrificering eller hastighedsopgradering, ændring af broer, udvidelse af dæmninger eller hvad ellers. Det er svært at bevare overblikket. Tabellen bør liste alle områder og vandløb op i en geografisk rækkefølge over linjeføringen med henvisning til kortet, og indeholde en kort benævnelse af påvirkninger og afværgeforanstaltninger for hvert konkret sted, som man kan relatere til de konkrete beskrivelser senere i rapporten.

2. På siderne 26-32 findes der to tabeller med oversigt over påvirkningerne, hvor påvirkning på de enkelte naturområder er tabelsat som værende efter implementering af afværgeforanstaltninger. Tabellerne viser ingen eller en lille påvirkning for stort set samtlige naturområder, som er jo en rigtig fin ting, men siger ikke så meget her og nu. Der mangler en supplerende tabel med samme indhold for den vurderede situation for situationen før implementering af afværgeforanstaltninger.

I øvrigt er det noget forvirrende at holde beskrivelsen af Miljøvurderingsmetoden på side 48 op mod tabellens kriterier. Her er der nemlig beskrevet, at der ved ingen eller lille påvirkning af miljøet er afværgeforanstaltninger ikke nødvendige. Uden en tabel, der viser situationer ved de enkelte naturområder og vandløb før implementering af afværgeforanstaltningerne, er denne metodebeskrivelse direkte misvisende.

3. I metodebeskrivelsen på siderne 42 – 49 beskrives den anvendte kortlægningsmetode for naturområder og arter. Det bliver ikke oplyst, om den øjensynligt udmærkede og meget tilbunds gående datasamling er tilgængeliggjort og foreviget via en indtastning i miljøportalens Naturdata og i WinBio for vandløbenes vedkommende. Bliver dette gjort?

## **Fagnotat vedr. Klimatilpasning - VVM-høring af elektrificering og hastighedsopgradering af banen mellem Fredricia og Århus**

Bemærkning vedr. oversvømmelse:

Det er tilsyneladende ikke kritisk mht. oversvømmelse i forbindelse med forlægning af banen med op til 5 m mod syd ved Kannerupvej i Horsens Kommune.

I afsnit 8.3.4.3 vurderes risici for oversvømmelse af linjeføring og projektets påvirkning af omgivelser. I alle tilfælde konkluderes det at projektet ikke forværre påvirkningen af omgivelserne.

På baggrund af fagnotat Klimatilpasning ser det tilsyneladende ikke ud til at projektet forøger risici for oversvømmelse langs banelegemet på forstrækningen i Horsens

Banedanmark gøres dog opmærksom på at der tidligere har været oversvømmelse ved varmeværket vest for jernbanen, jf. kort 1 (vedhæftet som bilag). Det skyldes, at der er en underføring (rød pil) ved banelegemet der leder skybrudsvand under jernbanen. Horsens Kommune, Teknik og Miljø, Vandløbsteamet har været i dialog med landmand om muligheder for tilbagestuvning af vand på markerne opstrøms. En løsning kan være indsnævring af underføringen og tilbageholde mere vand på markerne opstrøms. Hvis der på et tidspunkt skal laves terrænregulering på denne strækning, bør man overveje om man i den forbindelse kan forbedre skybrudsveje/indsnævre underføring og derved afhjælpe risiko for oversvømmelse af værket.

Banedanmark gøres endvidere opmærksom på at ved banens krydsning af Gammel Århusvej og Hovedgård har der tidligere været oversvømmelse, se kort 2 (Vedhæftet som bilag) med blue spot, opland og strømningsveje. Måske ikke relevant/muligt i denne sammenhæng!?! Men alt efter hvor omfattende broarbejde der skal udføres bør man overveje om man i den forbindelse kan forbedre afstrømningsforholdene/skybrudsvejene i området, så man kan reducere risiko for oversvømmelse ved Gammel Århusvej.



# HÖRSENS KOMMUNE

Bilag til høringssvar vedr. fagnotatet Klimatilpasning.

Kort 2



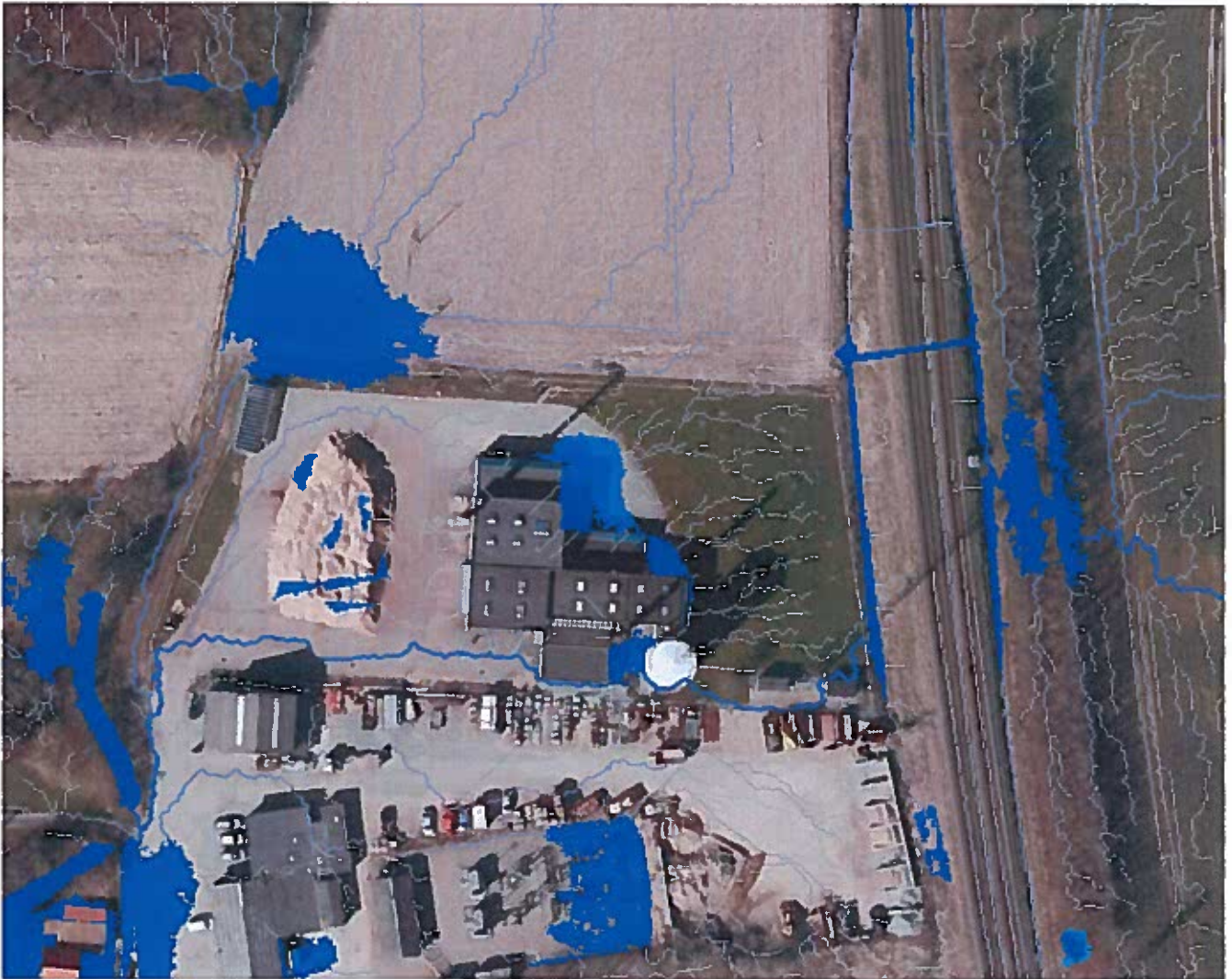


# HØRSENS KOMMUNE

---

**Bilag til hørings svar vedr. fagnotatet Klimatilpasning.**

**Kort 1**



## **Bemærkninger vedrørende fagnotat om Kulturhistoriske interesser og Rekreative interesser i forbindelse med VVM-høring af elektrificering og hastighedsopgradering af banen mellem Fredericia og Århus**

Kulturhistoriske interesser i Horsens Kommune som vurderes at kunne blive påvirket er beskrevet i afsnit 2.1.1.1 og 2.2.1.1. Der er kun fundet en konflikt med hensyn til andre forhold end Bygholm Park og Erik Menveds Borg, hvor der jf. mail af 22. juni 2017 fra Niras ved Maria Douglas Stilling, skal søges om dispensation fra fredningsbestemmelserne.

Ud over fagnotatets identifikationer af forhold, er der lavet en screening for om der kan være andre kulturhistoriske interesser:

Hvor banen skal sideflyttes mere end 2 m ved Kannerup nord for Horsens, er der blevet lavet en grundig screening, men her blev ikke fundet nogen kulturmiljøforhold.

Den generelle screening for hele strækningen igennem Horsens Kommune viste, at mellem bro nr. 20708 "Hanstedgård Bro" og bro nr. 20710 "Gl. Århusvej Bro" går jernbanen lige igennem et voldsted fra middelalderen, sted- og lokalitetsnr. 160502-166 benævnt Hanstedgård. Der er tale om et "ikke fredet fortidsminde" men området omkring det er udpeget som "Fortidsmindeareal" Se bilag.

Rekreative interesser i Horsens Kommune, som vurderes at kunne blive påvirket er beskrevet i afsnit 2.1.1.2, 2.1.2.2 og 2.2.2.2.

Som beskrevet i nedenfor vil påvirkningerne af de rekreative interesser være mindre og forholdsvis let løselige. Der er derfor så vidt angår rekreative interesser ingen yderligere bemærkninger til fagnotatets vurderinger som vist i tabel 13 og 14.

Bemærkninger til Banedanmarks vurdering af påvirkninger af rekreative interesser i anlægsfase som følge af hastighedsopgraderingen for arbejde på 4 broer i Horsens Kommune:

Vedr. Ringbroen, bro 20682:

De i kommuneplanen som rekreativt udpegede arealer, der skal bruges som midlertidigt arbejdsareal og som er beliggende på den af Horsens Vand A/S ejede matrikel 12o Torsted by, Torsted, de af Horsens Kommune ejede matrikler 2qd og 8e Torsted by, samt den af Lejerbo Horsens ejede matrikel 8i Torsted by. Disse er i kommuneplanen beskrevet ved planramme nr. HR.02.G.5. og HR.02.G.6

Udpegningerne er reservationer, som endnu ikke er effektueret, og den midlertidige anvendelse som arbejdsareal vil hverken stride mod en af aktuell rekreativ anvendelse af arealet eller forhindre/forringe en fremtidig rekreativ anvendelse.

Hanstedgård bro, bro 20708:

Der er ikke med Banedanmarks vurdering medsendt noget kort over, hvor den beskrevne midlertidige vej og arbejdsareal skal ligge.

Arealet omkring broen er i kommuneplanen udpeget som rekreativt område beskrevet under plan-nummer HR.03.G.20, men her står blot: "området er et eksisterende bynært naturområde, som fastholdes i landzone".

Såfremt det er på Banedanmarks egne arealer eller på den privatejede matrikel 1a Hansted Hgd., Hansted, er der herfra ingen bemærkninger til det beskrevne.

Såfremt at der skal anvendes noget af matr. 1m Hansted Hgd., Hansted, er der tale om en kommunalt ejet skov, hvori der er fri adgang for offentligheden til at færdes. Det er dog kommunens vurdering, at der ikke aktuelt er nogen rekreativ brug af denne del af skoven. Det bemærkes, at der foreligger et forslag til anlæg af en rekreativ rute i form af en natursti, men det er uvist om den nogensinde bliver etableret og uvist i givet fald hvornår. Hvis den er etableret, når Banedanmark udfører deres anlægsarbejder, skal Banedanmark i nødvendigt omfang i dens ender skilte med arbejdet, afspærre den del af stien, der må benyttes og straks efter anlægget reetablere stien.

Noget andet er, at der er tale om fredskov, og derfor skal Banedanmark betale alle de udgifter, Horsens Kommune som ejer af arealet bliver pålagt i forbindelse med etablering af erstatningsskov i henhold til skovloven.

Gl. Århusvej bro, bro 20710:

Der er ikke med Banedanmarks vurdering medsendt noget kort over, hvor den beskrevne midlertidige vej og arbejdsareal skal ligge.

Hvis det er på den privatejede 1r Hansted Hgd., Hansted eller den vestligste del af banearealet, er det omfattet af kommuneplanens udpegning af det rekreative område HR.06.G.6., hvorom der står "området er et eksisterende bynært naturområde, som fastholdes i landzone".

Der er på den baggrund ingen bemærkninger til det af Banedanmark beskrevne.

Såfremt at der skal anvendes noget af matr. 1m Hansted Hgd., Hansted, er der tale om en kommunalt ejet skov, hvori der er fri adgang for offentligheden til at færdes. Det er dog kommunens vurdering, at der ikke aktuelt er nogen rekreativ brug af denne del af skoven. Det bemærkes, at der foreligger et forslag til anlæg af en rekreativ rute i form af en natursti, men det er uvist om den nogensinde bliver etableret og uvist i givet fald hvornår. Hvis den er etableret, når Banedanmark udfører deres anlægsarbejder, skal Banedanmark i nødvendigt omfang i dens ender skilte med arbejdet, afspærre den del af stien, der må benyttes og straks efter anlægget reetablere stien.

Noget andet er, at der er tale om fredskov, og derfor skal Banedanmark betale alle de udgifter, Horsens Kommune som ejer af arealet bliver pålagt i forbindelse med etablering af erstatningsskov i henhold til skovloven.

Egebjergvej bro, bro 20712:

I beskrivelsen fra Danmark, står der, at det drejer sig om et areal nord for Egebjergvej bro. Det er ikke anført, om det er vest eller øst for broen, men da arealet nord-øst for broen i form af ejendommen Åbrinken 6, 8700 Horsens er bebygget helt op mod banen, antages det, at der er tale om arealet nord-vest for broen. Dette areal er omfattet af kommuneplanens udpegning af ovennævnte rekreative område HR.06.G.6.

Såfremt det er på Banedanmarks egne arealer er der på den baggrund herfra ingen bemærkninger til det beskrevne.

Såfremt det er på matrikel 7000c Hansted Hgd., Hansted er der tale om et vej-areal, der som sådan må administreres af Horsens Kommune's trafik-team. Vedrørende den rekreative brug af matriklen så er der ikke pt. anlagt en ellers forslået rekreativ rute i form af en natursti. Det er uvist om stien nogensinde bliver etableret og uvist i givet fald hvornår. Hvis den er etableret, når Banedanmark udfører deres anlægsarbejder, skal Banedanmark i nødvendigt omfang i dens ender skilte med arbejdet, afspærre den del af stien, der må benyttes og straks efter anlægget reetablere stien.

Se i øvrigt bilag



# Hanstedgård

## Administrative oplysninger

Ansvarligt museum  
Horsens Museum

Kommune  
Horsens

Sted- og lokalitetsnr.  
160502-166

[Printvenlig side](#)



[Gå til kort](#)

[Ruteplanlægger](#)

## Anlæg og datering (1)

Borg/Voldsted, Middelalder (dateret 1200 - 1499 e.Kr.)

## Undersøgelsehistorie (1)

2015 Registrering via historisk dokumentation  
Journal nr.: HOM 3397  
Horsens Museum  
*Voldsted ved Hanstedgård. Formentlig gårdens middelalderlige forgænger. Først kendt fra skr. kilder 1231 som Hanstath. På reliefkortet ses banken at være ca 100 x 60 meter stor. Den kan have været omgivet af en vandførende voldgrav. Banken er gennemskåret af jernbanen.*



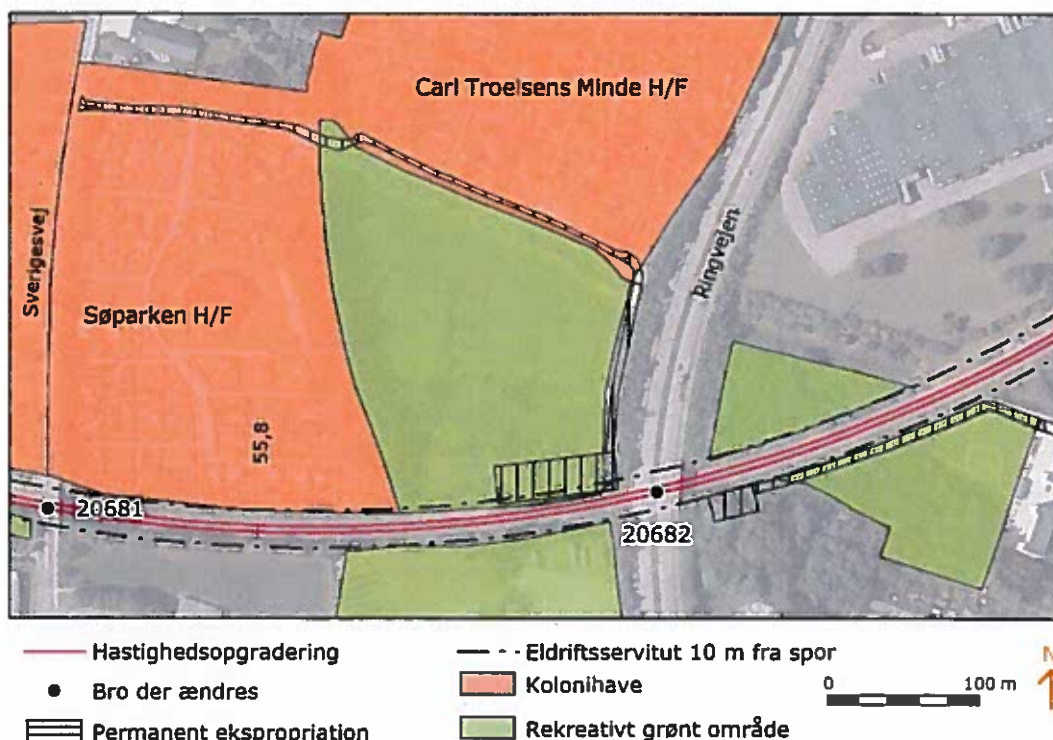
## HØRSENS KOMMUNE

### Bilag til høringssvar vedrørende påvirkning af rekreative interesser ifm hastighedsopgradering i anlægsfasen

#### Ringvejen, bro 20682, Sporet sænkes og fundamenter forstærkes

##### Friluftsområder og andre rekreative områder

I forbindelse med hastighedsopgraderingen skal der sporsænkes under Ringvejen, bro 20682. Dette medfører, at der skal inddrages midlertidige arbejdsarealer og adgangsveje omkring broen. Arbejdsarealerne og arbejdsvejene vil ligge i et udpeget rekreativt område. Etablering af midlertidige arbejdsarealer og adgangsveje vil medføre, at der tilføres trafik og forstyrrelse til området. Områdets anvendelse som rekreativt område vurderes dog fortsat at kunne opretholdes i anlægsfasen. Arealet som inddrages udgøres af ca. 1.800 m<sup>2</sup> af arealets samlede størrelse på ca. 36.000 m<sup>2</sup>. Endvidere er der tale om en mindre arealinddragelse, som reetableres. Ca. 100 meter vest for det berørte rekreative område ved kolonihaverne findes et endnu større rekreativt område, som kan anvendes under anlægsfasen. Den samlede påvirkning vurderes derfor at være lille. Det påvirkede areal ses på Figur 1.



Figur 1: Midlertidigt arbejdsareal og adgangsvej inden for et rekreativt område mellem kolonihavehuse.

#### Hanstedgård, Bro 20708, Montering af rækværk på fløjvægge

##### Friluftsområder og andre rekreative områder

Der skal anlægges en midlertidig vej og et midlertidigt arbejdsareal ved Hanstedgård, bro 20708 som ligger inden for et område, der er udpeget som rekreativt naturområde. Påvirkningen vurderes at være lille, da der er tale om en påvirkning af et mindre område og af midlertidig varighed.

## **Gl. Århusvej, bro 20710, Forhøjning af kantbjælker**

### **Friluftsområder og andre rekreative områder**

Der skal anlægges en midlertidig vej og et midlertidigt arbejdsareal ved Gl. Århusvej, bro 20710, som ligger inden for et område, der er udpeget som rekreativt naturområde. Påvirkningen vurderes at være lille, da der er tale om en påvirkning af et mindre område og af midlertidig varighed.

## **Egebjergvej, bro 20712, montering af rækværk med platform**

### **Friluftsområder og andre rekreative områder**

Nord for Egebjergvej, bro 20712, skal der anlægges en midlertidig vej i forbindelse med hastighedsopgraderingen. Vejen ligger nord for banen inden for et område, der er udpeget som rekreativt naturområde i kommuneplanen. Påvirkningen af områdets rekreative værdi vurderes at være lille, da der er tale om en mindre arealinddragelse af midlertidig karakter.

## **Fagnotat vedrørende Trafikale forhold - VVM-redegørelse vedr. elektrificering og hastighedsopgradering af banen mellem Fredericia og Århus**

### **Bemærkninger til anlægsfasen:**

Det er af stor betydning for trafiksikkerheden og fremkommeligheden at planlægningen og realiseringen af anlægsprojekterne sker i tæt samarbejde med Horsens Kommune som vejmyndighed. Hovedparten af de anlægsprojekter som Banedanmark påtænker gennemført i forbindelse med elektrificering og hastighedsopgradering af jernbanen i Horsens Kommune vil få indflydelse på de trafikale forhold, ligesom de mange vejprojekter som Horsens kommune påtænker realiseret ( Se "Trafikplan 2030 - Strategi for fremtidens infrastruktur i Horsens." vedhæftet som bilag). Derudover gennemføres der en lang række større anlægsarbejder bl.a. i forbindelse med udbygning af fjernvarmenettet samt en lang række byggeprojekter som vil få indflydelse på trafikken. Det bemærkes også at der gennemføres en lang række arrangementer i Horsens som kan/vil få indflydelse på de trafikale forhold. Banedanmark opfordres derfor tidligt i planlægningsprocessen at gå i dialog med Teknik og Miljø i Horsens Kommune

### **Bemærkninger til bro- og vejprojekterne:**

#### **Indledning**

Hermed fremsendes Horsens Kommunes fornyede bemærkninger til de påtænkte ændringer af jernbanen gennem Horsens Kommune, hvor Banedanmark påtænker udført ændringer i forbindelse med elektrificering og hastighedsopgradering af banen, dels ved sporudretninger og sporsænkninger, dels ved ombygning eller opførelse af nye broanlæg, samt forslag til mulige nedlæggelser af brokrydsninger.

Der henvises i samme forbindelse til Horsens Kommunes mail til Banedanmark af 14. januar 2016, og til Horsens Kommunes høringssvar fremsendt til Banedanmark den 20. august 2015 i forbindelse med "Idéfasehøring, Juni 2015-Ny bane Hovedgård-Hasselager", samt Horsens Kommunes høringssvar af 29. marts 2016 og 20. december 2016.

#### **Generelle bemærkninger**

Det skal bemærkes, at de fremsatte bemærkninger til Banedanmark er administrationens bemærkninger til projektet. Teknik- og Miljøudvalget i Horsens Kommune forventes orienteret om administrationens svar/bemærkninger til Banedanmark under sit møde den 9. maj 2017.

Det bemærkes at Sydøstjyllands Politi også skal godkende/samtykke eventuelle vejændringer.

Bemærkninger til elektrificering og hastighedsopgradering af jernbanen igennem Horsens Kommune for såvidt bro – og vejanlæg.

Alle ønsker fra Banedanmarks side om nedlæggelse af eksisterende broanlæg/tunneller i Horsens Kommune vil skulle konsekvensvurderes som beskrevet i høringssvaret af 29. marts 2016.

Mht. broanlæg som ombygges, eller hvor der skal opføres nye broanlæg, forudsætter Horsens Kommune, at den fremtidige kørebane udlægges med de minimumsbredder som fremgår af de gældende vejregler mht tværprofiler – der henvises i den forbindelse til håndbog i tværprofiler i åbent land af juni 2013 samt til håndbog i tværprofiler i byer af august 2015. Af disse fremgår det bl.a. at minimumsbredden af kørebane er 7 m ved en hastighed på 80 km/t. Det vil efter kommunens opfattelse således ikke være tilstrækkeligt at broanlæggene udlægges med en kørebanebredde på 5,5 m selv om de nuværende tilstødende vejanlæg og broanlæg er udlagt i denne eller i mindre bredde. Det bemærkes samtidigt at oversigtsforholdene og at faste genstande (som brokonstruktionen også er) medfører et krav om breddetilæg under hensyntagen til sikkerhedszonen.

Banedanmark opfordres derfor til at planlægge efter disse vejregelmål og under hensyntagen til at kommunen ikke medfinansierer når disse vejregelkrav skal tilgodeses. Såfremt Horsens Kommune ønsker etableret stianlæg (fortov og/eller cykelsti) som ligger ud over det

eksisterende tværprofil vil kommunens selvfølgelig indgå i en drøftelse med Banedanmark om finansieringen af dette.

I det efterfølgende er de broanlæg som Banedanmark under mødet mellem Banedanmark og Horsens Kommune den 15. marts 2017 udleverede projekttegninger og oplysninger om, kommenteret efterfølgende:

#### Bro 20678 – Storegade, Hatting (Sekundær trafikvej – Kommunevej)

Broen er beliggende i Hatting på en sekundær trafikvej hvilket bl.a. medfører at en ikke ubetydelig mængde køretøjer herunder lastbiler og busser dagligt kører igennem broen/viadukten.

Broen har i dag har en højdebegrænsning, der forbyder kørsel med køretøjer højere end 3,60 m, hvilket fremadrettet bevares uændret.

Ifølge brotegninger er fribredden 7,50 m og såfremt den vægforstærkning som Banedanmark finder nødvendig (efter udtagning af betonprøver), vil fribredden blive reduceret til 7,20 m, hvorved vognba-nebredden bliver reduceret med 0,15 m i begge kørselsretninger.

Vejreglernes angivelse af en køresporsbredde på 3,00 - 3,25 m er angivet for tværprofilbredde i byområde uden hensyntagen til faste genstande. Der bør jf. vejreglerne ikke placeres faste genstande nærmere vognbanekanten end 1 m (sikkerhedszone) i eksisterende byområder med en hastigheds-begrænsning på 50 km/t. Horsens Kommune kan således ikke acceptere denne breddereduktion som Banedanmark lægger op til.

Det bemærkes, at Horsens Kommune i 2015 etablerede fortov i den nordlige side gennem viaduk-ten/vejunderføringen for bl.a. at øge sikkerheden for skoleeleverne til Østerhåbskolen i Hatting som i stor udstrækning anvender denne passagemulighed.

#### Bro 20680 – Hattingvej (Sekundær trafikvej – Kommunevej)

Den nuværende bro som fører Hattingvej over banen planlægges af Banedanmark fjernet og en ny bro opført vest for i sammenhæng med Horsens Kommunes planer for en ny vejforbindelse mellem et nyt tilslutningsanlæg til motorvej E45 og Hattingvej.

Broen er planlagt udført med et tværprofil svarende til det nuværende tværprofil, dvs. med en køre-bane på ca. 6,75 m samt 2 x 1,5 m cykelbane langs begge vejsider. Under henvisning til vejreglernes minimumsbreder bør kørebanen ikke være smallere end 7 m.

I anlægsfasen vil trafikafviklingen på den eksisterende bro kunne opretholdes således, at trafikken ikke skal omlægges til andre veje i nærområdet.

Det bemærkes at den viste linjeføring af den forlagte del af Hattingvej med tilslutning til den nye vej-forbindelse til motorvejen sandsynligvis skal ændres, da den viste vej vil medføre at et fredet dige skal fjernes. En sådan fjernelse af diget vil sandsynligvis ikke kunne godkendes.

#### Bro 20681 – Sverigesvej (Sekundær trafikvej – Kommunevej)

Den nuværende bro som fører Sverigesvej over banen bibeholdes, idet sporanlægget forventes sænket.

Fjernevarmeledning vil i april blive ført under jernbanen, hvorfor der i placeringen skal tages hensyn til sporsænkningen.

#### Bro 20683 – Bjarkesgade (Sekundær trafikvej – Kommunevej)

Den nuværende bro som fører Bjarkesgade over banen bibeholdes, idet sporanlægget forventes sænket

Det skal under arbejdet med sporsænkningen sikres at eventuel hel- eller delvis lukning af Bjarkesgade ikke gennemføres samtidigt med bro- og vejarbejder på Bygholm Parkvej som kan genere trafikken.

#### Bro 20688 – Bygholm Parkvej (Primær trafikvej – kommunevej)

Den nuværende bro som fører Bygholm Parkvej over banen kan ifølge Banedanmark bibeholdes, men brodækket og dermed Bygholm Parkvej skal hæves hvilket sandsynligvis vil medføre behov for lukning af Bygholm Parkvej i en periode.

Ved en ændring af belægningskoten på Bygholm Parkvej over banen og i tilslutningerne til broen med op til 130 cm vil det medføre et øget længdefald/stigning både på Bygholm Parkvej og på Fuglevangs-vej. Det vil være problematisk i forhold til de i forvejen registrerede problemer med igangsætning af tunge køretøjer i det signalregulerede kryds (specielt i tilfælde af glat kørebane/vintervej), højre-svingning fra Fuglevangsvej mod Bygholm Parkvej, samt i forhold til den horisontale oversigt. Skrå-ningsanlæggene mod de tilstødende arealer herunder jernbanen kompliceres af de snævre pladsforhold.

Vejdæmningerne ønskes på indeværende tidspunkt ikke udvidet for at tage hensyn til at Horsens Kommune på et senere tidspunkt muligvis vil udvide Bygholm Parkvej.

I forbindelse med hævnning af brodækket ønsker Horsens kommune brokonstruktionen forberedt for en mulig senere udvidelse af kørebanearealet på Bygholm Parkvej med samtidig flytning af cykelstierne og fortovene ud på separate sti- og broanlæg langs begge brosider. Horsens Kommune ønsker der-for, at indgå i en dialog om mulighederne for, i forbindelse med at brodækket hæves, at forberede brokonstruktionen for at der senere kan påbygges stianlæg/stikonstruktioner langs begge sider af bro-en. Hvis flytningen af stianlæggene bliver aktuelt vil Horsens kommune i nødvendigt omfang udvide vejdæmningen.

Da broen er af stor vigtighed for tungtransporten er det vigtigt at broen bæreevne tilgodeser vægtniveauet 100. Broen er p.t. nedsat til vægtniveauet 50.

Horsens Kommune overvejer om der i forbindelse med den igangværende vejplanlægning skal gennemføres en lukning af Fuglevangsvej ved dennes tilslutning til Bygholm Parkvej. I anlægsfasen må der ikke samtidig gennemføres arbejder på Bjarkesgade og Bygholm Parkvej som kan genere trafikken.

#### Bro 20704 – Priorsløkkevej (Primær lokalvej – Kommunevej)

Den nuværende bro som fører Priorsløkkevej over banen skal ikke ændres.

#### Bro 20722 – Kannerupvej (Primær lokalvej – Kommunevej)

Den nuværende bro som fører Kannerupvej over banen ønsker Banedanmark nedlagt, idet der etableres enten en vestlig vejforbindelse via Munkhøjvej, Stængervej, Højballevej og Kannerupvej, eller en østlig vejforbindelse via Kannerupvej der forløber langs sydsiden af jernbanen, Bløddvej, Vesterskovvej og en ny vejforbindelse mellem Vesterskovvej og Kannerupvej. Banedanmark har fremlagt en skriftlig redegørelse for ønskerne om nedlæggelse af Kannerupvej, "Projekt: 1012065 Rammeaftale forberedende arbejder Fredericia –Lindholm." udarbejdet af Atkins.

Banedanmark og Horsens Kommune har i 2012 været i dialog om Banedanmarks ønsker, men sagen blev ikke afsluttet. Der henvises til de generelle bemærkninger ovenfor mht. konsekvensvurderinger mm.

Horsens kommune ønsker ikke at bro 29722 – Kannerupvej nedlægges/fjernes, hvilket skal ses i lyset af:

1. Kørsel med landbrugskøretøjer på Munkhøjvej, Stængervej m.fl. er u hensigtsmæssig da disse veje er forholdsvis smalle og ikke velegnet til denne kørsel, både ud fra et pladsmæssig/passagemæssig hensyn og et trafikikkerhedsmæssigt hensyn. Den vestlige erstatningsvej vil medføre kørsel igennem Hansted.
2. Munkhøjvej er delvist udlagt som en privat vej /privat fællesvej og delvist som en kommune-vej, der i sin nuværende udformning, for såvidt den del der henligger som privat vej/privat fællesvej, ikke er egnet som kørevej.

3. En lukning af Kannerupvej vil medføre ekstra kørevej/ekstrakørsel for både lodsejere der har jord på begge sider af jernbanen, ligesom det er tilfældet for de øvrige brugere.
4. Vejunderføringen ved bro 20723 synes ikke at tilgodese fritrumsprofilen for kørsel med større landbrugskøretøjer.
5. Kannerupvej anvendes også som rekreativ stiforbindelse
6. De nye vejanlæg vil medføre en fremtidig udgift til både drift og vedligeholdelse som vejejerne bliver påført (Horsens Kommune ?)
7. Kannerupvej udgør den mest direkte vejforbindelse mellem Serridslev og Egebjerg.

#### Bro 20724 Bleldvej (Primær lokalvej – Kommunevej)

Den nuværende bro som fører Bleldvej over banen skal erstattes af en ny bro. Bleldvej anvendes af skolebusrute 674, som medtager elever langs vejene. Bleldvej udgør en del af skolevejen for 7 elever til Stensballe skole. Bleldvej udgør endvidere den direkte forbindelsesvej mellem Serridslev og Gedved via Vesterskovvej og Tolstrupvej med en sikker niveaufri skæring af Gl. Århusvej. Ved anlæg af den nye bro skal tværprofilen ændres så den overholder vejreglerne mht tværprofilbredde som med en hastighedsklasse på f.eks. 70 km/t kræver en minimumsbredde af kørebanen på 7 m. Broen er beliggende udenfor byzone og uden skiltet hastighedsbegrænsning. Oversigtsforholdene er forringede pga beplantning og vejsving, hvilket vej- og broprojekt skal tilgodese. Det bemærkes at Horsens Kommune ikke ønsker separat stianlæg over broen, men at den nye bro og vejtilslutningerne i højere grad placeres så oversigtsforholdene på Bleldvej tilgodeses.

#### Bro 20736 Markvangen (Primær lokalvej – Kommunevej)

Den nuværende bro som fører Markvangen over banen ønsker Banedanmark nedlagt, idet der etableres en vejforbindelse via en ny vej mellem Markvangen og Serridslevvej, en privat vej/privat fællesvej syd for jernbanen med passage over jernbanen via bro 20729, en ny vej fra brokrydsningen frem til Marielystvej der er en privat vej/privat fællesvej og derfra til Serridslevvej. Banedanmark har fremlagt en skriftlig redegørelse for ønskerne om nedlæggelse af Markvangen, "Projekt: 1012065 Rammeaftale forberedende arbejder Fredericia – Lindholm." udarbejdet af Atkins.

Horsens kommune ønsker ikke at bro 29736 – Markvej nedlægges/fjernes, hvilket skal ses i lyset af:

1. Kørsel med landbrugskøretøjer på Serridslevvej er u hensigtsmæssig da vejen er forholdsvis smal og ikke velegnet til denne kørsel både ud fra et pladsmæssig/passagemæssig hensyn og et trafiksikkerhedsmæssigt hensyn.
2. Marielystvej og vejen syd for bro 20729 er en privat vej /privat fællesvej der i sin nuværende udformning ikke er egnet som kørevej.
3. En lukning af Markvangen vil medføre ekstra kørevej/ekstrakørsel for både lodsejere der har jord på begge sider af jernbanen, ligesom det er tilfældet for de øvrige brugere.
4. Usikkerhed mht om bro 20729 både med hensyn til om tværprofilen tilgodeser kørsel med større landbrugskøretøjer og mht bæreevnen/broklassen.
5. Markvangen anvendes også som rekreativ stiforbindelse
6. De nye vejanlæg vil medføre en fremtidig udgift til både drift og vedligeholdelse som vejejerne (Horsens Kommune?) bliver påført.
7. Markvangen udgør den direkte forbindelsesvej for bl.a. Serridslevgård til Gl. Århusvej via Serridslevvej.

#### Bro 20744 - Helmesvej (Sekundær trafikvej – Kommunevej)

Broen har en højdebegrænsning, der forbyder kørsel med køretøjer højere end 3,10 m, hvilket ifølge Banedanmark fremadrettet bevares uændret.

Ifølge brotegninger er fribredden 5,00 m og en vægforstærkning vil medføre, at fribredden bliver reduceret til 4,70 m, hvorved vognbanebredden bliver reduceret med 0,15 m i begge kørselsretninger.

Da vognbanebredden er mindre end 2,80 m, er afmærkning med midt- og kantlinjer undladt jf. Vejreglerne "Længdefærmærkning". Med den af Banedanmark ønskede reduktion af kørebanebredden reduceres kørebanen til 2x2,35 m, hvilket er uden tillæg for faste

genstande/konstruktioner. Der bør jf. Vejreglerne ikke placeres faste genstande nærmere vognbanekanten end 2.0 m. (sikkerhedszone udenfor byområde med hastighed 40 km/t) Horsens Kommune kan således ikke acceptere denne bredde-reduktion som Banedanmark lægger op til.

#### Bro 20756 - Grumstrupvej (Sekundær lokalvej - Privat fællesvej)

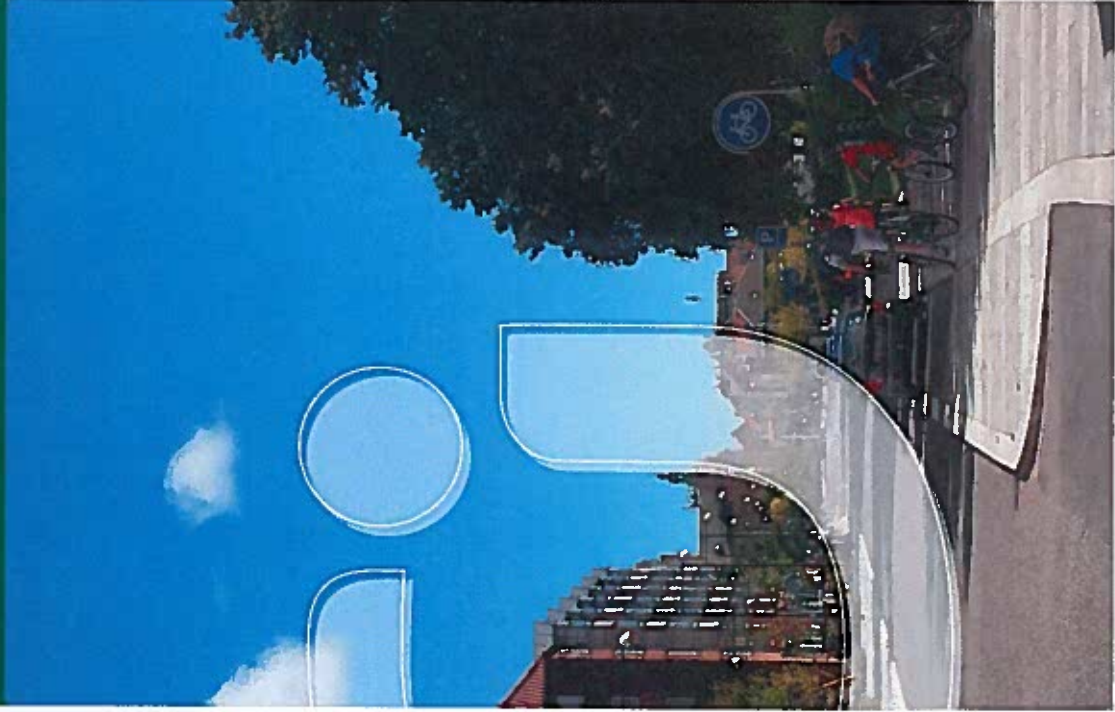
Banedanmark har fremlagt en skriftlig redegørelse for ønskerne om nedlæggelse af Grumstrupvej, "Projekt: 1012065 Rammeaftale forberedende arbejder Fredericia -Lindholm." udarbejdet af Atkins.

Den nuværende bro som fører Grumstrupvej over banen ønsker Banedanmark nedlagt. Grumstrupvej er en privat fællesvej, hvorfor kommunen ikke har ejerskabet til vejanlægget. Horsens Kommune er dog vejmyndighed i relation til vejlovgivningen og skal derfor ligesom Sydøstjyllands Politi i h.t. færdselsloven godkende en eventuel nedlæggelse, Øvrige forhold.

Horsens Kommune ønsker i forbindelse med sin planlægning af trafiksikre stiforbindelser igennem Horsens midtby at etablere en sti langs jernbanen på strækningen mellem Ringvejen/Schüttesvej og Bygholm Parkvej, herunder langs sporanlægget ved broanlæg 20682 Ringvejen, 20683 Bjarkesgade og 20688 Bygholm Parkvej.

# Trafik 2030

Strategi for fremtidens infrastruktur i Horsens



HØRSSENS KOMMUNE  
TEKNIK OG MILJØ

Trafikken i Horsens er hårdt belastet. Vi er mange, der dagligt bliver forsinket i trafikken på de horsensianske indfaldsveje, og som oplever trafik, der snegler sig afsted i midtbyen. Samtidig er det heller ikke altid lige spændende at være cyklist eller fodgænger. Det skal vi have gjort noget ved.

Som bekendt vokser Horsens voldsomt i disse år. Vi er på vej fra at være en provinsby til at blive en stor by. Hvert år kommer der over 1.000 nye horsensianere til vores by, der skabes flere arbejdspladser og vi får nye studerende til. Det er jo helt fantastisk! Men flere mennesker betyder også endnu mere trafik, end vi oplever i dag. Derfor skal vi handle nu, hvis vi skal sikre, at Horsens fortsat bliver et dejligt sted at bo, drive forretning og være studerende. Vi må investere i fremtiden!

Jeg er derfor utrolig stolt af, at vi nu kan præsentere en strategi for udviklingen af trafikken i Horsens. Den præsenterer de trafikale løsninger, som vi ønsker at gennemføre i Horsens frem mod år 2030. Strategien kommer til at indgå i kommuneplanen og vil således fungere som rettesnor for de mange konkrete projekter, som skal gennemføres. Disse vil blive udviklet, præsenteret og ikke mindst diskuteres med borgerne, som månederne skrider frem.

Der er ikke bare tale om en vision af varm luft, som vi håber på at kunne gennemføre, hvis alt går den rigtige vej. Nej, pengene er altså, og vi er allerede gået i gang med de første projekter. En af strategiens hovedelementer er at få etableret en ring om Horsens, så det bliver hurtigere at køre udenom byen, og så det kun er dem, der har et ærinde i midtbyen, der kører derind. Derudover skal vi have optimeret vores indfaldsveje og nogle af de større veje i den inderste del af centrum, så vi undgår de frustrerende køer.

Men vi må endelig ikke glemme den kollektive trafik, fodgængerne og cyklisterne. Vi vil bl.a. rigtig gerne gøre det meget mere attraktivt for horsensianerne at tage cyklen, når de f.eks. skal på arbejde eller ind til byen. Det er både godt for miljøet, sundheden og trafikpresset i midtbyen. Men det kræver nogle gode og sikre cykelsiler, som vi med denne trafikplan nu får lavet mange flere af. Også den kollektive trafik skal løftes, så busserne kører derhen, hvor der er mest brug for dem, og så vi får skabt mere plads på vejene.

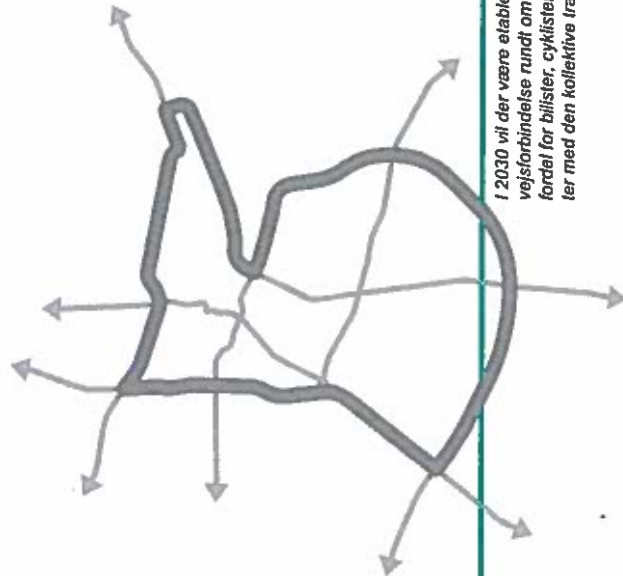
Jeg glæder mig til et Horsens, hvor det bliver lettere og mere sikkert at komme derhen, hvor man vil.

Go' læselyst!



Peter Sørensen  
Borgmester

Horsens i 2017.....	3
Her sætter vi ind for bilisterne.....	4
Her sætter vi ind for cyklisterne.....	5
Her sætter vi ind for den kollektive trafik.....	6
Her sætter vi ind i Horsens midtby.....	7
Horsens i 2030.....	8
Investeringsplan.....	9



I 2030 vil der være etableret en ringvejsforbindelse rundt om Horsens til fordel for bilister, cyklister og trafikanter med den kollektive trafik.

# Horsens i 2017

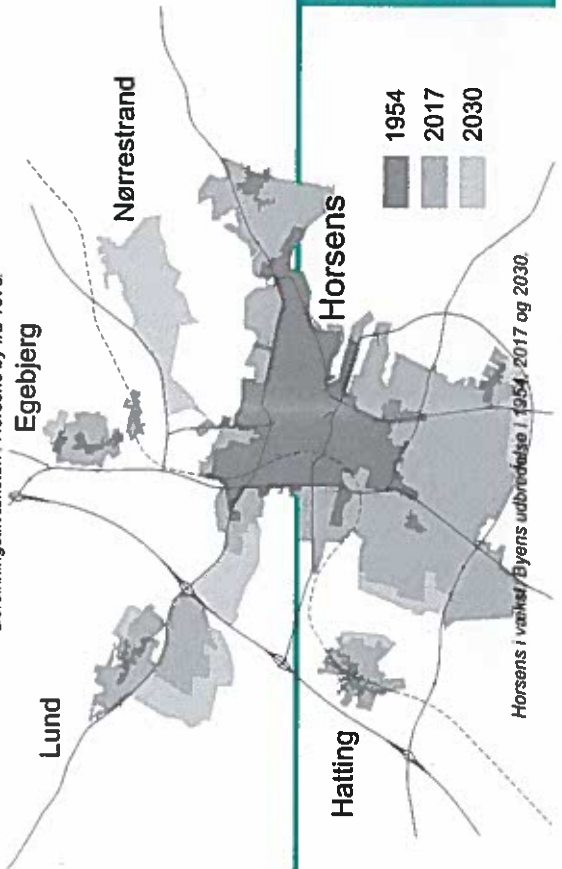
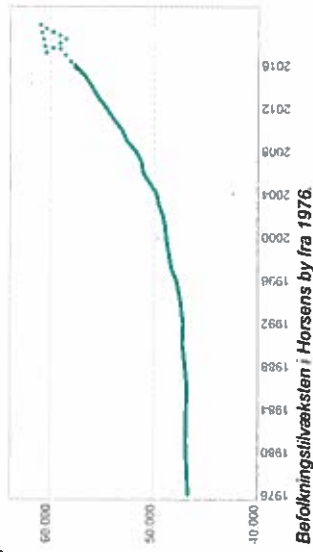
Efter en længere periode med konstant indbyggertal har Horsens gennem de seneste årtier oplevet en imponerende befolkningstilvækst, og er i dag Jyllands hurtigst voksende kommune. Denne udvikling betyder mere transport, og særligt vejnettet er i de senere år kommet under pres.

Den stigende transport skal imødekommes for, at byen vil forsætte sin positive vækst. Desværre har infrastrukturen ikke fulgt med den øvrige udvikling, hvilket betyder, at bilister i dag oplever kødanneiser med spidtid til følge for både private og erhvervslivet.

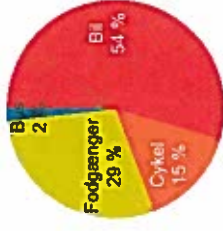
Cyklisterne mangler faciliteter og mere direkte ruter, som gør det attraktivt at færdes som cyklist rundt i byen.

Den kollektive transport lider også under de samme udfordringer som bilisterne, da de sidder fast i de samme køer på vejnettet. Her vil en forbedring af fremkommeligheden derfor også være en fordel.

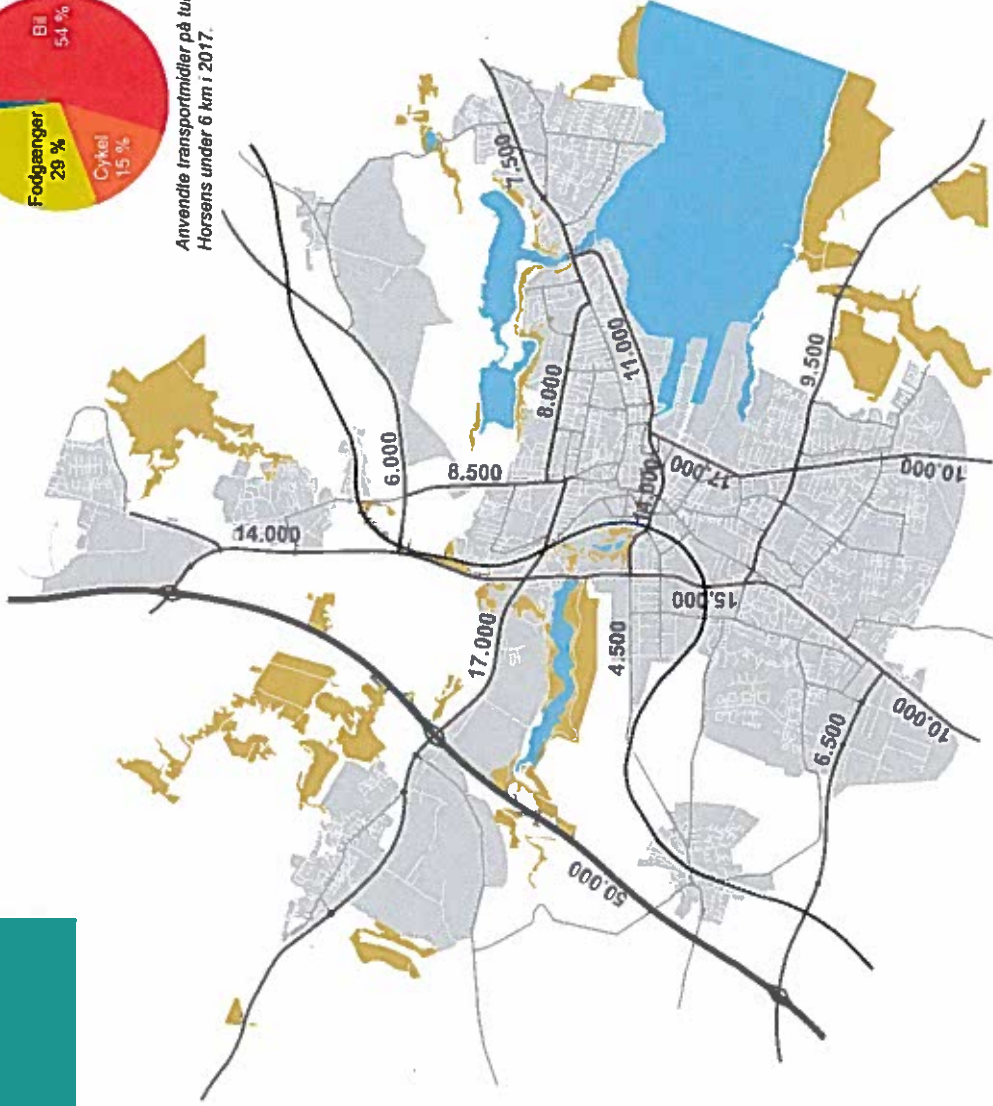
Det er målet at skabe bedre rammer for trafikantene i Horsens og samle op på efterslæbet, så det bliver hurtigt og sikkert at bevæge sig rundt og byen kan forsætte sin fremgang.



Horsens i vækst! Byens udbredelse i 1954, 2017 og 2030.



Anvendte transportmidler på ture i Horsens under 6 km i 2017.



Vejnettet i 2017 samt den gennemsnitlige døgntrafik (ADT)

**PENDLERE**  
Pendlingstrafikken er en stor del af den trafik, der er i Horsens by. Dagligt pendler mere end 12.000 ind til Horsens og samme mængde pendler ud af Horsens. Derudover er der mere 12.000 interne pendlere i Horsens by.



Foto: Høgholm, Gårdsbergs Gade

Foto: Sønderbro Gade/Niels Gylbings Gade

# Her sætter vi ind for bilisterne

Bilen er et vigtigt transportmiddel i Horsens og det vil den blive ved med at være.

Der skal være nem adgang til motorvejsnettet, som mange dagligt anvender for at komme til og fra byen.

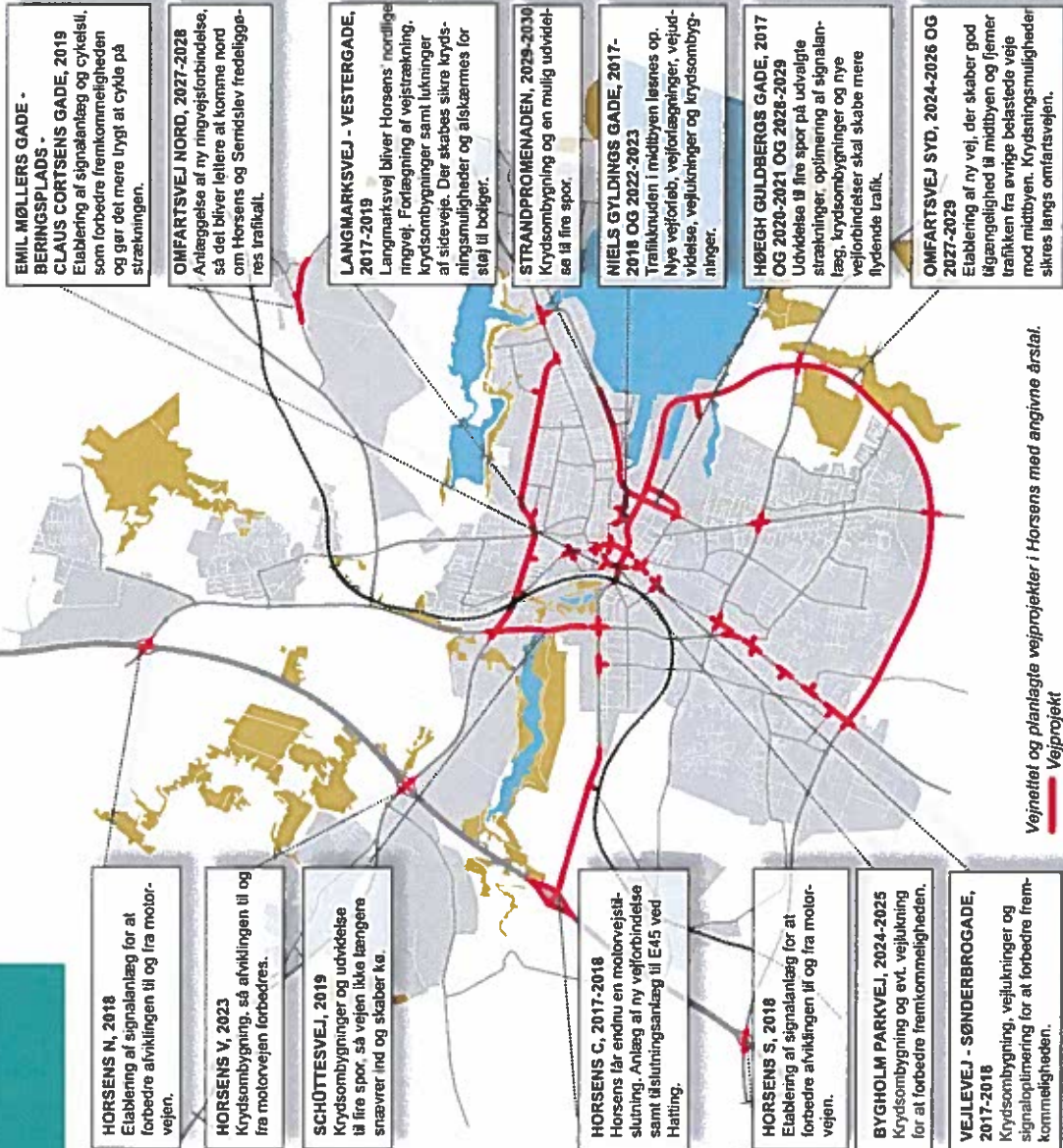
Det skal være attraktivt for den gennemkørende trafik at køre uden om midtbyen. Dette betyder, at der i de næste år vil ske en ændring af vejstrukturen. Nogle veje vil blive oprioriteret, nogle bliver lukket og nye vil komme til.

Der skal skabes bedre forhold på de overordnede veje, hvor trafikafviklingen i større kryds samt gennemførelse af en række vejlukninger ud til disse veje er tillagt, der vil forbedre afviklingen for trafikanterne.

Adgangen til parkeringspladser i midtbyen skal være god og direkte. Større parkeringspladser med intelligent parkeringsvejvisning og attraktiv placering anlægges ved ankomst til midtbyen, så den parkeringsøgende trafik minimeres. Bilerne skal altså samles i kanten af midtbyen, hvor der skabes gode parkeringsmuligheder til fordel for de lette trafikanter i byens kerne.

Klimasikring lænkes ind i fremtidige vejprojekter for på den måde at gøre byen til skybrud og forhøjet vandstand.

Med andre ord - vi sætter ind for at forbedre forholdene for byens mange bilister.



**EMIL MØLLERS GADE - BERINGSPLADS - CLAUS CORTSENS GADE, 2019**  
Etablering af signalanlæg og cykelsul, som forbedrer fremkommeligheden og gør det mere trygt at cykle på strækningen.

**OMFARTSVEJ NORD, 2027-2028**  
Anlæggelse af ny ringvejsforbindelse, så det bliver lettere at komme nord om Horsens og Semdøslav fredeligges trafikalt.

**LANGMARKSVEJ - VESTERGADE, 2017-2019**  
Langmarksvej bliver Horsens' nordlige ringvej. Forlægning af vejstrækning, krydsombygninger samt lukninger af sideveje. Der skabes sikre krydsningsmuligheder og afskærmes for støj til boligter.

**STRANDPROMENADEN, 2029-2030**  
Krydsombygning og en mulig udvidelse til fire spor.

**NIELS GYLDINGS GADE, 2017-2018 OG 2022-2023**  
Trafikknuden i midtbyen læses op. Nye vejforløb, vejforlægninger, vejudvidelse, vejlukninger og krydsombygninger.

**HØRSEH GULDBERGS GADE, 2017 OG 2020-2021 OG 2028-2029**  
Udvidelse til fire spor på udvalgte strækninger, opimring af signalanlæg, krydsombygninger og nye vejforbindelser skal skabe mere flydende trafik.

**OMFARTSVEJ SYD, 2024-2026 OG 2027-2029**  
Etablering af ny vej, der skaber god tilgængelighed til midtbyen og fjerner trafikken fra øvrige belastede veje mod midtbyen. Krydsningsmuligheder sikres langs omløbsvejen.

**HORSENS N, 2018**  
Etablering af signalanlæg for at forbedre afviklingen til og fra motorvejen.

**HORSENS V, 2023**  
Krydsombygning, så afviklingen til og fra motorvejen forbedres.

**SCHÜTTESVEJ, 2019**  
Krydsombygninger og udvidelse til fire spor, så vejen ikke længere snævrer ind og skaber kø.

**HORSENS C, 2017-2018**  
Horsens får endnu en motorvejslukning. Anlæg af ny vejforbindelse samt tilslutningsanlæg til E45 ved Hatting.

**HORSENS S, 2018**  
Etablering af signalanlæg for at forbedre afviklingen til og fra motorvejen.

**BYGHOLM PARKVEJ, 2024-2025**  
Krydsombygning og evt. vejlukning for at forbedre fremkommeligheden.

**VEJLEVEJ - SØNDERBROGADE, 2017-2018**  
Krydsombygning, vejlukninger og signalopimring for at forbedre fremkommeligheden.

Vejnettet og planlagte vejprojekter i Horsens med angivne årstal.  
— Vejprojekt

## MÅLSÆTNING FOR BILISTER

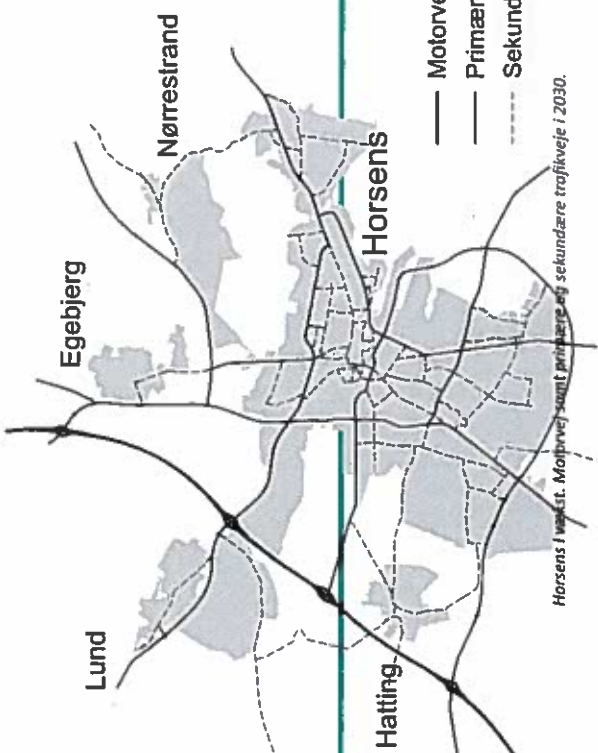
- Det skal være attraktivt for den gennemkørende trafik at køre uden om midtby
- Fremkommeligheden på det overordnede vejnet skal forbedres
- Der skabes bedre adgang og fremkommelighed til motorvejen
- Den tunge trafik til havnen skal belæres via ringvejsforbindelsen

## PRIMÆR TRAFIKVEJ

- Fra tilslutninger
- Lette trafikanter adskilles fra biler med sikre krydsningsmuligheder

## SEKUNDÆR TRAFIKVEJ

- Begrænset antal tilslutninger
- Lette trafikanter adskilles fra biler med sikre krydsningsmuligheder



Horsens i vækst. Motorvej samt primære og sekundære trafikveje i 2030.



Foto: Trafikbøstet Vejlevj

# Her sætter vi ind for cyklerne

I Horsens anvendes bilen på mere end hver anden af de daglige ture under 6 km, mens kun 15 % tilbagelægges på cykel.

Med den lille cykelandel og de mange, korte afstande og udbygning af cykelstinetet ses et stort potentiale i at få flere til at cykle i Horsens.

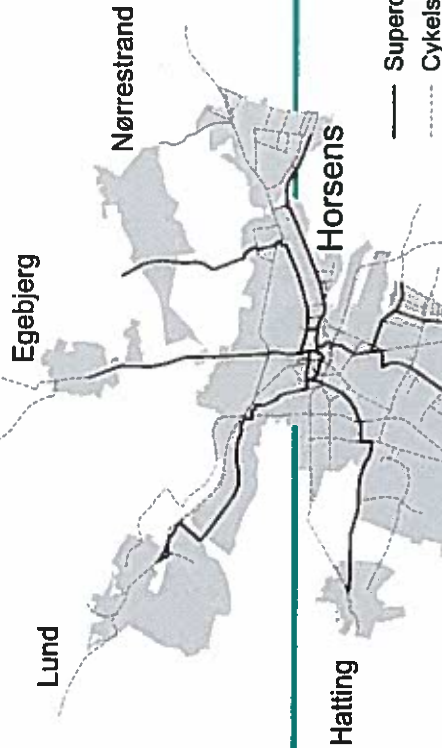
Det skal være mere attraktivt at cykle i Horsens midtby. Der skal være gode cykelkulturer, sikre krydsninger og der skal være mulighed for at parkere sin cykel helt tæt på gaden, uddannelsesinstitutioner, større arbejdspladser og øvrige lokaliteter, der tiltrækker mange cyklister.

Service for de mange pendlere, der dagligt transporterer sig mellem Horsens og de mindre bysamfund som Stensballe, Egebjerg, Lund, Hattling, den sydlige del af Horsens og fra motorvejen, skal prioriteres, så cyklen bliver et konkurrencedygtigt alternativ til bilen. Der etableres supercykelstier fra disse områder mod Horsens, hvor parametre som høj fremkommelighed, direkte ruter og god service vægtes højt. Desuden skal der sikres "Parkér og Cykel" anlæg ved motorvejen, så det også bliver attraktivt at parkere sin bil og derfra cykle det sidste stykke ind til Horsens eller omvendt at cykle til motorvejen og have samkørsel dernfra.

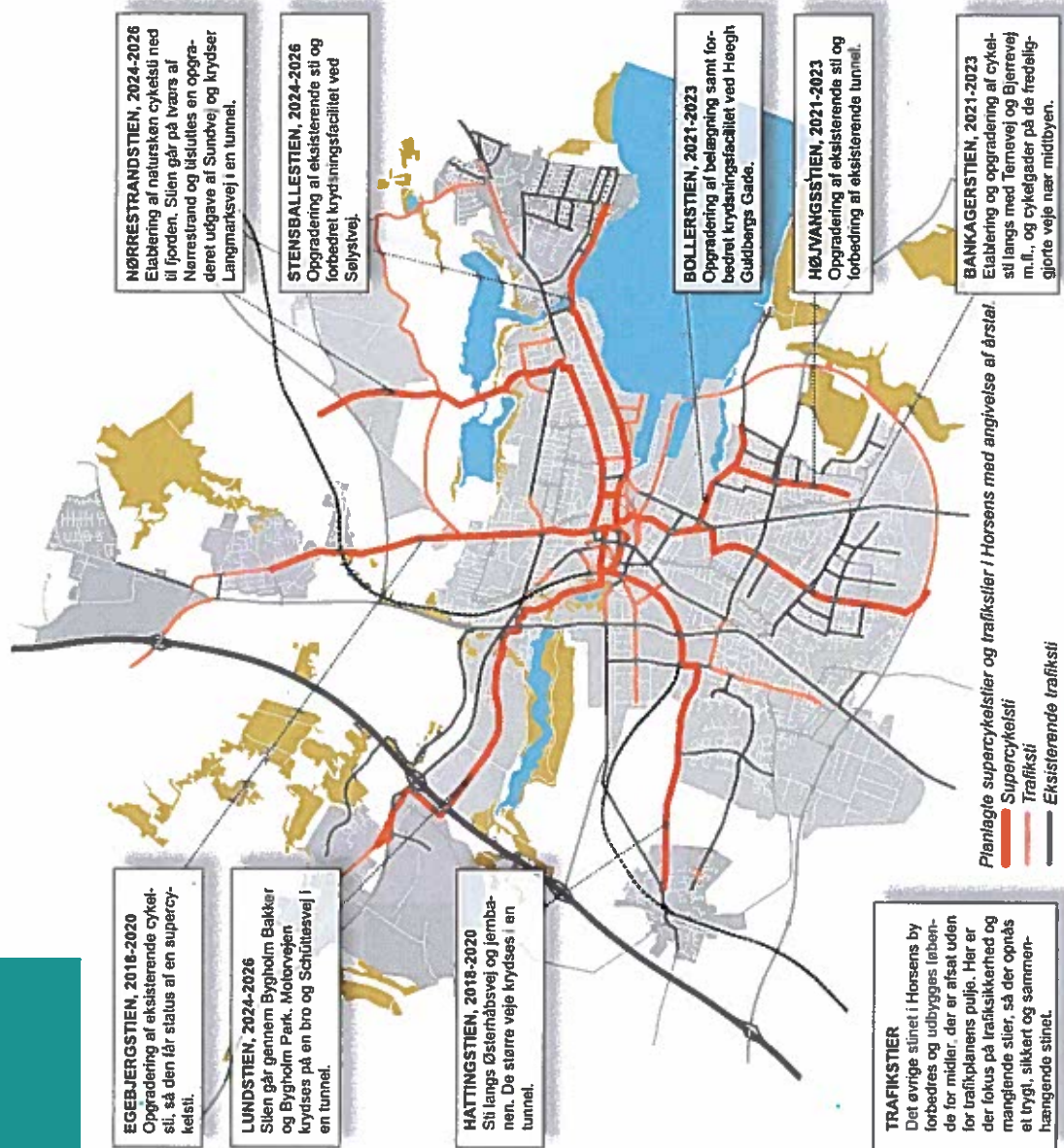
Der skabes et sammenhængende cykelnet, der er særligt finmasket i midtbyen (se side 6, kort over Horsens midtby). Cykelnettet passerer de større attraktioner i midtbyen, banegården, uddannelsesinstitutioner og større arbejdspladser.

Cyklen skal gøres til en attraktiv og sikker transportform, så det bliver en god oplevelse at cykle rundt i Horsens.

Med andre ord - vi skal have flere op på cyklen.



Horsens i vækst. Supercykelstier og trafikstier i 2030.



**EGEBJERGSTIEN, 2016-2020**  
Opgradering af eksisterende cykelsti, så den får status af en supercykelsti.

**LUNDSTIEN, 2024-2026**  
Stien går gennem Bygholm Bakker og Bygholm Park. Motorvejen krydres på en bro og Schüttesvej i en tunnel.

**HATTINGSTIEN, 2018-2020**  
Sti langs Østernåbsevej og jernbanen. De større veje krydses i en tunnel.

**NØRRESTRANDSTIEN, 2024-2026**  
Etablering af naturstenen cykelsti med til forden. Stien går på tværs af Nørrestrand og tilsluttes en opgraderet udgraving af Sundvej og krydser Langmarksvej i en tunnel.

**STENSALLESTIEN, 2024-2026**  
Opgradering af eksisterende sti og forbedret krydsningsfacilitet ved Sølystvej.

**BOLLERSTIEN, 2021-2023**  
Opgradering af belægning samt forbedret krydsningsfacilitet ved Høegh Guldbergs Gårde.

**HØJVANGSSTIEN, 2021-2023**  
Opgradering af eksisterende sti og forbedring af eksisterende tunnel.

**BANKERSTIEN, 2021-2023**  
Etablering og opgradering af cykelsti langs med Tørnvej og Bjerrevvej m.fl., og cykelgader på de fredeliggjorte veje nær midtbyen.

**TRAFIKSTIER**  
Det øvrige stinet i Horsens by forbedres og udbygges løbende for midler, der er afsat uden for trafikplanens pulje. Her er der fokus på trafiksikkerhed og manglende stier, så der opstås et trykt, sikkert og sammenhængende stinet.

Planlagte supercykelstier og trafikstier i Horsens med angivelse af årstal.  
 — Supercykelsti  
 — Trafiksti  
 — Eksisterende trafiksti



**MÅLSÆTNING FOR CYKLISTER**

- Andelen af cykelture under 6 km i Horsens skal stige fra 15 % til 20 % i 2030
- Der skal skabes et sammenhængende cykelnet, som er trykt, sikkert og fremkommelig
- Der skal være gode parkeringsmuligheder for cyklister ved lokaliteter, hvor der i fremtiden kommer mange cyklister
- Sikre krydsningsfaciliteter
- Fast og jævn belægning i god kvalitet

**SUPERCYKELSTI**

- Forsøger de største mål i byen
- Etableres gerne i eget tracé og min. 2,5 m brede
- God belysning
- Høj prioritering af arenydning

**TRAFIKSTI**

- Bredet led mellem supercykelstier
- Cykelsti-bane og gerne 2,2 m brede

## Her sætter vi ind for den kollektive trafik

Kollektiv trafik er en vigtig brik, der er med til at sikre, at alle har mulighed for at transportere sig. Den kollektive trafik udgør både ture med bus, flextrafik og tog.

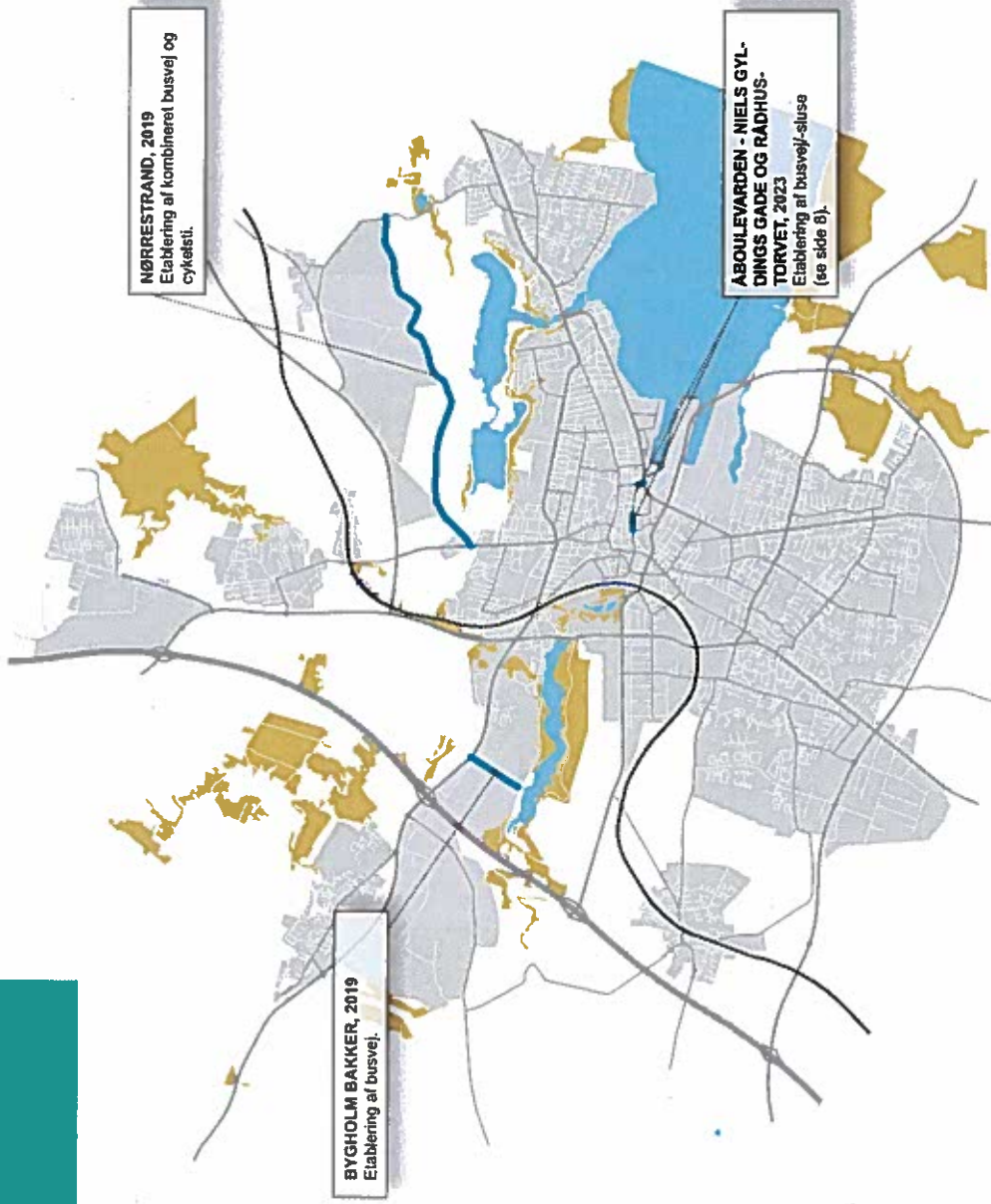
Busbetjeningen i Horsens skal følge med byudviklingen, så nye områder også betjenes af busser. Der indtænkes løsninger som bussluser eller dedikerede busveje og attraktive stoppesteder.

Ved de signalregulerede kryds undersøges om løsninger som bypass spor og busprioritering kan indarbejdes for at forkorte bussernes rejsetid. Derudover vil flere af fremkomstmøjlighederne for biler også vil være til gavn for busserne på vejene.

Der kan skabes et grundlag for flere kombinationsrejser ved i højere grad at indtænke "Parkér og Rejs", hvor bil og/eller cykel kombineres med den kollektive transport. Gode parkeringsfaciliteter tæt ved den kollektive trafik kan øge andelen af brugere med den kollektive trafik og muliggør samtidig en fleksibel og effektiv kombination af transportmidler i den daglige transport.

Genretablerelse af 1 times togdrift mellem Horsens og Aarhus vil forbedre servicen for pendlere. I samarbejde med Banedanmark arbejdes derudover for åbning af trinbræt i Hovedgård, som også vil skabe et attraktivt alternativ til bilen for pendlere til Horsens.

Med andre ord - vi vil fortsat sikre, at den kollektive trafik i Horsens er med til, at alle har mulighed for at bevæge sig rundt og være et alternativ til bilen.



Vejnettet og planlagte projekter til den kollektive trafik i Horsens med angivne årstal.

— Projekt for den kollektive trafik

### MÅLSÆTNING FOR KOLLEKTIV TRAFIK

- Nye byområder samt større industriområder og institutioner skal have en god betjening af den kollektive trafik
- Busvejsluser etableres for at øge serviceniveauet
- Der arbejdes for forbedring af togdriften og åbning af trinbræt i Hovedgård

### BUS

- Prioritering af busser på udvalgte lokaliteter
- Følge udviklingen af byen, så alle områder betjenes

### TOG

- God tilgængelighed
- Hyppige afgange

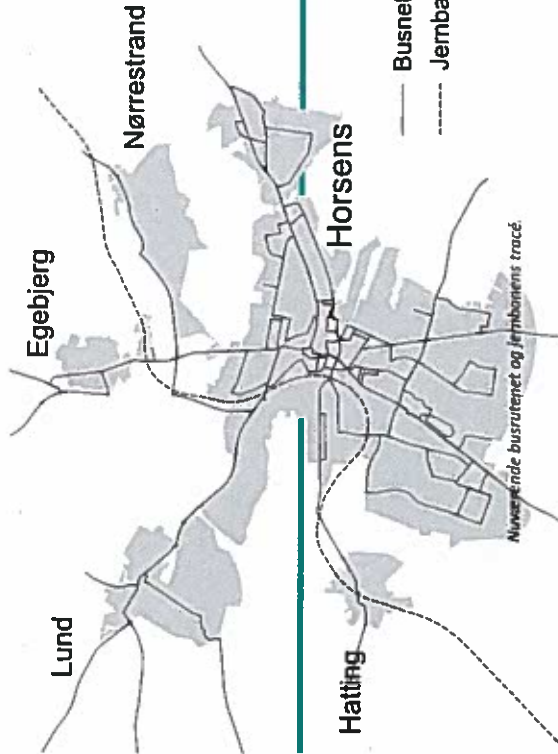


Foto: Horsens Bustrerminæl

## Her sætter vi ind i Horsens midtby

Der er et rigt handelsliv i Horsens, som der værnes om. Derfor er der også fokus på, at det skal være nemt at komme ind til midtbyen uanset hvordan byens brugere bevæger sig rundt. Samtidig skal det være rart at opholde sig i byen.

Supercyklistier antages i en ring om Søndergade og de øvrige gågader kobles på ruter ud til de mindre bysamfund. Supercyklistierne servicere baggården, campus-området, indkøbscentre og havnen, som alle er områder, der er med til at skabe liv og cykelture blandt byens brugere.

Biltrafikken ledes også hel tæt på midtbyen, men ikke igennem og der antages to parkeringsstuser på Nørregade. Fokus vil være at samle biltrafikken med ærinder i Horsens midtby på centrale områder og fordeliggere andre områder for parkeringsøgende bilister. Det gøres for at skabe mindre unødigt trafik i midtbyen.

Nørregade fredeliggøres ved at fjerne den gennemkørende biltrafik. Det skaber samtidig mulighed for forbedrede forhold for fodgængere, cyklistier og busserne.

Der antages busvejer-sluser i Horsens midtby, der vil skabe en bedre afvikling af bustrafikken og midtbyens brugere kan komme lettere på deres rejsemål.

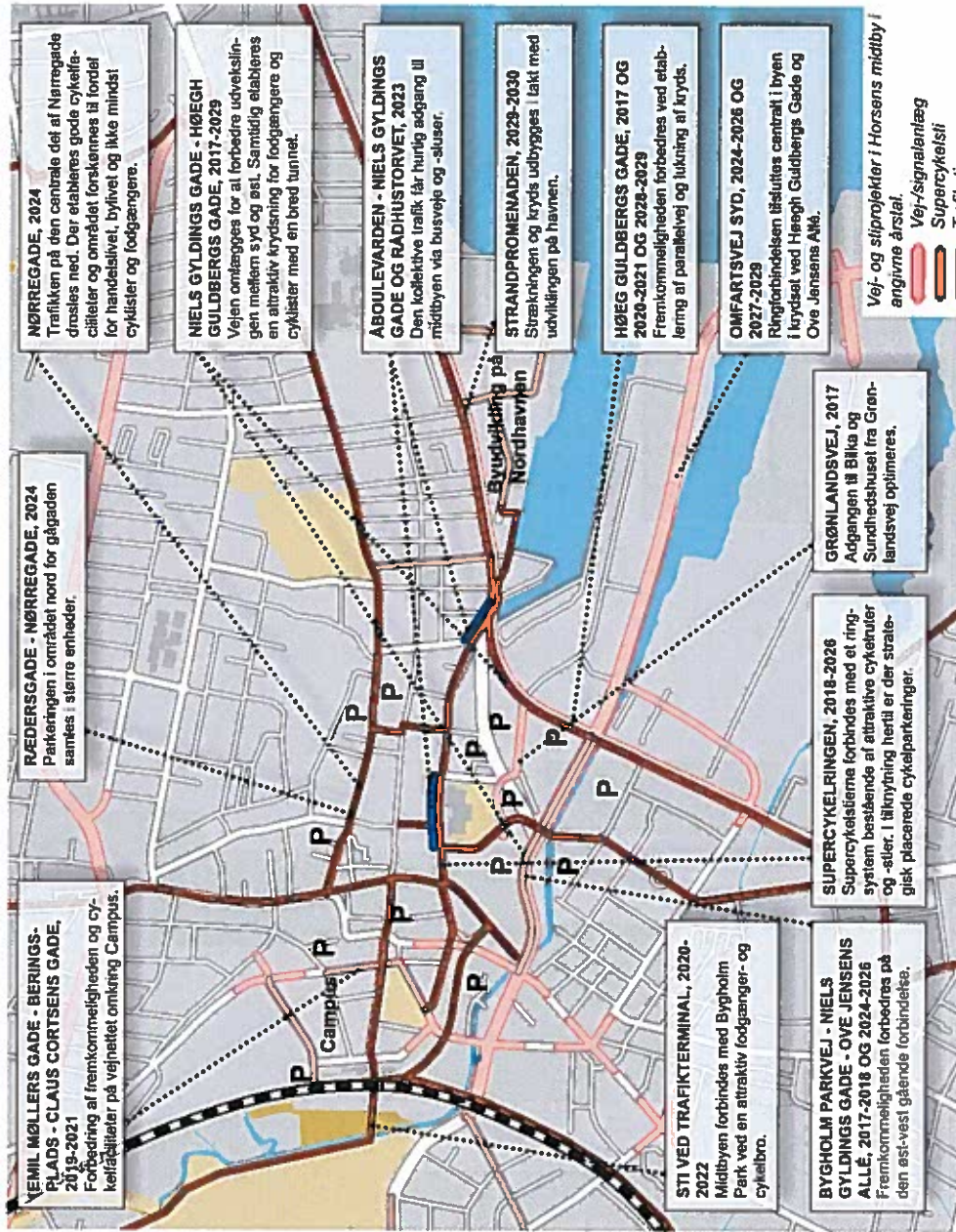
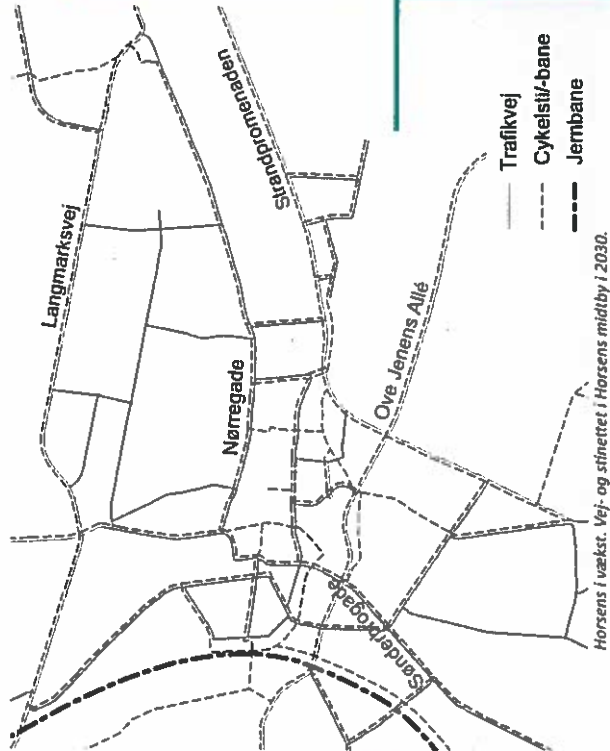


Foto: Nørregade

**MÅLSÆTNING FOR MIDTBYEN**

- Det skal være attraktivt og trygt at færdes som fodgænger
- Der skal sikres ligegængelighed for alle
- Der skal være gode parkeringsfaciliteter for både cyklistier og bilister
- Midtbyen kobles sammen med baggården, havnen og Bilkaområdet

**CYKLISTIER**

- God adgang til midtbyen
- Gode parkeringsmuligheder

**BILISTER**

- God adgang til midtbyen
- Centrale parkeringspladser

**STOPPESTEDER**

- Gode ventefaciliteter

**FODGÆNGERE**

- Gode forbindelser mellem midtbyen, baggården, havnen og Bilkaområdet
- God adgang til den kollektive trafik

## Horsens i 2030

Når vi rammer 2030 vil Horsens byde på noget andet end i dag. Byudviklingsområder som Nørrestrand og Bygholm Bakker vil være undervejs, der er sket store omdannelser på havnen og campusområdet er blevet en realitet. Midtbyen har også gennemgået en renovering, som gør den mere attraktiv og hænger naturligt bedre sammen med havnen, banegårdsområdet og Bilkaområdet.

En målrettet indsats frem mod 2030 vil bane vejen for en by i vækst, hvor det er muligt at bevæge sig rundt. Der er skabt et vejnet, der vil sikre gode forhold for bilisterne i form af høj fremkommelighed på de overordnede vej, god adgang ind til midtbyen med gode parkeringsmuligheder samt en sikring af, at bilisterne ikke tager smutveje gennem områder, hvor de ikke er tiltænkt uden zoner.

Cyklisterne kan bevæge sig rundt på et sammenhængende stinet med gode parkeringsfaciliteter i midtbyen.

Kombinationsrejser udgør en større andel af de ture, der er i Horsens og de nye byudviklingsområder har et højt serviceniveau for den kollektiv trafik.

Midtbyen er let at komme til for alle. Der er gode parkeringsmuligheder for byens mange handlende, der kommer dertil i bil. Cyklisterne har mulighed for at sætte deres cykel helt tæt på målet og fodgængerne har gode gangforbindelser mellem banegården, gågaden og havnen, hvor fodgængernes sikkerhed og tilgængelighed er prioriteret højt.



Vej- og stinet i 2030 samt den gennemsnitlige dagtrafik (ADT).

## DE GODE EKSEMPLER



Foto: In tøj i Børn i tøj i sigøjantag, Horsens



Foto: Cyklist på Østerhavnsvej, Horsens

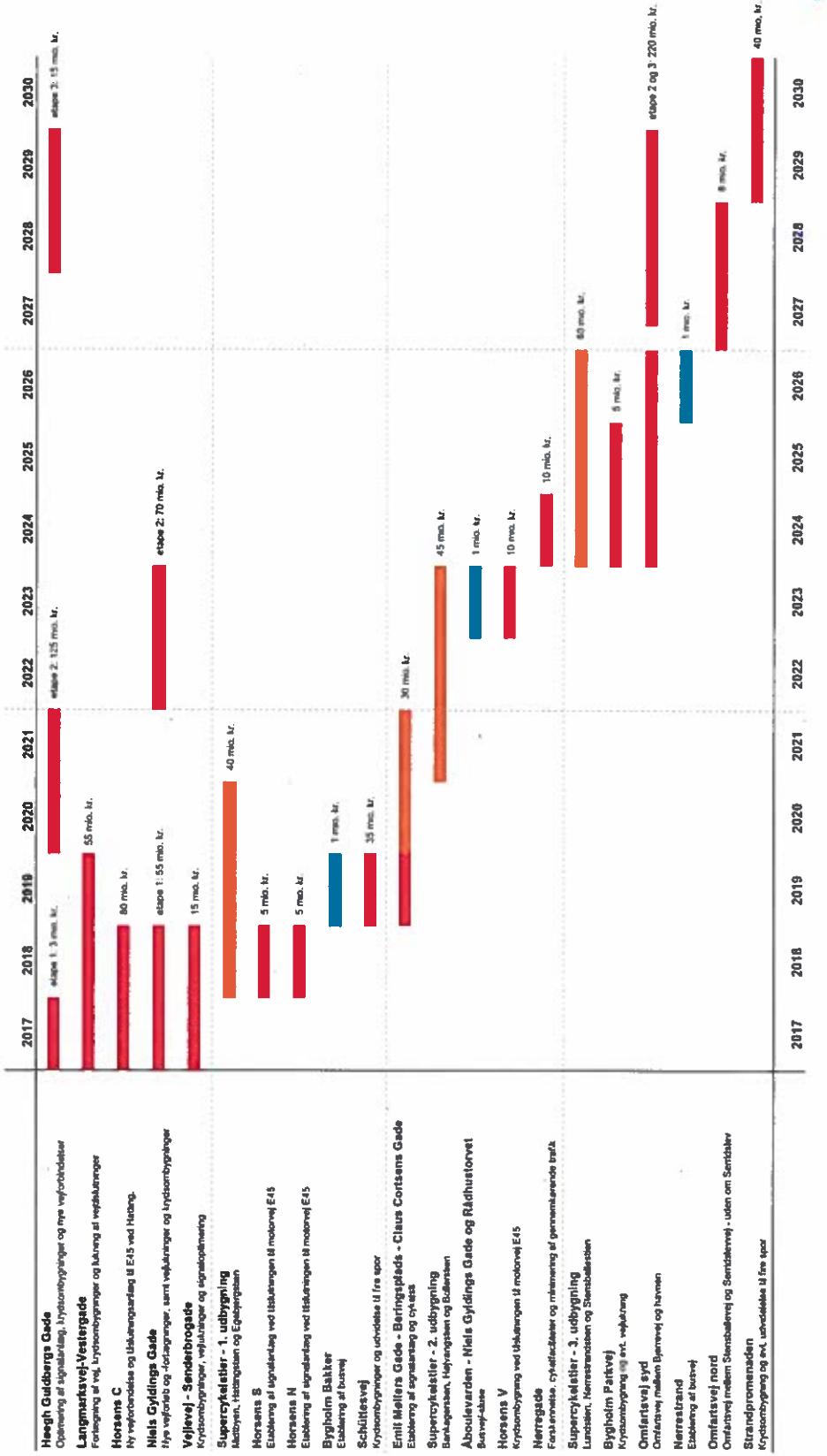


Foto: Dynamisk trafikinformationstavle i Nørrestrand



Foto: Bussæde, Rådhusparken

# Investeringsplan



## **Fagnotatet Grundvand og drikkevand i forbindelse med VVM-høring af Elektrificering og hastighedsopgradering af jernbanen mellem Fredericia og Århus**

Horens Kommune har ingen bemærkninger til fagnotatet "Grundvand og drikkevand", idet kommunen har noteret sig, at der ikke vil foregå permanente grundvandssænkninger i anlægsfasen eller driftsfasen, og at de midlertidige bortledninger af vand i forbindelse med anlægsfasen bliver kortvarige, med begrænsede vandmængder og terrænnært grundvand, og som derfor ikke kræver en bortledningstilladelse.

Kommunen har ligeledes bemærket, at der hvor anlægsarbejdet medfører, at der midlertidigt indrettes en arbejdsplads, da vil der blive taget hensyn til beskyttelse af grundvandet i de områder hvor grundvandsressourcen vurderes at være sårbar.

## **Fagnotatet om Natur og Overfladevand vedrørende VVM-høring af Elektrificering og hastighedsopgradering af jernbanen mellem Fredericia og Århus**

Ifht. fagnotatet om Natur og Overfladevand skal følgende understreges: en hvilken som helst form for udledning af overfladevand fra arbejdspladser eller andre områder (f.eks. som følge af overfladisk afstrømning) er genstand for krav om 1) tilladelse efter MBL § 28, 2) vandrensning og 3) vandforsinkelse. Dette er uanset, om udledningen er midlertidig eller permanent. For udledning af uforurenet overfladevand kræves rensning efter BAT, dvs. min. 250 m<sup>3</sup> vådvolumen/red. ha – eller tilsvarende. Derudover skal vandet forsinkes ned til den naturlige afstrømning til recipienten (oplyses af Horsens Kommune (HK) – f.eks. 0,61 l/s/red. ha), medmindre ansøger kan dokumentere større robusthed i recipienten. Er der mistanke om miljøfremmede/farlige stoffer i vandet, vil dette også skulle adresseres i regi af udledningstilladelsen i form af krav om vandanalyser for en række stoffer (defineres af HK) samt eventuelt efterfølgende krav om ekstra renseforanstaltninger hvis nødvendigt. Ovenstående nævnes, da fagnotatet godt kan efterlade lidt tvivl om, hvorvidt BaneDanmark havde til hensigt at håndtere dette vand efter alle ovenstående krav. Notatet om myndighedstilladelser og dispensationer efterlader dog ikke samme tvivl.

Det er positivt at BaneDanmark allerede er opmærksomme på et eventuelt behov for rensning for okker, før udledning vand ledes til recipient, da sådan en forurening netop er en af de ting recipienter skal beskyttes imod.

## Hørings svar Skanderborg Kommune – broer

Banedanmark opererer her med to alternative løsninger.

Alternativ 1: Eksisterende bro nedrives, og der etableres en stibro i stedet. For de berørte lodsejere etableres der en erstatningsvej mellem Gl. Randersvej og Randersvej.

Alternativ 2: Eksisterende bro nedrives, og ny standardbro opføres. På denne bro etableres en kørebane på 2,75 m samt 2 rabatter a 1 m.

Det er Skanderborg Kommunes holdning, at den nuværende vejbro skal bevares. Der er en del lodsejere, der vil blive berørt af en lukning af Gl. Randersvej, og som derved vil få en forringet situation.

Det er anført, at der kun etableres én kørebane på 2,75 m på den nye bro. Vi går ud fra, at dette er en fejl, og at der etableres 2 kørebaner af 2,75 m. I modsat fald er Skanderborg kommune interesseret i en vurdering af, hvilken merudgift, der er forbundet med anlæggelse af 2 spor.

### Båstupvej

Den nye bro planlægges anlagt med to kørebaner a 2,25 m samt to rabatter a 1 m. Skanderborg Kommune er interesseret i, at kørebanerne anlægges i bredde 2,75 m i stedet for 2,25 m og vil gerne have en vurdering fra Banedanmark af, hvad dette vil betyde i merudgift for ombygningen.

### Hylkevej

Skanderborg Kommune er glade for at kunne konstatere, at Banedanmark ikke længere ønsker at nedlægge denne bro.

### Låsbyvej

Skanderborg Kommune har bedt Banedanmark undersøge muligheden for, at broen ombygges således, at der kan etableres en nordlig vejunderføring under broen.

Med venlig hilsen

Jørgen Gaarde  
Borgmester

/

Lisbeth Binderup  
kommunaldirektør



Banedanmark  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

### **Høringssvar vedr. elektrificering af banestrækning Aarhus-Fredericia**

Skanderborg Kommune vil gerne kvittere Banedanmark for et veltilrettelagt og velgennemført borgermøde den 29. maj 2017 på Fælleden i Skanderborg om elektrificeringsprojektet. Samtidig skal det bemærkes, at det er Skanderborg Kommunes forventning, at der under anlægsperioden sikres bedst mulige hensyn til den eksisterende trafik, eksempelvis skolebuskørsel, under anlægsperioden.

Skanderborg Kommune ønsker en fortsat dialog med Banedanmark om at udnytte den mulighed, elektrificeringsprojektets behov for at forandre jernbanebroer, giver.

#### **Bjertrupvej**

Banedanmark har foreslået, at broen nedlægges, og at der i stedet kun etableres en stibro. Det er Skanderborg Kommunes opfattelse, at vejbroen kun kan nedlægges, hvis der kan opnås tilfredsstillende aftaler med de berørte lodsejere.

#### **Lynghøjvej**

Kommunen har bedt Banedanmark undersøge muligheden for at opbygge broen med større bredde, sådan at der bliver mulighed for at etablere en stipassage over broen. Banedanmark har i stedet foreslået, at der etableres en nærliggende stibro. Skanderborg Kommune skal gøre opmærksom på, at en sådan stibro kun ønskes, hvis det bliver bestemt, at Stilling Station skal etableres ved Lynghøjvej, og at der dermed er behov for en passagemulighed mellem perronerne enten via ekstra sti på Lynghøjvej-broen eller via en særskilt stibro. Behovet for stibroen er derfor uafklaret.

#### **Randersvej**

Skanderborg Kommune har bedt Banedanmark undersøge muligheden for, at broen ombygges med større bredde, således at en udvidelse af Randersvej på et senere tidspunkt vil være mulig uden yderligere bro-ombygning.

#### **Skanderborgvej ved Hørning.**

Det eksisterende bygværk består af tre separate broer; nemlig én bro der overfører kørebanen og to sti-broer, der overfører

Dato

30. juni 2017

Sagsnr.: 05.03.00-G00-649-15

Din reference

Jens Peter Langballe Sørensen

Tlf.: 87947760

Telefontider

Man – tir: 08.30 – 13.00

Onsdag: Lukket

Tor – fre: 08.30 – 13.00

Åbningstider

Man – tir: 10.00 – 13.00

Onsdag: Lukket

Tor: 10.00 – 17.00

Fre: 10.00 – 13.00

Teknik og Miljø

Vej og Trafik

Skanderborg Fælled 1

8660 Skanderborg

[www.skanderborg.dk](http://www.skanderborg.dk)

cykelstierne. Vejbroen ejes af Banedammark og stibroerne af Skanderborg Kommune.

Banedanmark ønsker at opføre en ny bro, der overfører kørebanen og den ene cykelsti. Den anden cykelsti overføres uændret på den eksisterende stibro.

Skanderborg Kommune vil foretrække, at alle tre broer samles i et bygværk. Driftsmæssigt vil det være en fordel, og det vil give et ensartet vejforløb. Vi skal derfor bede Banedanmark om at vurdere, hvilken merudgift, der er forbundet med den sådan samling af broerne.

#### **Gl. Randersvej.**

Banedanmark opererer her med to alternative løsninger.

Alternativ 1: Eksisterende bro nedrives, og der etableres en stibro i stedet. For de berørte lodsejere etableres der en erstatningsvej mellem Gl. Randersvej og Randersvej.

Alternativ 2: Eksisterende bro nedrives, og ny standardbro opføres. På denne bro etableres en kørebane på 2,75 m samt 2 rabatter a 1 m.

Det er Skanderborg Kommunes holdning, at den nuværende vejbro skal bevares. Der er en del lodsejere, der vil blive berørt af en lukning af Gl. Randersvej, og som derved vil få en forringet situation.

Det er anført, at der kun etableres én kørebane på 2,75 m på den nye bro. Vi går ud fra, at dette er en fejl, og at der etableres 2 kørebaner af 2,75 m. I modsat fald er Skanderborg kommune interesseret i en vurdering af, hvilken merudgift, der er forbundet med anlæggelse af 2 spor.

#### **Båstupvej**

Den nye bro planlægges anlagt med to kørebaner a 2,25 m samt to rabatter a 1 m. Skanderborg Kommune er interesseret i, at kørebanerne anlægges i bredde 2,75 m i stedet for 2,25 m og vil gerne have en vurdering fra Banedanmark af, hvad dette vil betyde i merudgift for ombygningen.

#### **Hylkevej**

Skanderborg Kommune er glade for at kunne konstatere, at Banedanmark ikke længere ønsker at nedlægge denne bro.

#### **Låsbyvej**

Skanderborg Kommune har bedt Banedanmark undersøge muligheden for, at broen ombygges således, at der kan etableres en nordlig vejunderføring under broen.

Med venlig hilsen

  
Jørgen Gaarde  
Borgmester

  
Lisbeth Binderup  
kommunaldirektør



Banedanmark  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

DATO:  
29. juni 2017

J.NR.:  
18-15762

DERES J.NR.:

SEKR.:  
Anne-Marie Jacobsen/EV  
amj@adv-skan.dk

**Vedr.: Elektrificering og hastighedsopgradering af banen Fredericia – Århus -  
HØRINGSSVAR**

---

Min klient Lars Poulsen, Testrupvej 2, 8732 Hovedgård har modtaget orientering om påtænkt elektrificering af togbanen Fredericia – Århus under henvisning til at skulle være ejer af ejendommen 12 ad Hestehaven, Skanderborg – og med angivelse af, at han ikke er direkte berørt af projektet.

Min klient ejer ikke – og har aldrig ejet den pågældende ejendom.

Derimod ejer min klient ejendommen matr.nr. 36a, Grumstrup by, Vedslet, Grumstrupvej 14, 8732 Hovegård, der vil være direkte berørt af projektet.

Min klient har ikke modtaget særskilt underretning om hvordan projektet vil påvirke min klients ejendom herunder særskilt ikke hvad Banedanmark påtænker af løsning omkring adgangsvejen fra Grumstrupvej til min klients ejendom, der siden nedlæggelse af jernbaneovergang, sker via en bro over banelegemet.

Vejen og dermed broen, er eneste direkte og uafhængige adgang til offentlig vej fra min klients ejendom og benyttes til alt trafik til ejendommen, herunder person- og varetransport i forbindelse med landbrugsdrift med betydelig ægproduktion. Udover medarbejderes kørsel, landbrugsmæssig transport og vareleverancer til den på ejendommen værende produktion, er der således daglig passage med lastbiler, incl. trailer med tilførsel og efterfølgende afhentning af æg. Selv en kortvarig afbrydelse af vejadgangen til landevejen vil være forbundet med store økonomiske og tidsmæssige udfordringer for min klient. En egentlig afbrydelse af forbindelsesvejen må forventelig medføre lukning.

I det omfang at elektrificeringen indebærer et behov for at foretage ændringer ved brokonstruktionen, er det således magtpåliggende, at disse gennemføres på en sådan måde, at nuværende adgang ikke afbrydes og at en erstatningsbro opfylder kravene til gældende trafiknorm for den trafik, der er over broen, svarende til 56 t.

**Erik Vermeij (L) Henrik Adam Staunskjær (L)**



Jeg anmoder om underretning når behandling af høringsvaret er sket.

Med venlig hilsen

**Erik Vermeij**

Advokat

erik@vermeij.dk

Børkop d. 29. juni 2017

### Indsigelse vedrørende tunnelloøsningen Toftumvej 7080 Børkop.

Vi Lars og Hanne Rasmussen, Toftumvej 17. 7080 Børkop tillader os af flere årsager at gøre indsigelse mod den potentielle tunnelloøsning til afløsning af Toftum-broen i forbindelse med elektrificeringen af banen.

**1:** Denne løsning er ikke gennemtænkt i forhold til sikker skolevej, det er muligt, at der på tænkes cykelsti i tunnelen, men hvad med fra tunnelen og til Gaverslund, der må der i så tilfælde skulle etableres cykelsti i muligt hele vejen, pga. huse som ligger tæt op på vejen.

Denne løsning (8 meter bred tunnel), vil give væsentligt mere og tungere trafik på toftumvej, end der er i dag, hvor stadig flere vogntog ser stort på skiltningen og køre over den nuværende bro på trods af at de overskrider vægtgrænserne væsentligt for hvad der må passere broen.

**2:** der er i kommuneplan2017.vejle.dk/dk/kommuneplan-2017-2029/hovedstruktur-og-retningslinjer flere punkter som tunnelloøsningen kommer i karambolage med.

Arealet som ønskes inddraget til vej, går på begge side af banestykket igennem områder, hvor der er bevaringsbetegnelser på følgende:

"bevaringsværdige landskaber har det status af værdifuld landskab (side 242-244) samt under punktet naturområde side 222: status at pot. Naturbeskyttelsesområde/ side 226 status af lavbunds landskab kulturmiljø, geologi iflg. Kom. Plan 2013

**3:** Har man i det hele taget tjekket op om hvordan områder er stillet i forhold til §3?

**4:** Vejføringen i forbindelse med tunnelloøsningen, vil være til kraftig forringelse af vores ejendom "Fremad" Toftumvej 17. 7080 Børkop, som er opført år.1916

Både herlighedsværdien men i særdeleshed handelsværdien vil blive væsentligt forringet, denne forringelse vil være større end det eksproprieringsbeløb, vi vil få for den del af vores grund, som skal gå til anlæggelse af tunnelvejen

I særdeleshed, da vejenføringen rykker fra at være ca. 30m. fra vores stuevinduer ned til vejen til ved tunnelvejenføringen at være ca. 10m!

Vi kan være svært nervøse for om boligens fundering kan klare div. Rystelser i undergrunden, som vil opstå, både under arbejdet med anlægningen af vejen, men også de trafikale rystelser der vil komme når vejen er færdig. Vejen kommer jo til at ligge noget under niveau i forhold til huset.

"Puklen" hvor huset ligger består af fra overfladen og ned, af muld- ler og ca. 1 meter nede meget fint gammelt strandsand. Kan derfor nemt forstille mig, at der med stor sandsynlighed kommer skridninger i de forskellige lag under huset, når der arbejdes så tæt og dybt på huset.

Alt som vi gennem de sidste 20 år har skabt og formet i vores have og mod den nuværende vej, vil blive inddraget af den potentielle tunnelvej!

**Vores tilkørselsforhold til den nye vej, vil med den kommende stigning ikke kunne forceres med vores hestetrailer når det er vinter og glat!**

**2 af vore mest anvendte heste folde vil efter tunnelloøsningen være ubrugelige til dette formål.**

**Med vejen/trafikken så tæt på vores stuehus, vil det blive uudholdeligt for os at bo på stedet.**

**I vore renoveringsplaner, som skulle have været på begyndt her sommer 2017, indgik at det store vinduesparti mod vejen/haven skulle gå fra gulv til kip, med stor havedør til en 3½ meter dyb træterrasse hele vejen rundt om denne stue ende. Dette umuliggør en vej så tæt på jo, det var blomster, planter og fugleliv vi ville nyde med denne løsning, ikke udsigten til biler og lastbiler.**

**Vejstøjen vil også blive kraftigt forøget, og medføre store forringelse, der er ikke noget værre støjkilde end vejstøj.**

**"Fremad" Toftumvej 17, er stedet som vi havde regnet med i de kommende år at skulle totalrenovere til vores otium, et sted med en skøn STOR og LUKKET have! Et sted hvor vi skulle slappe af, nyde og leve.**

### **Så derfor**

**Ser Vi, Lars og Hanne Rasmussen, "Fremad" Toftumvej 17, 7080 Børkop.**

**os, med sorg i sjælen, nødsaget til at bede om en total ekspropriering af vores ejendom (Lars' barndomshjem) såfremt tunnelloøsningen bliver valgt.**

**Stedet vil med de ændringer af vores arealer som vejføringen medfører være væsentligt forringede.**

Håber på snart svar, da vi ikke ønsker, at vores live endnu engang bliver sat på hold.

Den der bro er nu for anden gang på 20 år ved at smadre vore fremtidsplaner.

I 1997 kom meldingen broen skal lukkes pga. elektrificering af banen, så derfor måtte vi sige farvel til en forretningsplan for havecenter, for hvor får man finansiering til et have/plantecenter som måååske på sig kommer til at ligge for enden af en 700 meterlang blind vej. Så derfor blev disse planer opgivet.

**Hedensted Kommunes høringssvar**

Der er behov for fokus på afværgeforanstaltninger i forhold til vindturbolens og støj. Afledte arbejder på broværker og vejnettet skal tage udgangspunkt i gældende vejregler samt have fokus på samfundsøkonomi og fremtidssikring. Se vedhæftede skrivelse.

## Notatark

Sagsnr. 05.03.05-P20-1-14

Sagsbehandler  
Michael Laursen

8.6.2017

### Hørings svar

#### Hedensted Kommunes høringssvar på VVM-redegørelsen for Baneprojektet "Elektrificering og hastighedsopgradering, Fredericia - Aarhus"

Hedensted Kommune er som udgangspunkt tilhænger af elektrificeringen af jernbanenet-  
tet 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. Det er bydende nødvendigt, at der gennemføres de nødvendige afværgende tiltag på elektrificeringens påvirkninger af nærmiljøet. Det gælder særligt i forhold til støj og magnetisk stråling. De steder, hvor den nye bane vil øge generne for borgerne, skal der - i dialog med de berørte borgere - gøres, hvad der kan for at mindske generne.

I forbindelse med en hastighedsopgradering gennem byen er der en generel nervøsit et og utryghed for vindturbolens og kraftige pludselige støjgener. Banen løber på lange stræk igennem byen meget tæt på trafikerede veje og bolliger. Både gående og cyklister kan derfor blive påvirket.

På borgermødet om VVM høringen blev netop dette forhold påpeget af mange borgere. Det blev fulgt op af en appel om at opsætte et støjhegn på de strækninger i byen, hvor der ikke er støjhegn i dag. Det vil også øge trygheden, fordi man så ikke kan krydse banen, hvilket i dag er et problem flere steder. Med de meget høje hastigheder vil problemet forstærkes. Hegn vil desuden afbøde vindturbulens omkring banen.

Generelt udgør jernbanens gennemskæring af byerne Hedensted og Løsning en trafikal barriere for den nuværende og fremtidige afvikling af trafikken i området. Broerne og særligt de steder, hvor vejene føres under banen, er generelt meget underdimensionerede i forhold til den omgivende infrastruktur.

Der er derfor en stærk forventning om, at der for de broer, der skal skiftes eller ændres, tages udgangspunkt i omgivende veje og stiers bredder og trafikmæssige status. Kommunen forventer, at der i løsningerne tages udgangspunkt i vejreglerne fra Vejdirektoratet specielt med hensyn til oversigtsforhold og stigningskoefficienter på vejtilslutningerne.

Hedensted og Løsning er begge byer i en kraftig udvikling, hvor der i øjeblikket planlægges og projekteres en række store udviklingsprojekter omkring og på tværs af banen. Det er derfor afgørende vigtigt, at de forhandlinger, der parallelt er mellem Banedanmark og kommunen om udformningen af erstatningsbygværker fokuserer på de samfundsøkonomisk mest rentable løsninger.

Hedensted Kommune ser frem til forhandlinger med Banedanmark om størrelse og udformning af erstatningsbroer ud fra ovenstående principper og vil samtidig fremlægge yderligere ønsker, så broerne fremtidssikres mest muligt.

Med venlig hilsen



Kirsten Terkilsen  
Borgmester



## Notat

Banedanmark  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

### DSB's høringssvar vedr. elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus

Banedanmark har i maj 2017 sendt en VVM-redegørelse om Elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Fredericia - Aarhus i høring. Nærværende notat udgør DSB's bidrag til et høringssvar vedr. VVM-redegørelsen.

DSB gjorde allerede i idéfasehøringen opmærksom på, at anlægsarbejderne skal tilrettelægges således, at de samlet set medfører de kortest mulige sperspæringer, da disse er til stor gene for vores kunder. Det må derfor forudsættes, at elektrificeringen og hastighedsopgraderingen udføres samtidigt på de enkelte delstrækninger.

DSB har noteret sig, at anlægsarbejdet for hastighedsopgraderingen planlægges udført i tre etaper, hvor banen totalspærres. Først spærres mellem Fredericia og Vejle, dernæst mellem Vejle og Horsens og til sidst mellem Horsens og Hovedgård og hver totalspærring forventes at vare seks-otte uger. Set ud fra et kundesynspunkt er dette den værst tænkelige løsning og DSB må på kundernes vegne stærkt anbefale, at anlægsarbejderne udføres samtidigt på de tre delstrækninger således, at der højst kan blive tale om otte ugers totalspærring på hele strækningen mellem Fredericia og Hovedgård.

DSB må desuden forudsætte, at de planlagte broarbejder og fem stationsombygninger udføres i totalspærringerne for de respektive strækninger.

For så vidt angår stationen i Børkop har DSB noteret sig, at stationens krydsningsspor planlægges nedlagt som led i hastighedsopgraderingen og bliver erstattet af et nyt krydsningsspor mellem Børkop og Brejning. Længden af det nye krydsningsspor fremgår ikke af redegørelsen og DSB må derfor forudsætte, at det bliver tilstrækkelig langt til at kunne håndtere alle togstørrelser.

Som led i ombygningen af stationen i Børkop bliver det desuden nødvendigt at flytte de eksisterende perroner en halv perronlængde mod syd. DSB bemærker hertil, at den nye (højere) gangbro flyttes tilsvarende mod syd og at perronhøjden samtidig bør forhøjes fra de nuværende 26 til 55 cm.

### Direktionssekretariatet

30. juni 2017

DSB  
Telegade 2  
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Direkte 24689692  
isle@dsb.dk  
www.dsb.dk



For så vidt angår ombygningen af banegården i Fredericia, forudsætter DSB, at anlægsarbejderne tilrettelægges således, at:

- Stationen i videst muligt omfang fortsat kan benyttes til trafikafvikling under anlægsarbejdet, og at
- DSB kan køre til og fra værkstederne på Egumvej og Kobbelvænget.

Det fremgår ikke af redegørelsen, i hvilket omfang elektrificeringen gør det ulovligt at anvende lejemål i DSB's bygninger langs banen – dvs. primært på stationerne – til beboelse. Såfremt dette bliver tilfældet, skal de pågældende bygninger eksproprieres i fuldt omfang.



[opgraderingfa-ar@bane.dk](mailto:opgraderingfa-ar@bane.dk)

Dansk Industri  
Confederation of Danish Industry

## Høring af VVM for elektrificering og opgradering Fredericia-Aarhus

DI vil indledningsvist gerne kvittere for muligheden for at svare på denne høring.

DI har noteret sig, at høringen vedrører følgende to delprojekter:

- Elektrificering, hvor der opstilles elmast langs jernbanen på strækningen
- Hastighedsopgradering, hvor der foretages kurvedretninger flere steder på strækningen.

I DI har vi hæftet os ved, at elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Fredericia-Aarhus vil bidrage til hurtigere, mere effektiv og klimavenlig togdrift.

DI lægger stor vægt på, at man forsøger at undgå, at konkrete virksomheder påvirkes negativt af infrastrukturprojekter. Det fremgår af høringsmaterialet, at elektrificering af strækningen Fredericia-Aarhus indebærer midlertidig ekspropriering af arealer på 25 erhvervsjendomme, mens 14 erhvervsjendomme får eksproprieret arealer permanent. 7 erhvervsbygninger skal nedrives. Hastighedsopgradering på strækningen indebærer midlertidig ekspropriering af arealer på 21 erhvervsjendomme, mens 19 erhvervsjendomme får eksproprieret arealer permanent.

I høringsmaterialet er det beskrevet, hvordan elektrificering og hastighedsopgradering på forskellig vis vil medføre trafikale gener i anlægsperioden for både bane- og vejtrafikken. DI har hæftet sig ved, at både elektrificeringen og hastighedsopgraderingen forventes at medføre både delvis spærring og totalspærring af banen i længere perioder, hvor der vil der skulle indsættes erstatningsbusser på de spærrede strækninger. Det fremgår også af høringsmaterialet, at den samlede påvirkning af trafikken vil være mindre hvis projekterne gennemføres delvist samtidig. Det fremgår ikke eksplicit af høringsmaterialet i hvilket omfang banegodstrafikken vil blive påvirket.

Med hensyn til vejtrafikken fremgår det, at projekterne vil medføre omvejskørsel en række steder og at der vil flere steder blive foretaget indsnævringer eller lukninger for vejtrafikken i hele eller dele af anlægsperioden.

DI vil gerne understrege, at det er vigtigt, at der er et betydeligt fokus på at sikre, at de trafikale gener i forbindelse med anlægsarbejdet minimeres. Det gælder både gener for persontransporten og godstransporten. I forlængelse heraf er det væsentligt, at pendlere og virksomheder i de berørte områder informeres i god tid om de forventede gener i anlægsperioden. Det gælder især information om, hvor lang tid generne forventes at stå på, således at virksomhederne i god tid kan tage de nødvendige forhåndsregler i forhold til eksempelvis medarbejdernes pendling og varetransporter.

I høringsmaterialet er der en omfattende vurdering af delprojekternes påvirkning af omgivelserne, herunder også de trafikale forhold. Derimod er der ikke foretaget en vurdering af samfundsøkonomien. DI mener, at en samfundsøkonomisk vurdering er en central del af et godt beslutningsgrundlag, og at samfundsøkonomisk afkast - suppleret med vurderinger af de erhvervsmæssige effekter – bør være udgangspunktet ved prioritering af trafikale investeringer.

I 2013 blev der udarbejdet en samlet samfundsøkonomisk analyse af projekterne i Togfonden, og her blev det vurderet, at den interne rente lå på ca. 5 - 7 pct. for Togfondens projekter. Som Produktivitetskommissionen har påpeget, kan store komplekse projekter bestå af delelementer, der hver for sig har varierende samfundsøkonomisk afkast. Derfor er det også relevant at regne på delprojekter.

Med venlig hilsen

Annette Christensen  
Seniorchefkonsulent

Banedanmark

28. juni 2017  
Dok. 168014

### VVM-redegørelse for elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Fredericia-Aarhus

*Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk har gennemgået VVM-redegørelsen og har følgende bemærkninger:*

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk bakker grundlæggende op om elektrificering og hastighedsopgraderinger af de danske hovedstrækninger på jernbanen og indfasningen af elektriske tog. Udfasningen af de gamle dieseltog er en tiltrængt forbedring for både miljøet og den luft, som togpassagerer indånder. Det er vores holdning, at det ikke må udgøre et sundhedsproblem at tage toget. Vi vil endvidere foretrække at eldrevne tog kører på vedvarende energi.

Vi finder det positivt, at udfasningen af dieseldrevne tog og indfasningen af el-tog forventes at forbedre driftssikkerheden. De gamle dieseltog er plaget af fejl og forårsager ofte forsinkelser og aflysninger til stor gene for passagererne. Vi er desuden enige i Banedanmarks bemærkning om at hastighedsopgraderingerne, som muliggør kørsel med tog med højere hastighed, er positivt for passagererne.

#### Vi har derudover følgende bemærkninger til VVM-redegørelsen:

- Passagerpulsens finder det positivt, at el-tog bidrager til kortere rejsetider for passagererne. Vores undersøgelser viser, at rejsetid er et vigtigt element for passagerernes tilfredshed med deres togrejse.
- I forbindelse med sporarbejdet under anlægsfasen, opfordrer vi Banedanmark til at anvende Passagerpulsens "10 gode råd i forbindelse med sporarbejder", for at mindske genen for togpassagererne og gøre det nemt at navigere i bl.a. togbusser og ændrede rejsetider mens arbejdet står på.

• Med venlig hilsen

Asta Ostrowski  
Projektchef

Niels Martin Madsen  
Politisk medarbejder

## DK ADVOKATERNE

MOGENS BJERGGAARD  
ADVOKAT (L) HDJENS PEDER MATHIASSEN  
ADVOKAT (L) AUT. BOBESTYRERBRIAN BO CHRISTENSEN  
ADVOKAT (L)ADELGADE 83 8660 SKANDERBORG TELEFON 86 52 07 77 KONTO 9762 3464130012  
advokat@skanlaw.dk CVR 12623607 www.skanlaw.dkBanedanmark  
Amerika Plads 15  
2100 København ØDATO:  
30. juni 2017J.NR.:  
52235-0

DERES J.NR.:

SEKR.:  
Annette Kristiansen / MB  
ak@skanlaw.dk**Vedr.: Høringssvar vedr. projekt om elektrificering af strækning mellem Fredericia og Aarhus - Preben Flensborg Jensen - Bjertrupvej 4, 8660 Skanderborg**

Undertegnede repræsenterer Preben Flensborg Jensen som ejer af ejendommen beliggende Bjertrupvej 4, 8660 Skanderborg, og som i væsentlig grad bliver berørt af projektet, der omfatter elektrificering af strækningen mellem Fredericia og Aarhus.

Det fremgår således af de oplysninger, der allerede foreligger fra Skanderborg Kommune, at vejadgangen over den eksisterende bro til Stilling vil blive nedlagt. Dette vil medføre en væsentlig omlægning af vejen, der vil have stor betydning for ejendommen anvendelse og værdi.

Herudover inddrages et område langs banen, der i dag benyttes driftsmæssigt af min klient.

Endelig er der i sporføringen nord for min klients ejendom reelt et skarpt sving, der må forventes at skulle rettes ud i forbindelse med senere hastighedsforøgelser, hvorved endnu yderligere dele af min klients ejendom må forventes inddraget af Banedanmark.

På denne baggrund anmodes Banedanmark allerede nu om at overveje en samlet ekspropriation af min klients ejendom.

Dette forekommer tillige hensigtsmæssigt, idet Banedanmark for øjeblikket har planer om at benytte nabo ejendommen som oplagsplads. Ved planlægning i tide vil min klients ejendom kunne overtages og benyttes som oplagsplads.

Yderligere bemærkninger til dette forbeholdes, ligesom det forbeholdes at fremsende dokumentation.

Med venlig hilsen  
Mogens Bjerggaard

Horsens d. 29. juni 2017

I forbindelse med høringen vedrørende elektrificering og opgradering af jernbanen mellem Fredericia og Aarhus

Er vi en gruppe borger, der bliver berørt af arbejdet vedrørende øgning af højden på broen ved Bygholmparkvej i Horsens.

Derfor sender vi denne indsigelse, hvor Bygholmparkvej 39 og Lærkevej 5 - 7 indstiller at hvis deres hegn ud mod Bygholmparkvej fjernes i forbindelse med arbejdet, bør dette erstattet med et støjhegn.

I forhold til Lærkevej 9 - 11 - 13 - 15 indstilles der at hvis beplantningen i krydset Bygholmparkvej - Fuglevangsvej, der er over 60 år gammel fjernes, bør dette erstattes med et støjhegn rundt ved fortovet på Bygholmparkvej og Fuglevangsvej, da beplantningen i dag skærmer vores haver for udsyn fra gående, men er også med til at dæmpe trafikstøj i sommermånederne.

Med venlig hilsen

Bygholmparkvej 39

*Nikolaj Regaard Nielsen*

Lærkevej 9

*Ulrich Normann*

Lærkevej 5 - Dødsbo

Lærkevej 11

*Ann Løve* *[Signature]*

Lærkevej 7

*Per Holst*

Lærkevej 13

Lærkevej 15

*Dany H. [Signature]*

## Høringssvar ang. elektrificering og hastighedsopgradering af jernbanen Århus-Fredericia.

Først, "fint" møde Bane Dk afholdte i Århus d.30 maj, der var 17 fremmødte, her iblandt min hustru og jeg og i brevet til os stod skrevet, at projektet ikke ville få nogen betydning for vores Mat. nr, det passer jo ikke. Bane Dk folk var der mange af, så det var højest besynderligt og meget pinligt, hvem var skyld i det!

Viby trinbræt (holdested) blev indviet 3 okt. 2004, dengang var der stor modstand fra de omkring boende, ang broen over sporene.

Flere af disse, anbefalede endda, om om der ikke kunne etableres en tunnel, men desværre et nej. Det forstår man så godt idag, for var det sket dengang, skulle der ikke bruges ressourcer på det nu, det ville være ærgeligt for Rådgiver og Entreprenør firmaer, det lugter noget, men stort spild af penge.

Disse modstander var ikke tilstede ved Høringen, var det planlagt for at undgå ballade fra dem, for det viste sig, at der var problemer med breve til de berørte, bla en person der er bosat i et gammelt Ledvogterhus, havde ikke fået brev, desuden personer som boer umiddelbart op ad Viby J trinbræt, ej heller havde modtaget, andre havde modtaget brev med en meget dårlig formulering, jeg mener det var en tilsigtet handling.

Ordstyren henstillede til Bane Dk at forlænge Høringsfristen og enda indkalde til ny Høring, nu er fristen forlænget med 14 dage! Det andet er de kolde over for, arrogant vil jeg kalde dem, det her er helt sikkert allerede vedtaget, de "tromler" blot henover OS.

Der skal bruges penge, mange.

Nu skal broen ombygges/hæves hvorfor gjorde man ikke broen højere dengang, eller tog imod det gode råd om en tunnel?

Nogle år før dette projekt var der planlagt El drift til Århus, der blev endda opsat et køretrådsanlæg til ære for Borgmester Thorkild Simonsen her på Århus H, det undre mig derfor rigtig meget, at der ved nyanlæg ikke tages højde for dette, er det også helt bevidst, kan jeg godt forstå at alt i DK bliver vanvittigt dyrt.

Når Bane Dk er færdig, engang efter år 2026, er køretråd totalt forældet, så dette her minder meget om tiden længe før 2 verdenskrig, hvor DSB købte brugte Svenske damplokomotiver, da SJ satte køretråd op, nu kan DSB så købe brugte SJ X 2000 tog, når SJ skrotter deres køreledningsanlæg. Glem det, det eneste de få DSB passagere ønsker idag er blot, at toget er der til TIDEN, evt at man kan få lidt service mv i toget. Det har DSB ikke formået pga dårlig ledelse, fejlagtige investeringer, dårlig vedligehold. En anden tog operatør kunne også være en stor fordel, se lige til Arriva/DB de kan.

Nye tider.

Batterier+Brændselsceller-Brint motorer er opfundet og køre, udviklingen går lynhurtigt.

Allerede idag er der tog som køre 200km/t og 300km på en opladning, hvordan ser de tal ud om 3-5-10 år

Ingen køreledninger/master, toget medbringer selv energien, ingen forurening, bremseenergien genbrugt. Milliarder af Kr sparet og inge gener for os Dansker der lever langs jernbanen. Ingen omforandring af hele landskabet.

Minuser ve køreledninger:

Indgriben i området (naboer og landskab)

Dyrt at opsætte og vedligeholde.

Kan støje meget (vinden)

Ikke køretråd på alle baner, derfor andre togtyper.

Stort energitab.

El. driftsservitut: Nu er alt bevoksning vokset fint op og beskytter beboerne mod støl fra toget. Bane Dk vil så "meje" alt ned i en afstand på 10 mtr. fra spormidten, eller er det fra masten? så vi kan helt sikkert se frem til meget mere støj/larm fra toget.

Den bevoksning beskytter undergrunden ved at stabiliser jorden ved feks nedbør, samtidigt opsuger det store mængder CO 2 og giver gode muligheder for et rigt dyreliv.

Et stort indgreb i alt, der er unødvendigt.

Med jeres El. driftsservitut pålægger i samtidigt beboerne problemer, også ganske unødvendigt. Tilsidst, det er Mega grimt at se på.

Plusser ved køreledning: ?

I Bane Dk's forslag er der mange arbejdspladser og penge til udenlandske firmaer.

Danske skatteborger får regningen, det er set før med IC 4 toget (skrotning) og signalsystemet.

Et godt råd, tænk jer lige om, vi skatteyder har ikke den store fidus til DSB, Bane Dk Post

Nord/Væsnet og Skat. Statsforetager som er mægtig gode til at øde pengene bort.

Der stå også Hastigheds opgradering, hvorfor det, nu da DSB ikke vil have Højhastighedstog de må have erkendt, at DK er alt for lille til den slags tog.

Desuden er "togfonden" i stort underskud, så hvor skal pengene komme fra?

Mange steder i VVM undersøgelsen fremhæves de fordele der er ved El. drift bla med hensyn til luftforureningen, tager vi udgangspunkt i DSB's stærkt forurenede IC 3 tog, så klart en fordel, men DSB overtræder jo alle regler med hensyn til RØG/ OS, en kæmpe miljøsynder. Med bedre vedligeholdelse hos DSB, ville forskellen ikke være særlig stor, slet ikke noget som kunne tillade en så sto investering.

DSB's såkaldte vedligehold har meddelt, at man ikke kan løse problemet med RØG/OS, det kan et statsfortagende tillade sig, den gik slet ikke for et privat Vognmands firma eller Bus selskab.

Det undre mig også, at i VVM redegørelsen står der hele tiden "lille eller ubetydeligt gene" det passer jo heller ikke, et "skønmaleri" af hele projektet, det projekt er 40 til 50 år "forsinket"

I vil stille krav til entreprenørmaskinens udledning ( emissionskrav) ja der bliver også stillet krav til DSB's IC 3 tog, disse bliver absolut ikke overholdt, så hvorfor dette krav!

Anskaffes der moderne Dieseltog og læg til, der står MODERNE, vil Dieseltog sammenlagt have en stor miljø/ ressource FORDEL.

Dertil også den hurtige udvikling af nye fremdrivnings tiltag, disse kan nemt overhale dette Bane Dk/ Rådgivende Ingeniør Firmaer's projekt, ja det er vel nærmest sket, det er selvfølgelig set med deres øjne ikke optimalt med hensyn til indtjening, men Ressourcerne kan bruges bedre andre steder.

Brug pengene på at få en Kattegats forbindelse, det er der mere fornuft i.

Det BaneDk projekt er sindsygt, opræk til endnu en skandale.

Til alle de kloge politikker, stop dette galimatias i så fald må i have en vævefejl i "kysen" (hovedet)

Høringssvar sendt til Trafikordfører fra Venstre Kristian Pihl Lorentzen og Trafikordfører fra DF Kim Kristiansen.

Mvh

Bent Laursen

Bernstorffsvej 57

8260 Viby J.

Nabo til Jernbanen og trinbræt Viby J.

## Høringssvar fra SPOR-Jylland på "Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia - Aarhus"

Høringssvaret består af følgende:

- 1) Bemærkninger til det forestående arbejde med elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia – Aarhus
- 2) Forslag til en mere visionær og effektiv løsning.

Ad 1)

SPOR-Jylland mener, at udretning af de skarpeste kurver på den eksisterende linjeføring mellem Fredericia og Aarhus, er en god idé. Det samme gælder elektrificering af den bestående jernbanestrækning for derved at kunne køre med større hastigheder. Derved bliver det muligt at udnytte de "mellemhastighedstog", som DSB for nyligt har foreslået samt at bevare Skanderborg station som et væsentligt trafikknudepunkt.

Ad 2)

Med reference til tidligere indsendte høringssvar er SPOR-Jylland fortsat af den opfattelse, at fremtidige udbygninger af baneinfrastrukturen mest visionært og effektivt løses ved at lægge linjeføringen langs E45.

Referencer:

**Idéfasehøring: "Ny bane Hovedgård – Hasselager"**

**VVM: "Elektrificering og hastighedsopgradering Aarhus H - Lindholm"**

Tidligere fremsendt høringssvar findes i sin fulde længde her:

<http://www.sporjylland.dk/PDF/H%C3%B8ringssvar%20til%20Ny%20bane%20Hasselager-Hovedg%C3%A5rd-2015-07-13-SPOR%20Jylland.pdf>

Vi vil derfor fortsat anbefale, at følgende strækninger undersøges nærmere:

- **Jernbanestrækning langs E45 fra Horsens Nord til Skanderborg – benævnt Alternativ A9.**

**Fordele:**

Den mest direkte linje nord-syd og en modificering af det gamle A9-forslag. Forslaget krydser ingen større veje, hvor linjen A9 krydser Hovedvej 170 to gange. Forslaget er i det åbne land og passerer ingen byer. Desuden er højdehøjdekurverne ikke så store.

Se kort nedenfor: Bilag 1.

- **Jernbanestrækning langs E45 fra Hørning til Lyngby.**

**Fordele:**

Den mest direkte linje nord-syd. Togene kan køre med en væsentligt højere hastighed end på strækningen ind til Aarhus. I dag kører alle tog ind til Aarhus H med en gennemsnitshastighed på 48 km/t. Det er også hensigten, at de kommende højhastighedstog skal køre ind til Aarhus.

Da der allerede er en trafikkorridor langs E45, er støjen der i forvejen.

Tidsbesparelsen vil være 16 minutter og kilometerbesparelsen 15 km.

- **Vestbanegård - en alternativ banegård ved "Firkløveret".**

**Fordele:**

"Aarhus V-banegården" bliver en "gennemkøringsstation" modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård". "Aarhus V-banegården" kommer til at ligge på den planlagte jernbanestrækning Aarhus - Galten - Låsby - Silkeborg. Letbanen kan let etableres ud til "Aarhus V-banegården", hvis man forlænger den i forvejen planlagte letbane til Brabrand med 4 km. Alle motorveje i Aarhus-området er tæt på: E45 og Herningmotorvejen ligger ved "firkløveret". Der er 4 km til Grenå-motorvejen og 2 km til den kommende planlagte Viborg-motorvej, hvilket kan sikre bedre tilkørsel til

banegården fra oplandet omkring Aarhus. Der kan laves et stort "parker – rejs – anlæg", som i høj grad vil afhjælpe trafik- parkerings- og tilgængelighedsproblemerne i Aarhus Centrum og især omkring Aarhus H, hvor de store udfordringer inden for især disse tre områder i dag er temmelig store.

Se kort nedenfor: Bilag 2

Samlet set vil en mere visionær og effektiv løsning svarende til ovenstående i betydelig grad øge muligheden for, at der kan opnås timedrift mellem byerne Aalborg, Aarhus, Odense og København.

Med venlig hilsen SPOR-Jylland

Charlotte Faarup. Mobil: 2055 1398. Mail: [charlottefaarup@hotmail.com](mailto:charlottefaarup@hotmail.com)

Marianne Gasbjerg. Mobil 4141 1193. Mail: [m.gasbjerg@gmail.com](mailto:m.gasbjerg@gmail.com)

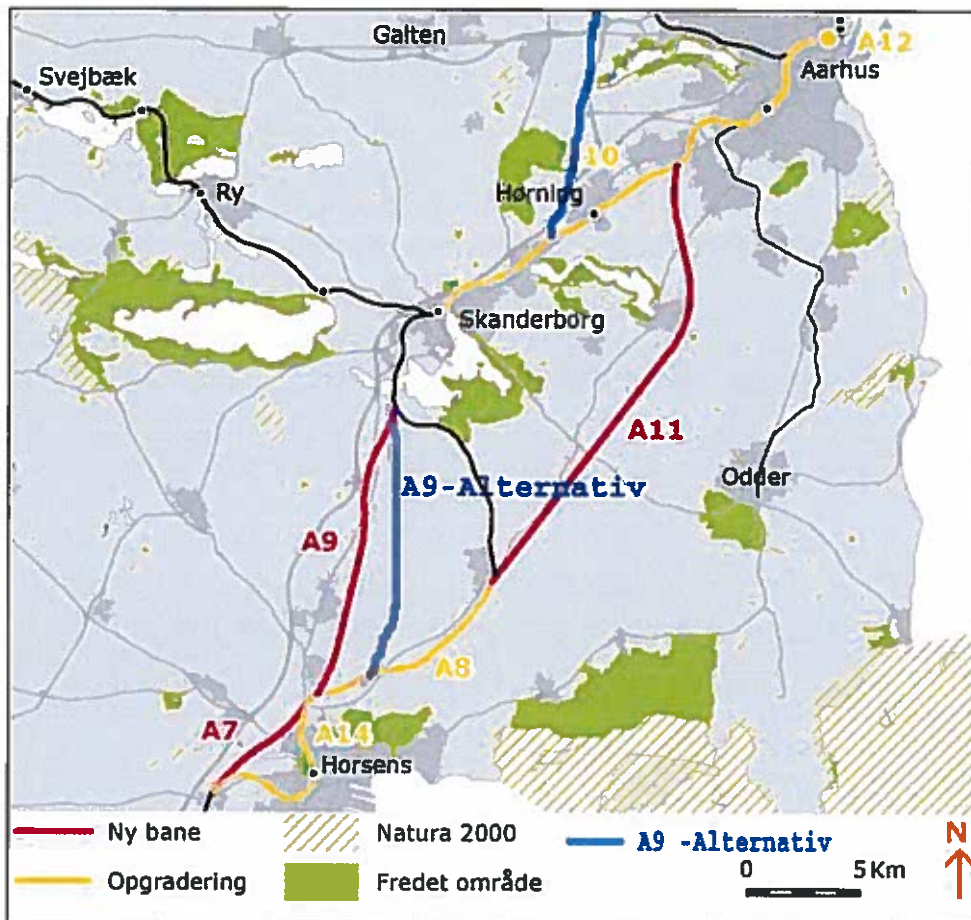
Jørgen Christensen. Mobil: 2167 2422. Mail: [jaachr@mail.dk](mailto:jaachr@mail.dk)

Arne Jensen. Mobil: 2025 6504. Mail: [jensenboegeskov@mail.dk](mailto:jensenboegeskov@mail.dk)

Karsten Stær. Mobil: 4018 8708. Mail: [karsten.staer@mail.dk](mailto:karsten.staer@mail.dk)

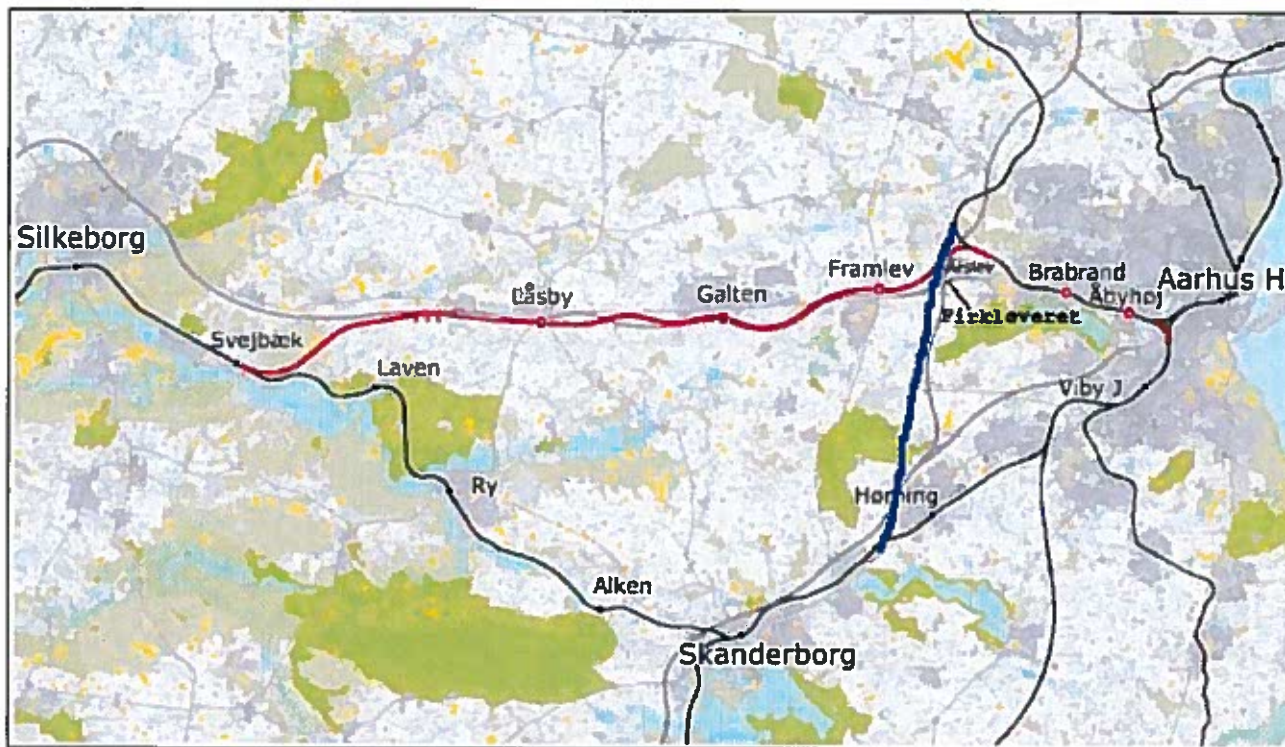
Anita Lindholm Klindt. Mobil: 2028 7770. Mail: [anitaklindt@mail.dk](mailto:anitaklindt@mail.dk)

Bilag 1:



*Alternativ A9. Den oprindelige A9 er rød - Alternativ A9 (blå)  
(kort fra Togfonden fig. 53 – mulige baneløsninger mellem Horsens og Aarhus)*

Bilag 2:



Trafik- og Byggestyrelsen foreslår, at en ny jernbane Aarhus-Silkeborg anlægges med denne linjeføring.  
Kort: Trafik- og Byggestyrelsen (blå streg = vores forslag til linjeføring)

**Broen på Bjertrupvej i Stilling 8660 Skanderborg**

Da broen forventes ombygget eller fjernet har jeg følgende bemærkninger:

Da der kun over broen er vejadgang til 2 ejendomme, hvoraf den ene allerede har vejadgang ad Niels Bohrsvej, er der kun 1 ejendom der skal have vejadgang via broen. Hvis broen fjernes kunne vejen erstattes af en udvidelse af stien der forbinder Bjertrupvej med Niels Bohrsvej til en egentlig vej. Det er en strækning på få hundrede meter. Broen over Bjertrupvej kunne så erstattes af en let gangbro, Så den nuværende stiforbindelse fra den blinde vej Bjertrupvej til NielsBohrsvej opretholdes.

Alternativt kunne den eneste ejendom, der vil blive uden vejadgang hvis broen nedlægges, eksproprieres og området udlagt som grønt område eller skov.

## **Pålæggelse af servitut**

Jeg skal indledningsvis bemærke at jeg finder det en smule bekymrende at man har glemt at informere om pålæggelse af servitut.

En servitut som medfører en ikke uvæsentlig indgriben i den hidtidige råderet over vores grund.

Jeg skal i den forbindelse høre hvem beslutningstager er?

Hvor nidkært har man tænkt sig forfølge håndhævelsen af de pålagte regler?

Hvorledes kompenseres man for de pålagte regler/den indskrænkede råderet?

Har man gjort sig overvejelser om hvordan man vil fjerne/dæmpe den ulidelige støj som kommer fra el-kablerne når disse "klapper" sammen i blæsten?

Venlig hilsen

Peter Dalby Baunsgaard  
Haraldsgade 33  
8260 Viby J

**Høringssvar - VVM for elektrificering Aarhus-Fredericia**

Til Banedanmark

Banedanmark har primo maj 2017 offentliggjort resultat af VVM redegørelse for banen mellem Fredericia og Aarhus Den offentlige hørings strækker sig frem til den 2. juli.

Center for byudvikling og Mobilitet, Aarhus Kommune har jf. vedlagte byrådsindstilling udarbejdet forslag til høringssvar fra Aarhus Kommune.

Byrådet har desværre ikke kunnet nå at behandle sagen inden for høringsfristen – hvorfor høringssvaret fremsendes med forbehold for Byrådets senere vedtagelse (forventelig i august).

Eventuelle justeringer i udkastet til høringssvaret i forbindelse med Byrådets behandling fremsendes efterfølgende.

Med venlig hilsen

Anton Iversen  
Chefkonsulent  
M +45 2920 8512 E ai@aarhus.dk

## Indstilling

Til Aarhus Byråd via Magistraten  
Fra Teknik og Miljø  
Dato 7. juni 2017

---

### **Høringssvar, VVM for elektrificering Fredericia til Aarhus**

Høringssvar til VVM-redegørelse fra Banedanmark – omhandlende elektrificering og hastighedsopgradering på strækningen mellem Fredericia og Aarhus.

#### **1. Resume**

Banedanmark er i gang med at undersøge, hvordan strækningen mellem Fredericia og Aarhus kan blive klar til højere hastigheder og eldrevne tog.

En del af broerne på strækningen er for lave til, at der er plads til både køreledninger og tog under dem. Derfor undersøger Banedanmark mulighederne for at skaffe mere plads under de broer, som er for lave.

Banedanmark undersøger ligeledes muligheden for at sætte hastigheden op på strækningen syd for Horsens.

VVM-redegørelsen omhandler miljøpåvirkningerne af projekterne for elektrificering og hastighedsopgradering af hovedbanen mellem Fredericia og Aarhus – dog kun elektrificering i Aarhus Kommune. Projekterne vil bidrage til at skabe rammer for en mere moderne jernbane med effektiv og miljøvenlig drift.

VVM-redegørelsen for banen mellem Fredericia og Aarhus er i høring frem til den 2. juli 2017.

Teknik og Miljø anbefaler et høringssvar fra Byrådet, som angivet i bilag 2.

## **2. Beslutningspunkter**

Det indstilles:

At 1) Udkastet til høringsvar fremsendes til Banedanmark som Byrådets svar på VVM-redegørelse for elektrificering af hovedbanen Aarhus – Fredericia.

At 2) Teknik og Miljø indgår i en dialog med Banedanmark og bemyndiges til at koordinere forhold omkring broløsninger, herunder især vedr. vejbroen ved Skanderborgvej/Bjørnholms Allé, den kommunalt ejede stibro i Hasselager og vejbroen ved Hovvejen (Bering-Beder vejen).

## **3. Baggrund**

Banedanmark har den 8. maj 2017 offentliggjort en VVM-redegørelse for banen mellem Fredericia og Aarhus. Materialet er i offentlig høring frem til 2. juli.

VVM-redegørelsen omfatter projekter for elektrificering og hastighedsopgradering mellem Fredericia og Aarhus – dog kun elektrificering i Aarhus Kommune. Hastighedsopgraderinger foretages primært ved Horsens og Hedensted.

Statslige planer og politiske aftaler vedrørende elektrificering og Togfonden udgør baggrunden for projekterne.

Aarhus Byråd har tidligere – i december 2015 - forholdt sig til en idéfase omkring VVM for banen fra Aarhus mod Fredericia. Se tidligere høringsvar i bilag 1. Høringsvaret forholdt sig også til strækningen nord for Aarhus H.

Aarhus Byråd har ligeledes tidligere – i december 2016 – afgivet høringsvar vedr. VVM for elektrificering m.m. mod nord og omkring Aarhus H.

## **4. Effekt**

En modernisering af banen – i form af elektrificering og kortere rejsetider – er i tråd med kommunens ønsker om høj mobilitet og bæredygtig transport, og at en større del af transporten skal klares af den kollektive trafik.

## 5. Ydelse

Indstillingen indeholder en redegørelse for de behandlede projekter og disses konsekvenser - jf. Banedanmarks VVM-redegørelse – samt Teknik og Miljø's vurdering af redegørelsen og forslag til Byrådets høringssvar.

Den samlede VVM-redegørelse kan findes på Banedanmarks hjemmeside: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=26019>.

Det er fremhævet, at elektrificering vil muliggøre brug af moderne eltog med mere optimal, stabil og bæredygtig drift – hvor CO<sub>2</sub>-udledning og partikelforurening reduceres. Hastighedsopgradering vil bidrage til at nedsætte rejsetiden og gøre banen mere attraktiv.

### ***Elektrificering og hastighedsopgradering mellem Fredericia og Aarhus***

Det samlede projekt inden for Aarhus Kommune omfatter ændring af broer for at sikre tilstrækkelig frihøjde til kørestrøm. Desuden omfatter projektet anlæg af et transformatoranlæg i et erhvervsområde ved Beringvej/Hovvejen - samt opsætning af master med 60-90 m mellemrum og kørestrømsledninger. Projektet indebærer endvidere en del fældning af beplantning langs med banen – i henhold til el-klausul, som pålægges tilgrænsende ejendomme.

For at sikre tilstrækkelig frihøjde ændres der i Aarhus Kommune på 7 broer, hvor banen krydser veje/stier, og 2 banebroer på baneterrænet og perronbroer på Viby Station.

Broer, hvor banen krydser veje/stier, omfatter:

- krydsning af Skanderborgvej ved Bjørnsholm Allé,
- stibro ved GI Kongevej,
- krydsning af Skanderborgvej vest for Arla Foods,
- krydsning af Lemmingvej,
- stibro i Hasselager samt
- krydsning af Kattrupvej og Hovvejen.

To eksisterende broer ved krydsning af Skanderborgvej i Hasselager og af Genvejen er forberedt for projektet.

Der nedlægges ikke krydsninger af banen i tilknytning til ombygning af broer.

### ***Teknik og Miljøs vurderinger af VVM-redegørelsen***

Det vurderes, at en modernisering af jernbanen er af stor betydning for at sikre en god mobilitet og bæredygtig transport. Aarhus er i vækst, og det vil være nødvendigt, at den kollektive trafik fremover klarer en større del af transportbehovet.

#### ***Trafik***

Elektrificeringen af jernbanen (master m.m.) og ombygningen af broerne er et omfattende projekt, som vil medføre begrænsninger i togtrafikken i en længere periode. Der må forventes indskrænkninger i antallet af tog (nok især regionaltogene) og perioder med lukning af banen. Det vil i anlægsperioden medføre et øget pres på vejene.

Ombygningen af broerne vil medføre begrænsninger i trafikken i anlægsfasen, og der vil forekomme omvejskørsel og kortere lukninger. Det kan blive en udfordring på Skanderborgvej, der er en af de vigtige indfaldsveje, og som også er adgangsvej til havnen for brede særtransporter.

#### ***Broer***

I høringsmaterialet er der udlagt et arbejdsareal nord for broen ved Skanderborgvej/Bjørnsholms Allé. Aarhus kommune er i gang med planlægning for ungdomsboliger på arealet, og det forventes at opførelsen kan starte efter årsskiftet. Der er behov for dialog med Banedanmark for at få afklaret konsekvenserne.

Der er ligeledes behov for dialog om stibro i Hasselager og vejbro ved Hovvejen (Bering-Beder vejen), for at få afklaret de økonomiske konsekvenser.

Stibroen ved Hasselager er kommunalt ejet og med en tinglyst forpligtigelse til at ændre den i forbindelse med elektrificeringen. Omkostningerne vil blive afklaret i dialog med Banedanmark.

Broen ved Hovvejen ligger syd for den kommende Bering-Beder vej. Det skal derfor drøftes med Banedanmark, om

der kan opnås en synergieffekt ved at placere den nye bro over banen, så den kan indgå som en del af Bering-Beder vejen. Det vil medføre ekstra arbejder og omkostninger, som Aarhus Kommune forventes at skulle dække, men størrelsen kendes ikke. Hvis der ikke kan opnås en tilfredsstillende aftale er alternativet, at Banedanmark erstatter den nuværende bro, og at Aarhus Kommune efterfølgende selv må opføre en ny bro i forbindelse med Bering-Beder vejen. Byrådet forelægges en indstilling, når de tekniske og økonomiske konsekvenser er kendt.

#### *Andre forhold*

Elektrificeringen foregår efter Lov om elektrificering af jernbanen. Den bemyndiger Transportministeren til at undersøge, projektere og etablere de nødvendige anlæg i forbindelse med elektrificeringen. Anlægsarbejderne skal derudover overholde den øvrige lovgivning, herunder miljøbeskyttelsesloven, vandløbsloven m.m.

Der er ønske om at kunne udføre dele af anlægsarbejdet om natten for at begrænse påvirkningen af trafikken på banen og på vejene. Det kan nogle steder medføre væsentlige støj og vibrationsgener hos naboerne.

Aarhus Kommunes praksis fremgår af <http://www.aarhus.dk/stovogstøj>, og det skal bemærkes, at der som udgangspunkt ikke tillades natarbejde. Der skal søges om natarbejde ved Aarhus Kommune, og der skal være tungtvejende faglige grunde til natarbejdet. Det anbefales derfor, at der tidligt indledes en dialog med miljømyndigheden om mulighederne for natarbejde.

Det er endvidere væsentligt, at berørte naboer, på strækninger hvor natarbejde er nødvendigt, er velinformerede om arbejdets varighed, og hvad de kan forvente af gener.

Ud fra høringsmaterialets overordnede niveau vurderes det, at der ikke i øvrigt er væsentlige udfordringer i forhold til planlægning, rekreativ anvendelse, natur, vandløb og andre miljøforhold, da arbejdet skal gennemføres efter gældende lovgivning. Det bemærkes generelt, at der ikke i VVM-redegørelsen er opgjort økonomiske konsekvenser.

Med baggrund i ovenstående anbefales, at Byrådet afgiver et hørings svar - svarende til det i bilag 2 beskrevne.

## **6. Organisering**

Der er tale om en offentlig høring omkring Banestyrelsens VVM-redegørelse for banen fra Aarhus til Fredericia. Høringen sker i perioden frem til den 2. juli 2017. Banedanmark har afholdt borgermøde i Ceres Park og Arena den 30. maj 2017.

Efter høringsfristen udløb udarbejder Banestyrelsen et høringsnotat med stillingtagen til de indkomne svar, samt en anbefaling til Transportministeren om projektet. Beslutningsgrundlag forventes afleveret til politisk behandling i efteråret 2017.

Der vurderes ikke at foreligge sikre tidsplaner på nuværende tidspunkt, men der tales om at påbegynde broarbejder i 2020.

## **7. Ressourcer**

Udtalelse til den aktuelle VVM for banen fra Aarhus H og mod Fredericia har ikke i sig selv konsekvenser. Alle udgifter i forbindelse med elektrificering forudsættes afholdt af staten, – bortset fra to forhold:

- 1) Aarhus Kommune ejer en stibro over banen i Hasselager. Denne skal hæves, og udgiften skal afholdes af kommunen.
- 2) I fald Byrådet senere med baggrund i en særskilt indstilling om fremrykning af ny bro over Hovvejen – med en standard som skitseret i VVM for Bering-Beder vejen – vil der formentlig skulle tages stilling til en bevilling til broen over banen. Umiddelbart antages Banedanmarks broprojekter at skulle realiseres forud for Bering-Beder vejen.

Byrådet forelægges en indstilling, når de tekniske og økonomiske konsekvenser er kendt.

---

**Bilag**

Bilag 1: Tidligere høringssvar fra Byrådet – idéfase.

Bilag 2: Udkast til Byrådets høringssvar

**Tidligere beslutninger**

Byrådet behandlede på sit møde den 2. december 2015 sag om "Togfonden DK, svar på idéfase-høringer".

Byrådet behandlede på sit møde den 7. december 2016 sag om "Høringssvar på VVM for banen og scenarier for Aarhus H".

---

Sagsnummer: 16/045108

Antal tegn: 10.182

Center for Byudvikling og Mobilitet

Sagsbehandler: Anton Iversen

Tlf.: 89 40 23 60

Tlf.: 29 20 85 12

E-post: byudviklingogmobilitet@aarhus.dk

E-post: ai@aarhus.dk



## Banedanmark

opgraderingfa-ar@bane.dk

xx. juni 2017  
Side 1 af 2

### Høringssvar for VVM for elektrificering og hastighedsopgradering mellem Fredericia og Aarhus.

Banedanmark har sendt en VVM-redegørelse for elektrificering og hastighedsopgradering mellem Fredericia og Aarhus i høring frem til 2. juli 2017.

I Aarhus Kommune er der alene lagt op til ændringer som følge af elektrificeringen. Der skal ændres ved ni broer, hvoraf der sporsænkes under én bro som følge af elektrificeringen.

Høringen har været behandlet i Aarhus Byråd den xx juni 2017.

Det er Byrådets opfattelse, at en modernisering af jernbanen er af stor betydning for at sikre en god mobilitet og bæredygtig transport. Aarhus er i vækst og det vil være nødvendigt at den kollektive trafik fremover klarer en større del af transportbehovet.

De skitserede broløsninger findes generelt acceptable, om end der er en vis bekymring omkring konsekvenser for vej- og banetraffic i anlægsperioden samt for miljøpåvirkningerne ved naboerne.

#### *Trafik*

Det fremgår af høringsmaterialet, at projektet vil påvirke togtrafikken. Aarhus Kommune erkender, at så stort et projekt ikke kan gennemføres uden påvirkninger, men lægger vægt på, at der gøres så meget som muligt for at reducere disse, således at der ikke opstår uacceptable gener for brugerne.

Ombygningerne af broerne vil også påvirke vejtrafikken. Skanderborgvej og Hovvejen er vigtige vejforbindelser, både som indfaldsveje fra syd, men også som adgang til Aarhus Havn for brede særtransporter. Byrådet finder det vigtigt, at der kun forekommer korte lukninger (få dage), og at de varsles i god tid.

#### *Broer*

I høringsmaterialet er der udlagt et arbejdsareal nord for broen ved Skanderborgvej/Bjørnsholms Allé. Aarhus Kommune er i gang med planlægning for ungdomsboliger på arealet, og det forventes, at opførelsen kan starte efter årsskiftet. Aarhus har været i dialog med Banedanmark om planlægningen, hvor der alene blev oplyst om el-drift servitutten.

**TEKNIK OG MILJØ**  
Aarhus Kommune

Aarhus Rådhus  
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 23 60

E-mail:  
byudviklingogmobilitet@aarhus.dk

Direkte e-mail:  
[grol@aarhus.dk](mailto:grol@aarhus.dk) og [ai@aarhus.dk](mailto:ai@aarhus.dk)

[www.aarhus.dk](http://www.aarhus.dk)

Sag: 16/045108

Sagsbehandlere:  
Ole Gregor og Anton Iversen



Et signal om ekspropriation til midlertidigt arbejdsareal vil udfordre projektet for ungdomsboliger. På den anden side medfører planlægningen, at ekspropriationen bliver kostbar for Banedanmark. Der er måske andre muligheder for placering af arbejdsarealet, og der er behov for dialog med Banedanmark om dette.

xx. juni 2017  
Side 2 af 2

Der er ligeledes behov for dialog om den kommunalt ejede stibro i Hasselager og vejbroen ved Hovvejen (Bering-Beder vejen).

Planlægningen for Bering-Beder vejen er vedtaget, og Bering-Beder vejen ligger lidt nordligere end den nuværende bro. Der er fremsendt orientering om beslutningen til Banedanmark. Den nye vej vil desuden gøre adgang til den foreslåede placering af autotransformerer vanskelig.

Der er derfor behov for drøftelse af de to broer og mulighederne for synergi i forbindelse med Bering-Beder vejen, således at der ikke opføres en ny bro, som skal nedrives om få år.

#### *Støj og vibrationer*

Elektrificeringen foregår efter Lov om elektrificering af jernbanen. Den bemyndiger Transportministeren til at undersøge, projektere og etablere de nødvendige anlæg i forbindelse med elektrificeringen. Anlægsarbejderne skal derudover overholde den øvrige lovgivning, herunder miljøbeskyttelsesloven, vandløbsloven m.m.

Der er ønske om at kunne udføre dele af anlægsarbejdet om natten, for at begrænse påvirkningen af trafikken på banen og på vejene. Det kan nogle steder medføre en væsentlig støj og vibrationsgener hos naboerne.

Aarhus Kommunes praksis fremgår af <http://www.aarhus.dk/stovogstøj>. Det skal bemærkes, at der som udgangspunkt ikke tillades natarbejde. Der skal søges om natarbejde ved Aarhus Kommune, og der skal være tungtvejende faglige grunde for natarbejdet. Det anbefales derfor, at der tidligt indledes en dialog med miljømyndigheden om mulighederne for natarbejde.

Det er endvidere væsentligt, at berørte naboer, på strækninger hvor natarbejde er nødvendigt, er velinformerede om arbejdets varighed, og hvad de kan forvente af gener.

Med venlig hilsen

Kristian Würtz  
Rådmand

/  
Erik Jespersen  
Direktør

**Hørings svar indsigelse fra "Ved Banen 12, 7100 Vejle"**

Hørings svar / indsigelse

2017-07-05

Indsendt af:

Bendt Ladekjær

Ved Banen 12, 7100 Vejle (Matr 45g)

Vi er nærmeste nabo til banen i en tæt bymæssig bebyggelse, hvor husene er placeret tæt på banen. Derfor får opførelsen af masterne stor indvirkning på, hvorledes området fremadrettet vil fremstå, og værdien af vore ejendomme – både økonomisk men også kvalitetsmæssigt fra et æstetisk udgangspunkt.

**Mastehøjde:**

Jeg kunne på informationsmøde i Vejle forstå, at masterne er ændret i forhold til tidligere projekter, så de ikke er 7 meter høje – men nu 9,5 meter høje. Den øgede højde vil medføre, at masterne og ledningerne vil fremstå endnu mere markante end, hvad man oprindeligt kunne frygte. Kan masterne i byen ikke udføres med den lavere højde - eller så lavt som overhovedet muligt ?

**Magnetfelt:**

På mødet forstod jeg, at der endnu ikke er udført specifikke beregninger på magnetfeltet. I den forbindelse vil jeg gerne gøre opmærksom på, at banens stigning lang Ved Banen medfører acceleration og deacceleration, hvorfor magnetfeltet alt andet lige vil være forøget markant. Det må få konsekvenser for nogle beboelses huse på Ved Banen eller på modsatte side af banen, hvor husene er placeret meget tæt på banen.

**Gadebelysning:**

Hvad sker der med vores gadebelysning, der er udført i stålmaster tæt på banen ?

**Hegn:**

Hvilket hegn vil blive opført for at hindre adgang til banen ?

**Værdiforringelse af ejendommen:**

Elektrificeringen vil medføre en væsentlig værdiforringelse af vor ejendom bl.a. henset til;

- at der opføres høje markante master, kontravægte og køreledninger, der vil fratage det i dag frie udsyn over fjorden og byen.
- at vi bliver pålagt el servitut med begrænsninger til følge på vores private matrikel.
- revnedannelser i opførelsesperioden
- risikoen for magnetfelt
- træfældning på vores grund af skærmende bevoksning og store gamle træer
- usalgbarhed af ejendommen indtil projektet eventuelt er udført
- eventuelt øgede hastigheder fra tog

Vi pålægges ufrivilligt tilsyneladende alle disse forhold, og vi forventer selvfølgelig kompensation herfor svarende til de forringelser vi ufrivilligt pålægges.

Med venlig hilsen

Bendt Ladekjær

Til Banedanmark

1. juli 2017

Vedr. Pålæggelse af servitut Jfr. Brev 07-06-2017

Vi har modtaget en servitutpålæggelse af Banedanmark i forbindelse med elektrificering af Jernbanen syd for vores matrikel, som vi mener, strider imod vores ejendomsret.

Afstands principperne i servituten (3, 6, 10, 14 og 19 meter fra jernbanen) betyder fjernelse af store dele af bevoksningen mod jernbanen, som aktuelt dels er lydisolerende og dels er synsmæssigt skærmende for jernbanen. Fjernelse af træerne vil derfor øge støjgenerne og påvirke naturen og miljøet omkring vores hus. Bestemmelsen reducerer desuden vores grundlovssikrede frihed indenfor vores egen matrikel.

Vi har i mange år betalt skyhøj grundskyld til Vejle kommune pga. husets placering. Noget som eliminerede fuldstændigt effekten af regeringens skattestop i sin tid. Den pålagte servitut forringer grundens- og ejendommens værdi i væsentlig omfang.

Vi anerkender på ingen måde Banedanmarks ret til at pålægge os denne servitut.

Hanne Mirzaei Pedersen og Mohammad Mirzaei  
Ejerne af Ulvedalen 21  
7120 Vejle Ø

Vedr. indsigelse mod elektrificeringsprojekt af jernbanenettet(og erstatningskrav)

Vi ønsker hermed at udtrykke vores modstand mod elektrificeringsprojektet af jernbanen syd for vores matrikel. Vi mener at elektrificeringsprojektet påvirker vores ejendom i urimeligt omfang af følgende årsager:

Projektet pålægger os en servitut som strider imod vores ejendomsret

Projektet beskæmmer /ødelægger vores fjordudsigt og dermed reducerer herlighedsværdien af ejendommen i betydeligt omfang

Vores ejendom er et af de ældste huse i området og er bygget på et kampestens fundament. Piloteringen i forbindelse med anlægsarbejdet af stolperne, samt hastighedsforøgelsen af togene i forbindelse med elektrificering af jernbanen, vil uden tvivl medføre øget rystelser af grunden, som kan påvirke husets stabilitet

Projektet udsætter mennesker i ejendommen for ukendt mængde elektromagnetiske stråler, som ophobes i kroppens forskellige organer og kan potentielt være kræftfremkaldende.

Hanne Mirzaei Pedersen og Mohammad Mirzaei  
Ejerne af Ulvedalen 21  
7120 Vejle Ø

**Vedr. Gennemførelse af elektrisk togdrift og udskiftning af eksisterede tog bro i Toftum**

Kære Bane Danmark.

Vi skriver til jer vedr. Gennemførelse af elektrisk togdrift og udskiftning af eksisterende tog bro i Toftum, 7080 Børkop.

Vi er blevet præsenteret for 3 forskellige forslag:

1. Den eksisterede bro udvides til 2 spor og hæves.
2. En nordlig løsning, hvor togbroen bliver erstattet af en tunnel.
3. En sydlig løsning, hvor togbroen bliver flyttet lidt lægere syd på.

Lige meget hvilken forslag der bliver valgt, så har det nogle konsekvenser for os borger i Toftum. Vi ser jo helt at trafikken bliver ledet lægere væk, så derfor støtter vi op om Ejnar Hørum og Hanne Iversen's 4 forslag, hvor trafikken bliver ledt udenom Toftum og ender ud oppe ved Fælleshåbskolen.

Men når det er sagt, så hvis den sydlige løsning bliver valgt, så går det ud over vores hus her på Toftumvej 16, så ser vi os nødsaget til at ekspropoerer, da vejen kommer op lige foran vores hus og gennem vores indkørsel, og op gennem hele vores mark, og deraf bliver vi lukket inde, af den nye vej, motortrafikvejen og banen. Og med to små børn, bliver denne nye vej alt for trafikkeret og farlig. Så vi ser os nødsaget til at flytte.

Så skal vi stemme for en af de 3 løsninger Bane Danmark er kommet med, så stemmer vi på den nordlige løsning, da dette for trafikken væk fra os, og man undgår alle de uheld der er på den eksisterede Toftumvej, i svinget inde broen. Og da der ikke vil kunne komme en cykelsti på den eksisterende Toftumvej igennem Toftum, ville det være mere korekt at lave en ny vej, hvor der kunne komme en sikker cykelsti.

Med Venlig Hilsen  
Søren Nissen og Annika Kirkeby  
Toftumvej 16  
7080 Børkop.

## Høringssvar - VVM for elektrificering Aarhus-Fredericia, område ved Bjørnholms Alle, Viby J

Emne: Høringssvar i Banedanmarks høring vedr. eventuel fremtidig ekspropriation ved Bjørnholms Allé, 8260 Viby, på matr. 14eø, 14fa, 14gl, 14gu alle Viby By, Viby jf. skrivelse fra Banedanmark dateret 03.05.2017 til K/S Bjørnholms Allé 4, Viby J, Best Western, The Mayor.

Nærværende høringssvar fremsendes på vegne af ejerne af matr. 14eø, 14fa, 14gl, 14gu alle Viby By, Viby og det sendes i kopi til ejerne.

Baggrunden for nærværende høringssvar er, at de nuværende ejere af matriklerne har erhvervet arealerne med henblik på at bebygge arealet med boliger og derfor har igangsat en lokalplanlægning for området.

Der forventes således vedtaget lokalplan ved årsskiftet 2017-2018, så der kan igangsættes nybyggeri umiddelbart herefter.

Der vil derfor i 2020, når Banedanmark skal anvende arealet til byggeplads, være færdigopførte og ibrugtagede boliger på området.

På skitsen nedenfor, benævnt Principskitse nr. 1, er, med mørk kontur, tilføjet omfang af planlagt byggeri på området, idet Banedanmarks byggeplads er angivet med grønt i henhold til kort fra Banedanmarks hjemmeside.

Som det ses af principskitsen, omfatter byggepladsen en del af det areal, der vil blive bebygget med boliger ifølge den nævnte lokalplan for området, der ventes vedtaget. Det ses desuden også, at byggepladsen er tæt på de øvrige kommende boliger.

Det areal, Banedanmark har angivet at ville ekspropriere til byggeplads, synes således ikke hensigtsmæssigt placeret i forhold til denne kommende boligbebyggelse.

Umiddelbart ses der ikke nogen begrundelse for, at byggepladsen skal omfatte det areal, de kommende boliger skal ligge på.

Vi vil derfor først og fremmest opfordre til, at arealet med de kommende boliger ikke indgår i byggepladsen.

Dernæst synes det uhensigtsmæssigt, at byggepladsen kommer så nær de kommende boliger, at der kan opstå støjgener for de kommende beboere.

Ved at placere byggepladsen fjernere fra de kommende boliger, vil Banedanmarks byggeproces skulle indskrænkes mindre for at begrænse støjgener for beboerne.

Eksempelvis vil en byggeplads, med en mere aflang form, lokaliseret langs skellet til banearealet, umiddelbart have mindre genevirkning for de kommende boliger.

På principskitse nr. 2, nedenfor, har vi med blå signatur angivet en anden udformning af Banedanmarks byggepladser ved Bjørnholms Alle, med samme areal, (ca. 1400 kvm vedr. det nordlige område samt ca. 2450 kvm vedr. sydlige område), som det byggepladsareal Banedanmark har angivet i høringsmaterialet, jf. principskitse nr. 1.

Justeres byggepladsernes omfang som anført i principskitse nr. 2, kan de nævnte uhensigtsmæssigheder undgås, idet de jo er genevoldende og fordyrende for såvel Banedanmark som for grundejerne og beboere.

Vi er i øvrigt bekendt med, at Aarhus Kommune har andre nærliggende arealer, som ikke er en del af det kommende nye lokalplanlagte område, arealer der også kunne anvendes til byggeplads for Banedanmark i forbindelse med arbejder ved Bjørnholms Alle. Ved at Banedanmark også anvender disse arealer til byggeplads kunne omfanget af arealer - der forventes midlertidig eksproprieret - langs banen ved Bjørnholms Alle indskrænkes. Vi er i løbende dialog med Aarhus Kommune, der er velvilligt indstillet i denne sammenhæng.

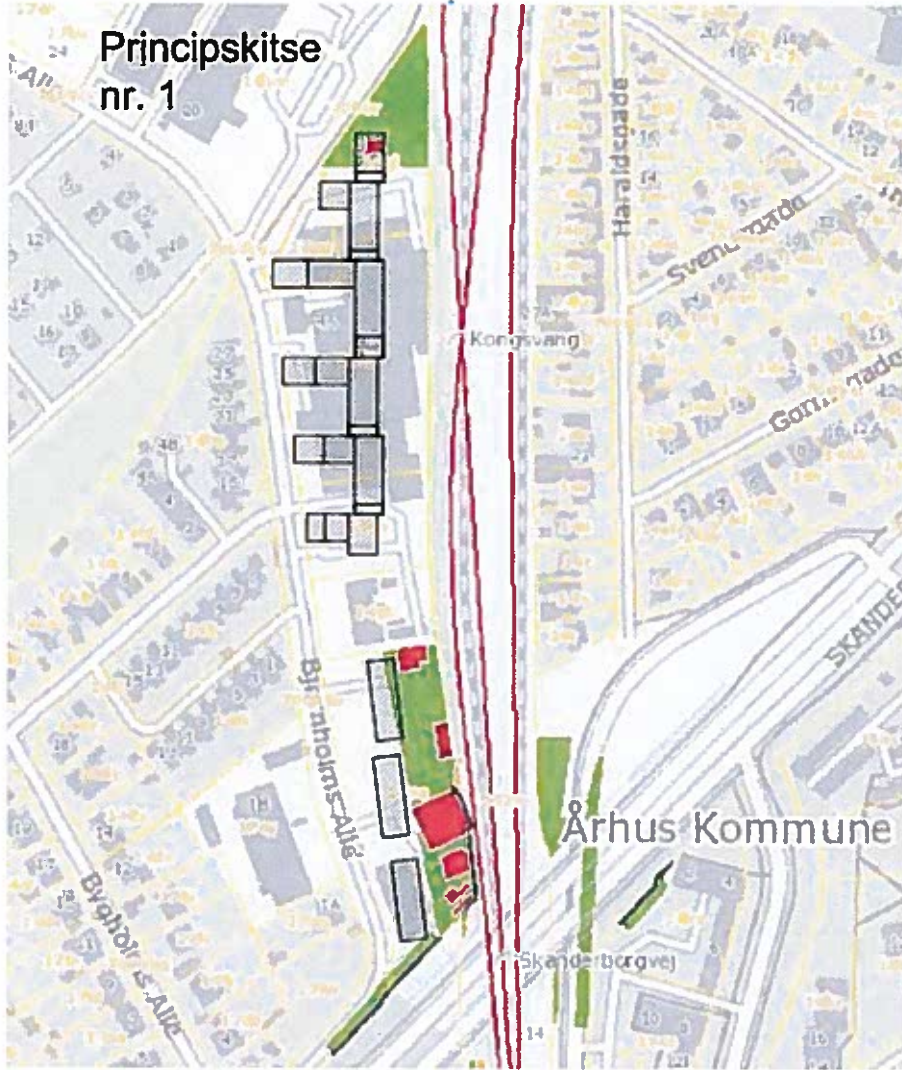
Sammenfattende kan det konstateres, at Banedanmark ikke bør gennemføre ekspropriationen som angivet. Skulle en ekspropriation være nødvendig, bør det ske i en tilpasset form, eksempelvis som angivet i Principskitse nr. 2.

Vi medvirker meget gerne til at anvise, eksempelvis som ovenanført, hvordan Banedanmark kan indrette den nævnte byggeplads, så skadevirkningen for grundejerne af de berørte matrikler bliver begrænset.

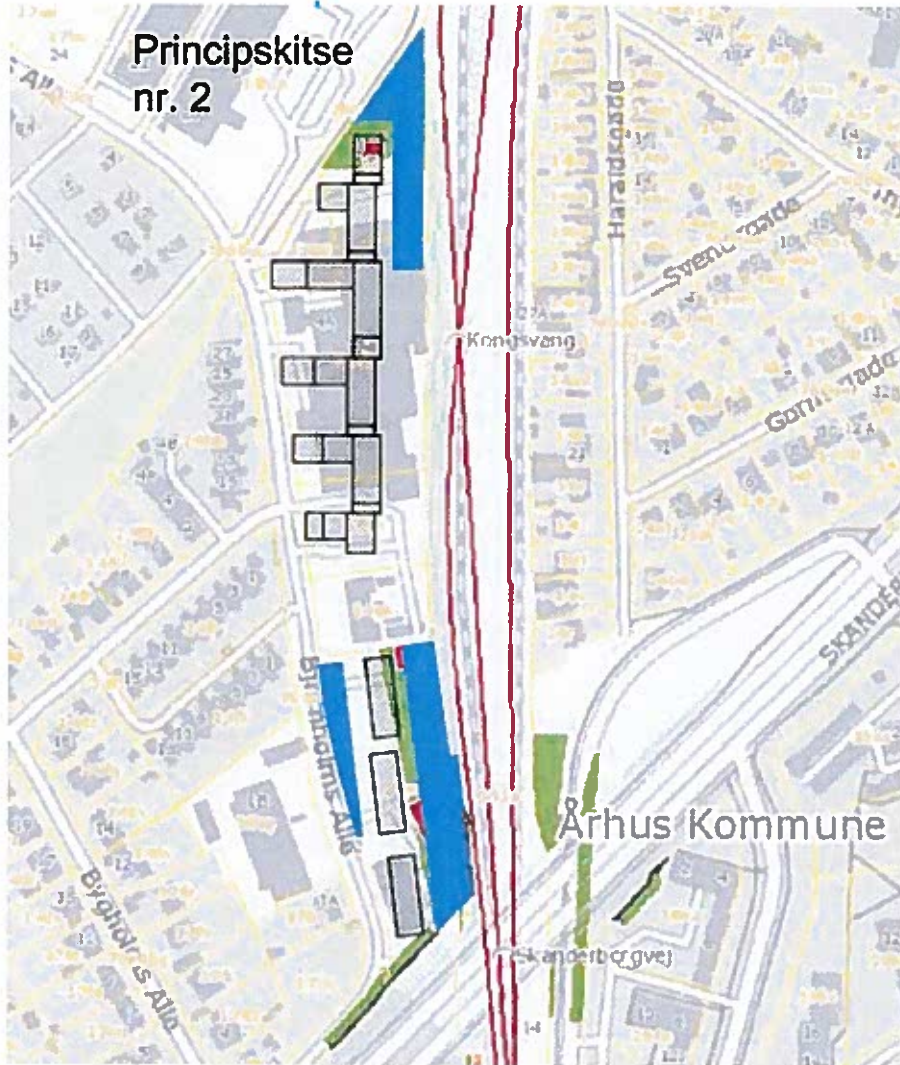
Med venlig hilsen  
Jesper Warming

Frederiksgade 74 E - 8000 Aarhus C - Dir.: 69 90 61 02 - Tlf.: 86 19 25 55 - Mail:  
jw@dreyerarkitekter.dk - Web: dreyerarkitekter.dk

Principskitse  
nr. 1



Principskitse  
nr. 2



## Indsigelse af Høringen ang Korsvejen/Banetoften.

### Indsigelses angående elektrificering af banestrækning ved "Korsvejen/Banetoften 1"

Grunden til at vi henvender os til Jer, skyldes vores bekymring i forhold til elektrificeringen af banestrækningen ved korsvejen/Banetoften 1.

For et år siden købte min familie og jeg vores drømmehus. Et hus som skulle opfylde de ønsker og drømme vi har for fremtiden. Min hustru arbejder som kommunal dagpleje og er rigtig glad for hendes arbejde. En hverdag med liv i hus og have, har længe været et stort ønske. Det nye hus og den store grund, skulle netop være med til at give de optimale muligheder for at udleve dette ønske. Grunden om huset fungerer på nuværende tidspunkt som legeplads for dagplejebørn og vores egne børn. På sigt er det vore ønske at min hustru kan arbejde med konceptet "Fra jord til bord", hvor hun i hendes arbejde som dagplejer, kan være selvforsynende i forhold til frugt og grønt. Haven skulle udover dette, ligeledes indrettes som sansehøve, så børn der kommer i vores hjem, kan have de optimale muligheder for udvikling og stimulering. Et fremtidsønske som vi nu frygter ikke kan blive til en realitet. Det område I har planer om at ekspropriere i forhold til elektrificeringen, er det eneste stykke grund som kan laves til have. Skal vi nu være den foruden? Den allerede eksisterende legeplads vil blive fjernet, men hvor er der plads til reetablering?

Vi har indtil nu arbejdet hårdt for at etablere en attraktiv dagpleje. Vi frygter at Jeres projekt kommer til at påvirke værdien af min hustrus arbejde, og i værste fald så meget, at hun vil være nødsaget til at skal søge andet arbejde.

I materialet fra Banedanmark vedrørende elektromagnetisme er det angivet, at der ikke må være institutioner i nærheden af en jernbanestrækning som er elektrificeret. Hvordan skal vi nu forholde os til det, eftersom min hustru arbejder som dagplejer i vores hus? Ydermere har vi selv to små børn? Skal vi til at lede efter nyt hus eller har vi misforstået jeres udmelding.

Udover arbejdet som dagpleje, er vi tilbage i februar, blevet godkendt som Aflastningsfamilie for kommunen. På nuværende tidspunkt har vi en dreng i pleje hver 3-4 weekend. En dreng som har brug for plads omkring sig og mulighed for at udforske sig selv og omgivelserne. Det har længe været en drøm at arbejde med børn med særlige behov, og det blev mulig da vi købte nyt hus og dermed fik pladsen til det. Både huset og grunden giver mulighed for at opbygge de helt rigtige rammer og dermed skabe tryghed for specielle børn/unge. Vi har efterfølgende talt om, at vi gerne vil være fastpleje familie for et eller flere af kommunens plejebørn, men vi frygter dette ikke bliver muligt, da der ikke vil være tilstrækkeligt udeareal disse børn kan boltre sig på.

Sideløbende med vores bekymring om mindre udeareal og fremtiden, frygter vi ligeledes for, hvad alt dette kommer til at betyde økonomisk for vores hus. Her tænker vi blandt andet på grundværdien, som vi formoder vil falde betragteligt. Men vi tænker også på gensalgsværdien. Hvordan vil det se ud for os, hvis det på et tidspunkt vil blive aktuelt at sælge vores hus?

Men vigtigst af alt er dog herligheds værdien, som er det der trods alt betyder allermest for os. Vi kan ikke forestille os at skulle bo i et stort hus, uden ordentlig plads vi kan blotte os på. Vores piger nyder at bo i vores nye hus, og de frie timer vi har hjemme, nydes ofte udenfor, hvor de leger, cykler, hopper i trampolin og hygger sig som de nu engang bør. Ubekymrede som børn bør være og uden viden om det I på sigt har planer om at gøre ved vores idylliske sted. Vi kan ikke forestille os hvilken betydning det vil få for vores piger på sigt.

Hvis den nye bro bliver etableret, kommet vi næsten til at kunne røre den fra vores dør. Udover den tætte bro, vil I ydermere fjerne den eksisterende beplantning, som har til formål at skærme vores grund fra den trafik der er på Korsvejen. Da vores grund i forvejen ligger lavt, vil den manglende

beplantning betyde, at grunden bliver gjort til offentligt skue for al færden på Korsvejen. Hvis Korsvejen ydermere skal hæves og rykkes tættere på vores hus, vil det være svært at opretholde et privatliv.

Vi har derfor ledt efter andre løsninger og har fundet en som i vores øjne virker meget mere oplagt. Her er der tale om en tilkørsel fra Skanderborgvej. Det kunne være en mulighed at etablere en vej mellem Skanderborgvej og Korsvejen 28 (matrikel nummer 15Q hvor der er vendeplads) Der er ikke særlig langt imellem vejene så dette kunne være en nemmere og billigere løsning. Vi har erfaret at ejeren af alt det ubebyggede jord på modsatte side af broen, er ved at sælge jorden, for muligvis at udstykke nye grunde. Hvis denne udstykning bliver aktuel, vil det også betyde mere trafik fra modsatte side af broen. Det vil betyde at Korsvejen vil blive belastet mere end den er på nuværende tidspunkt. Lavede man en tilkørsel fra Skanderborgvej vil den kunne tage trykket af trafikken til kolonihaverne og de beboelser der ligger på korsvejen. Korsvejen er den primær skolevej for rigtig mange børn i nærområdet og øget trafik vil også give øget usikkerhed for disse børn. Hvis vores løsning bliver aktuel kan man ligeledes nøjes med at ændre den nuværende bro til en sti bro, således at fodgængere og cykellister til området ikke skal færdes på Skanderborgvej.

Vi er godt klar over at denne løsning selvfølgelig er noget der kræver store overvejelser, men vi håber at der er mulighed for at en sådan løsning kan laves i samarbejde med Skanderborg Kommune.

Vi håber virkelig at i vil lytte til os og tage vores bekymringer til efterretning. Med en anden tilkørsel til området på modsatte side af Korsvejen, kan vi i fremtiden nyde vores hus, haven, vores piger, dagplejen og fremtiden som plejefamilien.

Vi ser frem til at høre fra Jer snarest muligt og mødes gerne med Jer til en uddybende snak, i håbet om at vi sammen kan finde en løsning der kan tilgodese både jer og os.

Med venlig hilsen

Familien Harritz  
Banetoften 1  
Tlf: 31614470



**E-mail: opgraderingfa-ar@bane.dk**

Banedanmark  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

Att.: Magnus Bros Rasmussen

Mogens Birkebæk  
Partner  
mbi@holst-law.com

Sekretær Sara Fogt/CSK  
sfo@holst-law.com  
T +45 8934 0017

J.nr. 110205 MBI/SFO

27. juni 2017

### **Høringssvar - Jernbanen mellem Fredericia og Aarhus - Matr.nr. 19cm, Viby By, Viby**

I ovennævnte sag retter jeg hermed henvendelse på vegne af REMA Butiksejendomme A/S, CVR-nr. 33874057, Marsalle 32, 8700 Horsens, idet min klient har gjort mig bekendt med den af Banedanmark påtænkte midlertidige eller permanente ekspropriation i forbindelse med elektrificeringen og hastighedsopgraderingen af jernbanestrækningen Fredericia - Aarhus. Jeg bemærker, at min klient har adkomst til matr.nr. 19cm, Viby By, Viby.

Indledningsvist skal jeg understrege, at min klient generelt er positivt indstillet overfor en udvidelse og sikring af den kollektive trafik.

Jeg har haft lejlighed til at gennemgå den udarbejdede VVM-redegørelse og kan konstatere, at Banedanmark påtænker at foretage en hævning af broen beliggende Gammel Kongevej, Viby, som markeret på vedlagte kortbilag. Tillige kan jeg konstatere, at VVM-redegørelsen ikke indeholder oplysninger om et alternativ i forhold til hævning af broen (eksempelvis foretagelse af sporsænkning).

Jeg kan oplyse, at min klient har udlejet bygningen beliggende på matr.nr. 19cm, Viby By, Viby, til brug for dagligvarebutik, og at bygge- og anlægsarbejderne derfor vil have stor betydning for min klients lejer af den pågældende ejendom. Jeg bemærker i den forbindelse, at en stor del af kunderne i butikken anvender broen over jernbanen, som påtænkes ombygget.

Det må naturligvis tillægges en betydeligt vægt, hvorvidt anlægsarbejderne er til gene for de berørte lodsejere, herunder naturligvis min klient. Det er derfor min opfattelse, at Banedanmark bør undersøge alternative løsninger, og at Banedanmark ud fra et mindstemiddeprincip bør vælge en sådan løsning, såfremt denne løsning er mindre indgribende overfor min klient og dennes lejer, forudsat at valget heraf ikke indebærer, at andre væsentlige og tungtvejende offentligretlige hensyn tilsidesættes. I denne forbindelse bemærker jeg, at det ikke kan betragtes som et tungtvejende/relevant hensyn, at anlægsarbejderne måtte blive fordyret for anlægsmyndigheden.

Det må formodes, at Banedanmark vil foretage en eventuel ekspropriation med hjemmel i jernbanelovens § 30, stk. 2, nr. 2. Hertil bemærker jeg, at ekspropriation i henhold til jernbanelovens bestemmelser generelt er underlagt reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (herefter "ekspropriationsprocesloven"), jf. herved jernbanelovens § 30, stk. 4.

Under enhver ekspropriation af fast ejendom vil der skulle afholdes en besigtigelsesforretning foranlediget af kommissionen, jf. ekspropriationsproceslovens § 13. Under besigtigelsesforretningen foretager kommissionen en almindelig prøvelse af det foreliggende projekt. Kommissionen kan herved bestemme, at ekspropriationen kun kan gennemføres, såfremt der foretages sådanne ændringer i projektet, som kommissionen finder nødvendige af hensyn til ejere, andre rettighedshavere, almene interesser eller anlæggets hensigtsmæssige gennemførelse.

Kommissionens prøvelse skal primært sikre, at ekspropriationsindgrebet ikke bliver mere byrdefuldt for lodsejerne end nødvendigt. Det er derimod ikke kommissionens opgave at sikre en løsning, der måtte være billigere end det af anlægsmyndigheden fremlagte forslag. Jeg skal i forbindelse med en eventuel ekspropriationssag søge oplyst, hvorvidt Banedanmark har alternative muligheder i forhold til gennemførelsen af projektet, som er mindre byrdefulde for min klient og dennes lejer.

På baggrund af ovenstående anmodes Banedanmark om, inden iværksættelse af en eventuel ekspropriationssag, at overveje alternative løsninger i forbindelse med gennemførelsen af projektet og vælge den løsning, som er til mindst gene for min klient og dennes lejer, og som medfører et minimum af midlertidig og/eller permanent ekspropriation.

Min klient imødeser Banedanmarks tilbagemelding på eventuelle alternative fremgangsmåder i forhold til gennemførelsen af projektet og står naturligvis til rådighed for en drøftelse af praktiske forhold i forbindelse med projektet.

Med venlig hilsen

Mogens Birkebæk

**E-mail: [opgraderingfa-ar@bane.dk](mailto:opgraderingfa-ar@bane.dk)**

Banedanmark  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

Att.: Magnus Bros Rasmussen

Mogens Birkebæk  
Partner  
[mbi@holst-law.com](mailto:mbi@holst-law.com)

Sekretær Sara Fogt/CSK  
[sfo@holst-law.com](mailto:sfo@holst-law.com)  
T +45 8934 0017

J.nr. 110205 MBI/SFO

12. juli 2017

## **Supplerende høringssvar - Jernbanen mellem Fredericia og Aarhus - Matr.nr. 19cm, Viby By, Viby**

I forlængelse af høringssvar af 27. juni 2017 indleveret af undertegnede, skal jeg hermed på vegne af REMA Butiksejendomme A/S, CVR-nr. 33874057, Marsalle 32, 8700 Horsens, fremkomme med enkelte supplerende bemærkninger:

Indledningsvist bemærker jeg, at de i høringssvar af 27. juni 2017 skitserede forhold og anmodninger fra min klient fortsat gør sig gældende.

Det bør dog supplerende nævnes, at min klient påtænker en udvidelse af REMA 1000-butikken, som er beliggende på matr.nr. 19cm, Viby By, Viby, og at en eventuel ekspropriation derfor vil belaste min klients indtjeningsmuligheder, og ikke blot bevirke en nødvendig afståelse af et grundareal.

Udvidelsen er fortsat i projektstadiet, men har været planlagt længe, hvorfor Banedanmark venligst anmodes om at tage hensyn til min klients muligheder for at udvide den eksisterende dagligvarebutik. Jeg skal i denne forbindelse særligt bemærke, at udvidelsen konstruktionsmæssig besværliggøres af terrænets hældning, og at en eventuel ekspropriation sandsynligvis vil vedrøre netop det areal, hvor terrænet tillader en udvidelse af eksisterende bebyggelse.

Grundlæggende er min klient og jeg fortsat af den opfattelse, at projektet kan gennemføres uden foretagelse af midlertidig eller permanent ekspropriation, eller som eventuelt med et minimum af midlertidig ekspropriation, og at Banedanmark er forpligtet til at anvende en sådan løsning, såfremt gennemførelsen heraf er teknisk muligt. Jeg imødeser derfor - som nævnt i høringssvar af 27. juni 2017 - Banedanmarks stillingtagen til gennemførelse af projektet via alternative løsninger (fx sporsækning), som måske vil medføre et mindre ekspropriationsindgreb overfor min klient.

Jeg skal for god ordens skyld gøre opmærksom på, at høringssvar af 27. juni 2017 og dette supplerende høringssvar selvsagt må læses med den forudsætning, at den af Ba-

# Holst,

nedanmark udarbejdede VVM-redegørelse ikke forholder sig specifikt til, hvilke dele af matr.nr. 19cm, Viby By, Viby, som eventuelt bliver berørt af sporarbejderne.

Min klient står naturligvis fortsat til rådighed for en drøftelse af praktiske forhold i forbindelse med projektet.

Med venlig hilsen

Mogens Birkebæk



**Vurdering af matrikel 38af**

Værdien af matrikellen vil være meget nedsat som følge af servitutten og udsigt til høje master, nærmest usælgelig !!

## Indsigelse mod servitut

Med baggrund i tilsendte skrivelse, fra Bane Danmark, Amerika Plads 15, 2100 København Ø den 2017-06-07, Har jeg følgende indsigelser mod projektet.

Bane Danmark skal have i erindring, at alle huse i Haraldsgade, 8260 Viby. J., er bevaringsværdige og ikke er opført på et betonfundament. Ejendommene er opført direkte på jorden og tåler derfor ikke rystelser. Undertegnede anmoder om sikring af ejendommene iht. små hus reglementet og opsætning af vibrationsmålere iht. Einwirkung auf Menschen in Gebäuden (DIN 4150, Teil 2) og Einwirkung auf bauliche Anlagen (DIN 4150, Teil 3).

1. Kan oplyse om, at Århus Kommune, netop har tabt retssagen, vedr. de vibrationer de har påført ejendommene ved anlæggelse af Åhavevej med tilhørende togbroer. Det er anseelige millionbeløb Århus Kommune skal erstatte ejendommene, for de påførte skader fra rystelser og manglende sikring af ejendommene.

2. Ved en øgning af farten på banestrækningen vil støjen også øges betragteligt, set i lyset af den indsparede rejsetid mellem Fredericia og Århus. Støjen kan deles op i en luftbårende støj og den strukturbårende støj. Den strukturbårende støj stammer fra skinnelegemet, som ved den forøgede hastighed uværlig vil påfører ejendommene et betydelig større lydtryk. Støjen fra selve togstammen vil også påfører ejendommene et betragtelig højere lydtryk. Opmærksomheden henledes på, at DSB for år tilbage har forsøgt at støj forebygge ejendommene, med et ringe resultat. Bane Danmark må derfor imødesee et krav om støjskærm imod ejendommene. Bane Danmark har opført støjskærme, langs store dele af banelegemet fra Fredericia til Århus. Det er med underen, at, at støjskærmen ophører umiddelbart før Haraldsgade? Ligeledes må Bane Danmark imødesee et krav om måling af den strukturbårende og luftbårende støj. Støjmålingerne skal udføres af et uvildig konsulentfirma, godkendt af beboerne og udgifterne afholdes af Bane Danmark. Sluttelig skal det fremhæves, at den der forårsager støjen (DSB) også skal søger for, at støjen ikke breder sig til nærområdet.

3. Feltstrømmen fra køreledningerne, ønsker beboerne oplyst og en dokumentation fra Bane Danmark på, at den ikke er skadelig for beboerne. Dokumentationen skal verificeres af et uvildig konsulentfirma, som beboerne kan godkende. Udgifterne til dokumentationen afholdes af Bane Danmark.

4. Pålæggelse af servitutter på ejendommene, vil uværlig påvirke salgsværdien. Bane Danmark pålægges derfor en besigtigelse af ejendommene af et uvildig ejendomsmægler firma, som beregner tabet af ejendomsværdien. Tabet erstattes af Bane Danmark. Ligeledes skal Bane Danmark ansøge skattekommissionen om en miljønedsættelse for de berørte ejendomme, med en efterfølgende nedsættelse af ejendomsværdiskatten.

Med venlig hilsen

Anders Helsvig Mikkelsen  
Haraldsgade 29  
8260 Viby. J.

## **Pålæggelse af servitut på din matrikel som følge af elektrificering af jernbanen Fredericia – Aarhus**

Med baggrund i tilsendte skrivelse, fra Bane Danmark, Amerika Plads 15, 2100 København Ø den 2017-06-07, Har jeg følgende indsigelser mod projektet.

1. Bane Danmark skal have i erindring, at alle huse i Haraldsgade, 8260 Viby. J., er bevaringsværdige og ikke er opført på et betonfundament. Ejendommene er opført direkte på jorden og tåler derfor ikke rystelser. Undertegnede anmoder om sikring af ejendommene iht. små hus reglementet og opsætning af vibrationsmålere. Kan oplyse om, at Århus Kommune, netop har tabt retssagen, vedr. de vibrationer de har påført ejendommene ved anlæggelse af Åhavevej med tilhørende togbroer. Det er anseelige millionbeløb Århus Kommune skal erstatte ejendommene, for de påførte skader fra rystelser og manglende sikring af ejendommene.
2. Ved en øgning af farten på banestrækningen vil støjen også øges betragteligt, set i lyset af den indsparede rejsetid mellem Fredericia og Århus. Støjen kan deles op i en luftbårende støj og den strukturbårende støj. Den strukturbårende støj stammer fra skinnelegemet, som ved den forøgede hastighed uværlig vil påfører ejendommene et betydelig større lydtryk. Støjen fra selve togstammen vil også påfører ejendommene et betragtelig højere lydtryk. Opmærksomheden henledes på, at DSB for år tilbage har forsøgt at støj forebygge ejendommene, med et ringe resultat. Bane Danmark må derfor imødesee et krav om støjskærm imod ejendommene. Ligeledes må Bane Danmark imødesee et krav om måling af den strukturbårende og luftbårende støj. Støjmålingerne skal udføres af et uvildig konsulentfirma, godkendt af beboerne og udgifterne afholdes af Bane Danmark.. Sluttelig skal det fremhæves, at den der forårsager støjen (DSB) også skal søger for, at støjen ikke breder sig til nærområdet.
3. Feltstrømmen fra køreledningerne, ønsker beboerne oplyst og en dokumentation fra Bane Danmark på, at den ikke er skadelig for beboerne. Dokumentationen skal verificeres af et uvildig konsulentfirma, som beboerne kan godkende. Udgifterne til dokumentationen afholdes af Bane Danmark.
4. Pålæggelse af servitutter på ejendommene, vil uværlig påvirke salgsværdien. Bane Danmark pålægges derfor en besigtigelse af ejendommene af et uvildig ejendomsmægler firma, som beregner tabet af ejendomsværdien. Tabet erstattes af Bane Danmark. Ligeledes skal Bane Danmark ansøge skattekommisionen om en miljønedsættelse for de berørte ejendomme, med en efterfølgende nedsættelse af ejendomsværdiskatten.

Vejle den 10. juli 2017

Banedanmark  
Indleveret på:  
[www.bane.dk/fredericia-aarhus](http://www.bane.dk/fredericia-aarhus)

**SKOV**  
ADVOKATER

### Vedr. varsling af servitutpålæggelse 37ah Bredballe By, Bredballe

Som advokat for Søren Casper Nørskov Hansen, der ejer ovennævnte matrikel, skal jeg med henvisning til brev af den 7. juni 2017 hermed indlevere følgende høringssvar samt gøre indsigelse mod den varslede pålæggelse af servitut på min klients matrikel.

J.nr.: HT38005HAW

Skr.: Hanne Abildtoft  
Weismann

Dir. tlf.: 76 40 70 58 /JH

E-mail: [haw@skovadvokater.dk](mailto:haw@skovadvokater.dk)

Ved vurderingen af, hvorvidt servitutten skal pålægges min klients matrikel, henledes opmærksomheden på min klients ejendoms unikke karakteristika.

Grunden er en naturgrund på 7.988 m<sup>2</sup>, og er ganske særegen i området, hvor de omkringliggende grunde på ingen vis minder om min klients. Grunden består af et aflukket skovstykke midt i et, i øvrigt meget, tætbebygget område.

Der er fra boligen på grunden udelukkende udsigt til natur og skov. På naturgrunden er vandløb og mose, hvilket deslige medfører et rigt dyreliv, herunder flere frø- og billearter samt hugorme. Der er endvidere rig forekomst af vildtarter, som råvildt, ræve og fuglevildt på grunden.

Skelgrænsen op mod jernbanen består af meget gamle og høje ege- og bøgetræer hvilket, udover forskønnelse af ejendommen som helhed, deslige bevirker essentielle skyggeforhold på grunden. Endvidere har træerne den betydning, at ejendommen – visuelt, læ- og lydæssigt – henligger uforstyrret i forhold til jernbanen.

Indholdet af den varslede servitut vil, såfremt den pålægges, medføre et massivt tab af ejendommens unikke karakter og ikke mindst uforholdsmæssige omkostninger ved overholdelsen heraf.

SKOV ADVOKATER  
Advokatselskab  
Havneparken 4  
DK-7100 Vejle  
Telefon: +45 76 40 70 00  
Telefax: +45 76 14 14 01  
E-Mail: [skov@skovadvokater.dk](mailto:skov@skovadvokater.dk)  
CVR-nr.: 1664 3483  
Jyske Bank:  
reg.nr. 7244 kontonr. 1001277

[www.skovadvokater.dk](http://www.skovadvokater.dk)

Endeligt bemærkes det, at min klient ikke har modtaget meddelelse om det afholdte borgermøde vedrørende det påtænkte arbejde, hvilket findes kritisabelt.

Det forstås, at en del arbejdet med jernbanen omfatter piloteringsarbejde, hvor der ydermere gøres udtrykkeligt opmærksom på, at min klients ejendom er opført i år 1750; er funderet på kampesten samt udsat ved nogen af fagene.

Konklusionen er således, at den varslede servitut vil krænke min klients ejendomsret samt retten til at råde over sin ejendom på en sådan måde, at servitutten ud fra en samlet vurdering af hensynene, ikke bør pålægges ejendommen.

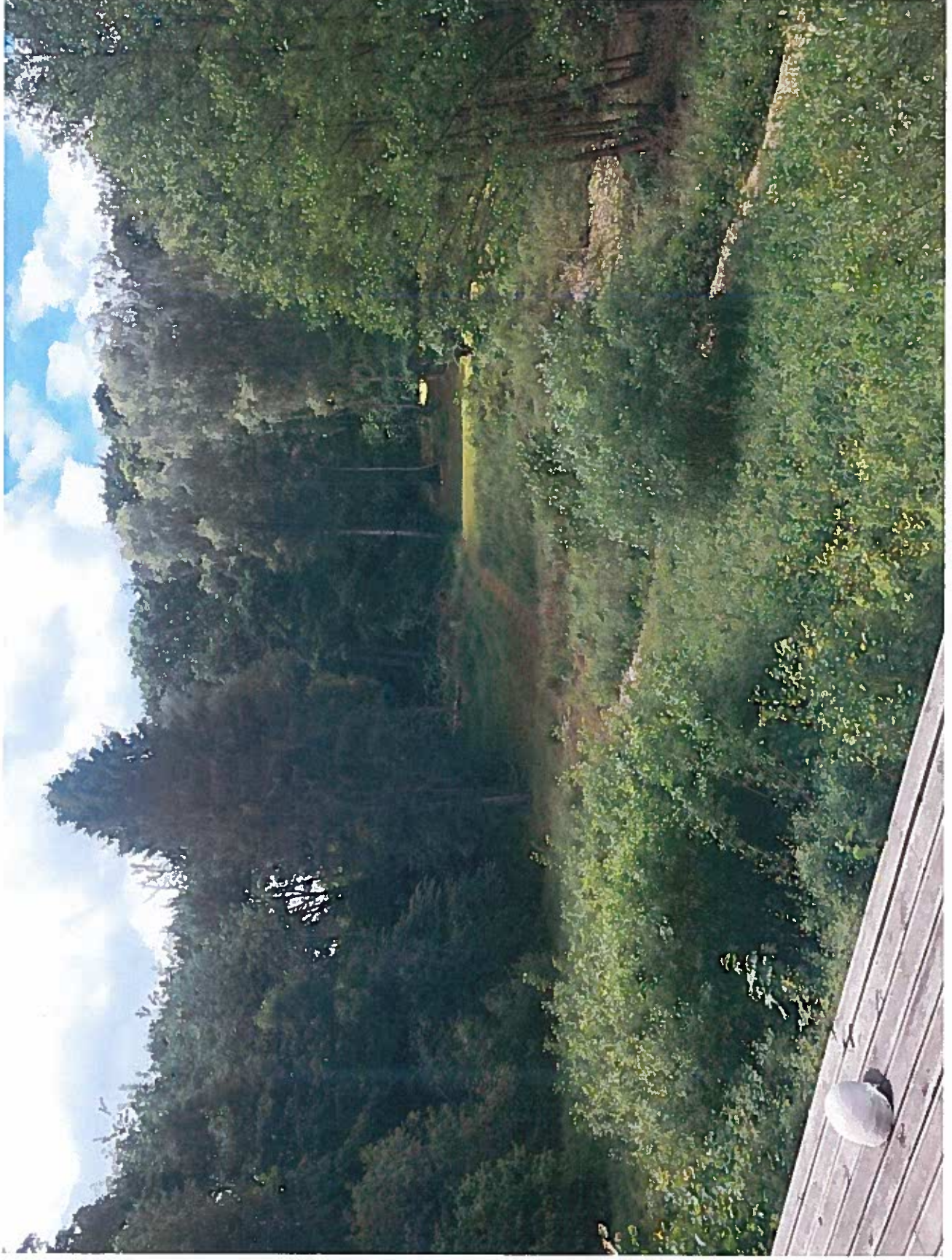
Med venlig hilsen

  
F. Helle Thostrup  
ht@skovadvokater.dk

Træerne til højre i billedet (mod syd) ligger op mod jernbanen. Grundejers ejendom ses i baggrunden.



Træerne til venstre i billedet (mod syd) ligger op mod jernbanen. Fotoet er taget fra grundejerens ejendom.

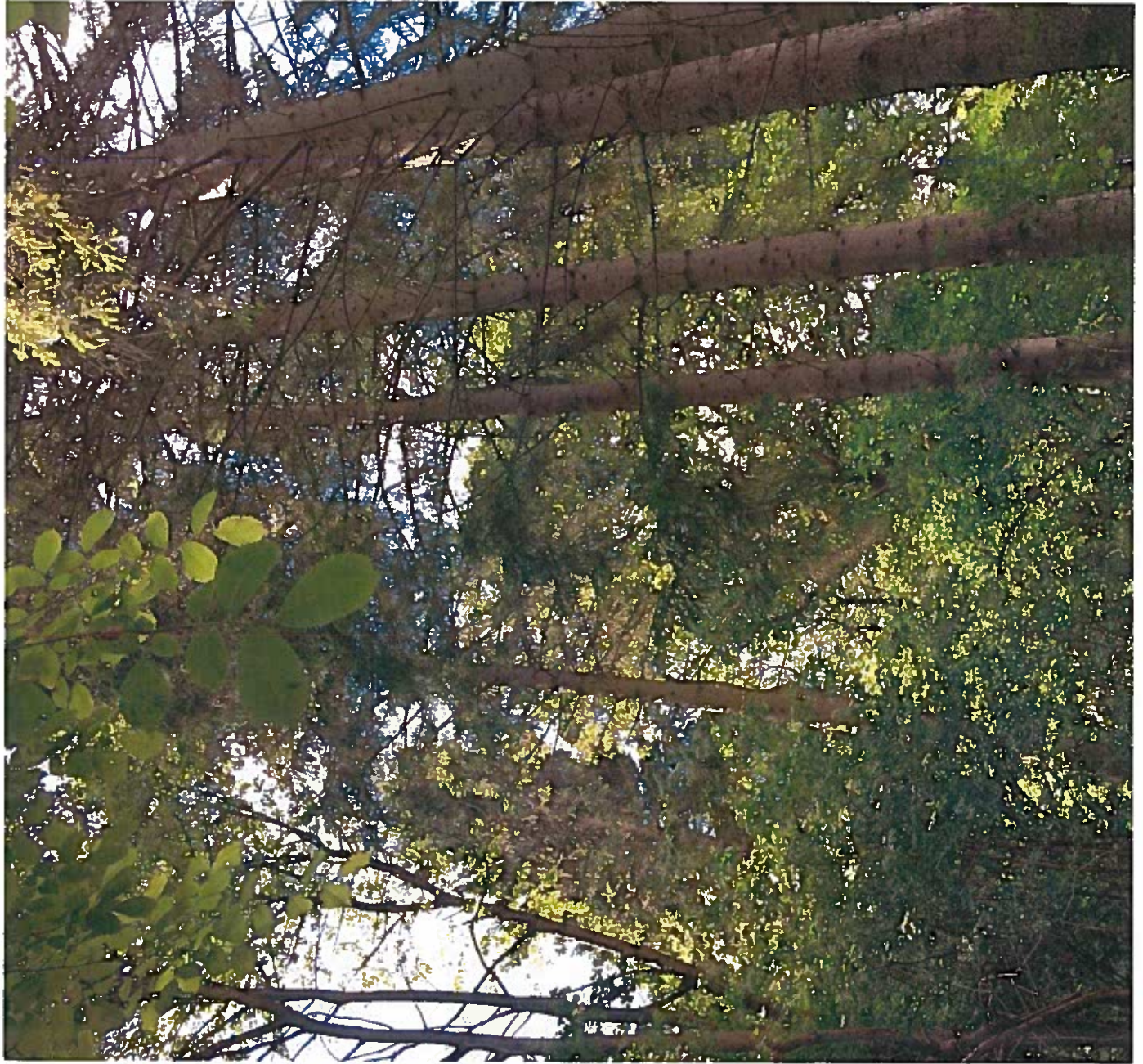


Træerne til venstre i billedet (mod syd) ligger op mod jernbanen. Fotoet er taget fra grundejerens ejendom.



Grunden set mod jernbanen (mod syd).





## Indsigelser mod Letbanen

Hej Bo

Beboerne Haraldsgade Har følgende indsigelser mod Letbanen.

### SERVITUT.:

Beboerne har modtaget en skrivelse fra Banedanmark, hvor der bliver pålagt en servitut på bygninger og bevoksninger der kan være til fare for køreledningerne. Denne servitut har allerede medført, at, der er problemer ved omlægning af lån. Pålæggelse af servitutter på ejendommene, vil uværlig påvirke salgsværdien. Bane Danmark pålægges derfor en besigtigelse af ejendommene af et uvildig ejendomsmægler firma, som beregner tabet af ejendomsværdien. Tabet erstattes af Bane Danmark. Ligeledes skal Bane Danmark ansøge skattekommissionen om en miljønedsættelse for de berørte ejendomme, med en efterfølgende nedsættelse af ejendomsværdiskatten. Inden servituten er trådt i kraft har beboerne allerede oplevet indgreb af deres træer, inden på deres privat grund. Denne servitut skal fjernes, da den pålægger beboerne store økonomiske tab og problemer ifm. omlægning af lån. Beboerne er samtidig positivt stemt over for Letbanen og ønsker ikke at være til gene, for denne, men der må findes en anden måde, at løse problemerne på end at beboerne pålægges servitutter.

### FELTSTYRKE.:

Beboerne ønsker oplyst og dokumenteret følgende.

Beboerne anmoder oplyst om, hvilken en styrke feltet har og om, styrken af feltet kan have helbredsmæssige påvirkninger og påvirkninger på ejendommens el-installationer. Oplysningerne skal dokumenteres af et uvildig konsulentfirma.

### STØJPÅVIRKNINGER.:

Miljøstyrelse oplyser vedr. støjgrænseværdier for jernbaner, at såvel den strukturbårende, som den luftbårende støj, højst må andrage 64 dB. Dette gælder i alle boligområder, og udendørs opholdsarealer. Støjmålinger skal dokumenteres af et uvildig konsulentfirma. Med baggrund i de støjgener, beboerne allerede nu er påført andrager ca. 70 dB, afhængig af ejendommens afstand til jernbanen. Beboerne må derfor rejse krav om et effektivt støjværn, som ikke er støj transmitterende, som de støjværn banedanmark er kendt, for at bruge.

### VIBRATIONER.:

For at undgå vibrationer i husene og for opnå et passende lav maksimalt støjniveau fra forbi kørende tog, skal der derfor i alle tilfælde overholdes en mindste afstand mellem nærmeste spormidte og ejendomme på 50 meter for strækninger med fjerntog, hvor der forekommer, mere end 10 tog pr. døgn. Vibrationer der for jernbanen forplanter sig gennem undergrunden til bebyggelsen, kan ikke dæmpes ved hjælp af støjafskærmning. Dette betyder at afstanden fra skinner til ejendomme skal overholdes (50 meter), hvilket ikke er tilfældet i Haraldsgade Grænseværdier for vibrationer for togtrafik er 75 dB (KB-vægtet accelerationsniveau), som angivet af miljøstyrelsen. Ejendommene i Haraldsgade er bevaringsværdige og ikke opført på fundament, men bygget direkte på jorden. Beboerne må derfor forlange at letbanen sikre ejendommene iht. byggereglementet, som ved spunsning, skal der støbes beton, en meter ud rundt om huse, fra underkant til overfladen jord. Kan slutteligt oplyse, at Århus Kommune, netop har tabt retssagen, vedr. de vibrationer de har påført ejendommene ved anlæggelse af Åhavevej med tilhørende togbroer. Det er anseelige millionbeløb Århus Kommune har erstattet ejendommene, for de påførte skader fra rystelser og manglende sikring af ejendommene.

### LEDNINGSNET.:

Luftledningerne støjer i vinden og de nederste ledninger slår sammen, med en høje klik lyde. Beboerne er konstant udsat for disse gener. Inderste køreledning er placeret meget tæt på skel. Beboerne anmoder undersøgt om det er en lovlig installation og skal dokumenteres af et uvildig konsulent firma.

### KONKLUSION.:

Det er beboernes håb, at adressaterne er interesseret i løse anførte problemstillinger, beboerne appellerer derfor om, at adressaterne tager stilling til og aktion til disse problemer. Beboerne er meget stålsatte på, at problemerne løse til begge parter tilfredsstillelse, således at parterne kan leve i fred og fordragelighed, vi er trods alt naboer.

Mvh Claus Brix Laursen  
Haraldsgade 41  
8260 Viby J

**iflg. plan - påtænkt tilkørsel via privat vej til evt. transformator station på nabogrund**

Indsigelse mod vejføring evt. ekspropriation af nogle 100 m<sup>2</sup> af vores grund 5F Assendrup by, 7120 Vejle Ø

I dette øjeblik kan jeg ikke finde tegninger og beskrivelser, men jeg har set og læst at der evt. er påtænkt en stor transformator station på nabogrunden som er en tidligere vej, og står ubenyttet og hvis der ellers ikke er gener i forbindelse med en sådan transformator i forhold til nærmiljøet - stråling eller støj mm, så vil jeg ikke kommenterer på det.

Men jeg vil derimod indsiges og forslå en anden løsning på vejføring end den beskrevet - idet benyttelse af vores vej og hen over vores parkering foran huset vil betyde at vi ikke vil kunne parkere og forlade huset med en bil parkeret på det areal - vi vil også skulle bede gæster parkere på anden vis så der kan være fri adgang for service folk/biler til transformatoren - vores vej er grusvej og i forvejen er dens beskaffenhed sådan at den ikke kan bære tunge biler - der har netop her i foråret siddet en lastbil fast, som måtte slæbes væk af Falck, og der måtte derefter en del tusinde på bar at få vejen brugbar igen - vejen er en hulvej set mod øst, og den er blød idet der kommer vand ud af skrænten.

Det vil desuden også forhindre os i at bruge en have pavillion for enden af p arealet - det er det eneste sted på grunden hvor vi vil kunne side i sol til hen mod kl. 22.00 i sommerperioden - hvor den ellers er væk ca. kl. 19.00 på øvrige terrasser.

ud over det så er der hvis og når der er sne (hvilket dog er sket) og det blæser fra øst - så er det ofte sådan at vi ikke selv kan komme op og ned ad vejen, men må parkere oppe på offentlig vej, eller oppe I Assendrup by - og vi har flere gange måtte have en gummiged til at rydde vejen for os.

..

Jeg vil i stedet foreslå at vejen placers på nabogrunden, og helt parallelt med vores vej og vores grund, men terrænmæssig i niveau med det omliggende område - det er dels på landbrugsjord, men for det meste brakjord / ikke ibrugtaget jord.

Vejen vil være nemt at anlægge - nem tilkørsel, der vil kunne køre tunge biler, der vil være plads til store lastbiler også i byggeperioden, og frem for alt den vil ikke være til hinder for nogen overhovedet - bortset fra de få m<sup>2</sup> hvor der så ikke kan dyrkes fremadrettet.

Jeg står gerne til rådighed med billede materiale mm. hvis ønsket, men det eneste rigtige vil være et besøg på stedet.

Venlig hilsen

Bent Bang Jakobsen

Ulbækhusvej 41  
7120 Vejle Ø

tlf. 27645756

mail Bang@Jakobsen.tdcadsl.dk

## **Ny bro over Hattingvej**

Ved borgermødet på Horsens Rådhus, aftalte vi, at jeg skulle skrive et høringssvar ang venstresvingningsbane til indkørslen til Bygholm Landbrugsskole. Når vejen skal ændres ved landbrugsskolen, er det et ønske, at der etableres venstresvingningsbane. Landbrugsskolen har op til 7000 gæster på en uge. Derfor er tilkørselsforholdene ret vigtige, og det vel kunne afhjælpe trafikken, at etablere en venstresvingningsbane til Landbrugsskolen.

**Spørgsmål i forbindelse med elektrificering af jernbanestrækning imellem Fredericia og Aarhus**

På vegne af borgergruppe bestående af ejendomme i Skanderborg og Vrold by, placeret syd for Skanderborg Station, vedhæftes hørings svar til det videre arbejde.

Vi er alle berørt i større eller mindre grad af det kommende arbejde, med elektrificeringen af jernbanestrækningen og ønsker dialog for at finde den bedste løsning for alle parter, da vi grundlæggende alle er enige om, at elektrificeringen af jernbanen er en god ting. Hørings svaret kommer også på baggrund af vores bekymringer omkring, hvordan vores matrikler vil blive påvirket såvel af byggeriet samt af den fremtidige ændring som elektrificeringen vil medføre. Alt sammen noget, som vi desværre ikke kunne finde konkrete svar på ved deltagelse på borgermødet, som blev afholdt på Skanderborg Fælled d. 29 maj. 2017.

Skanderborg, den 4. juli 2017

## **Høringssvar vedr. elektrificering af jernbanestrækningen fra Fredericia til Aarhus.**

Høringssvaret er indsendt af gruppen af berørte ejendomme med matrikler langs jernbanen, beliggende i Skanderborg By.

Indledningsvis hilser gruppen det velkommen, at Banedanmark elektrificerer togdriften i Danmark og dermed skubber den kollektive trafik i en mere grøn retning.

I forbindelse med det kommende arbejde med elektrificering af jernbanestrækningen fra Fredericia til Aarhus, er vi en række beboere der ikke fik tilstrækkelig fyldestgørende oplysninger på borgermødet d. 29/5 på Skanderborg Fællede.

Oplysningerne og de svar vi fik på borgermødet, var meget overordnede og meget lidt konkrete og gav kun oplysninger om ændringer af broer og hvad begrundelsen for elektrificeringen er. Der kom en række oplysninger om mulige ændringer, men intet konkret.

På borgermødet blev det meldt ud, at de påvirkede ejendomme var givet varsel om at der vil komme ændringer på deres matrikel. Det var vi ikke! - og beboerne modtager da også en besked torsdag den 8 juni, altså efter borgermødet, om at der var sket en fejl, og at vi er egentlig berørt og dermed vil blive pålagt en eldriftsservitut. Et forløb der naturligvis undrer og vækker bekymring - for hvad er der ellers glemt!

Det er væsentligt for os at nævne, at dette er et projekt som påvirker os alle i større eller mindre omfang hvorfor vi selvsagt har brug for så megen, så tidlig og eksakt information som mulig. Dette for at minimere usikkerheden for os og vore familier. Herunder har vi samlet nogle af de mest presserende spørgsmål.

### **Servitut på vores matrikler**

Jf. fremsendte udkast til eldriftsservitut, vil vi blive pålagt begrænsninger på vores matrikler, afhængig af afstanden til banelegemet. Dertil er der en passus om, at vi på egen hånd, egen udgift og dermed vores ansvar, skal fjerne beplantning som overskrider denne servituts retningslinjer. Det forudsættes at der er tale om en fejl i teksten, at man fra Banedanmark side pålægger matriklerne ansvar og økonomiske byrder for at fjerne beplantningen langs banelegemerne – det er jo trods alt Banedanmarks projekt.

I forbindelse med eldriftsservituten, er der også stor interesse i, i hvilken grad vores enkelte matrikler kan blive berørt økonomisk. Ikke kun i form af de punkter der angivet i det fremsendte udkast, men i lige så stor grad værdien af vores boliger.

Vi foreslår, at Banedanmark snarest tager initiativ til en drøftelse med beboerne om hvorledes den fornødne beplantning fjernes til mindst gene for beboerne og uden at matriklernes ejere vil blive pålagt en økonomisk byrde.

### **Elektromagnetisme**

Emnet omkring elektromagnetisme var desværre et emne som ikke blev berørt i speciel høj grad til Borgermødet. Vi har fået materiale som skal forsøge at give os et overordnet billede af problematikken omkring det magnetfelt som dannes omkring jernbanen, når elektrificeringen er

gennemført.

Når man læser Banedanmarks materiale, som tager udgangspunkt i en forsøgsstrækning, benytter man sig af et forsigtighedsprincip, da der ikke er en konkret viden omkring dette emne. Men i samme materiale, beskriver man også, at man antager at de elektromagnetiske felter kan give mulighed for børneleukæmi, hvis man får for høj mængde.

Vi er naturligvis ikke indstillet på at spille hasard med hverken vore børns helbred eller for den sags skyld med vores eget. Banedanmark skal derfor fremlægge den fornødne dokumentation der klart og tydeligt viser, at de elektromagnetiske felter på vore matrikler hverken nu eller i fremtiden vil påvirke vore børns eller vores helbred. I fald ny dokumentation på et senere tidspunkt viser, at der er en helbredsrisiko forbundet ved at bo eller opholde sig på vore matrikler, vil beboerne naturligvis kunne kræve Banedanmark stillet til regnskab herfor.

I henhold til oplysninger, givet på borgermødet, er der lavet en beregningsmodel som har dannet grundlag for en simulering, som giver et billede af hvor grænseværdierne for 0,4 microtesla ligger på matrikler placeret langs banen. Denne beregningsmodel skulle tage højde for både acceleration, nedbremsninger og øvrige faktorer der påvirker grænseværdiernes placering. Placeringen af grænseværdiernes linje, er noget som vi har stor interesse i, og i hvilken grad det kan påvirke de enkelte matrikler.

I materialet fra Banedanmark vedrørende elektromagnetisme er det angivet, at der ikke må være institutioner i nærheden af en jernbanestrækning som er elektrificeret. Til orientering kan det oplyses, at der på Banetoften nr. 1, 8660 Skanderborg drives dagpleje.

### **Ekspropriering**

Vi er naturligvis opmærksomme på Banedanmarks muligheder for ekspropriation og ønsker en så hurtig sagsbehandling af dette emne som muligt, så vi og vore familier ikke skal gå i lang tids uvished. Banedanmark opfordres til snarest at påbegynde dialogen med grundejerne.

### **Støjregulering**

Da de eksisterende forhold omkring jernbanen ændres i markant grad, forventes det, at Banedanmark skal overholde de gældende regler der er til støjregulering i forbindelse med nyetablering eller ændring af eksisterende forhold, herunder at støjgenerne fra driften ikke må overstige 62 dB.

Vi forventer derfor, at der snarest vil komme et udspil fra Banedanmarks side vedrørende støjbekæmpelse som berørte naboer vil få fremlagt og få lejlighed til at kommentere.

### **Støjgener under byggeperioden**

Enkelte i gruppen arbejder indenfor anlægsbranchen, hvor vigtigheden i planlægningen er af stor betydning så anlægsfasen bliver gennemført til mindst mulig gene for eventuelle berørte ejendomme. På borgermødet blev dette emne ikke uddybet i tilstrækkelig grad og emnet syntes ikke umiddelbart at indgå i rækken af emner der på mødet havde Banedanmarks opmærksomhed. Dette må naturligvis bero på en misforståelse fra Banedanmarks side.

Vi forventer naturligvis at blive inddraget i overvejelserne om støjbekæmpelse i anlægsfasen af byggeriet. Endvidere forventes det fra gruppens side, at vi som berørte beboere vil blive varslet rettidigt og at vi vil blive kompenseret for støjgener som ligger udover normal arbejdstid.

Et eksempel på disse arbejdstidsregulativer kan ses på følgende udkast fra Skanderborg Kommune vedrørende midlertidig anlægsarbejder der udføres indenfor kommunegrænsen.

[https://www.skanderborg.dk/Files/Files/Dagsordner/committee\\_2336/agenda\\_162848/documents/566bd5d1-d86d-4b56-8ed3-4405c41c24f8.pdf](https://www.skanderborg.dk/Files/Files/Dagsordner/committee_2336/agenda_162848/documents/566bd5d1-d86d-4b56-8ed3-4405c41c24f8.pdf)

Her kan det bl.a. ses, at normal arbejdstid, hvor støjgenerne må være størst, er i tidsrummet mellem kl. 07.00 og kl. 18.00. Dette forventes selvfølgelig overholdt fra Banedanmarks side, som det også skal fra alle andres.

## **Forslag til ændringer til det fremlagte projekt**

### **Strømføring:**

Fra anden side oplyses det, at man på strækninger på op til 50 km. kan benytte sig af kabler placeret i jorden eller på skinnerne. Dette er eksempelvis gjort på strækningen fra Køge Nord til Næstved, hvilket står angivet i BaneDanmarks materiale omkring elektrificering af jernbanestrækninger.

Hvis man, på strækningen syd for Skanderborg Station og forbi Vrold, benytter sig af denne løsningsmodel vil det gøre, at man ikke skal ændre i så voldsom grad på arealstrækningerne omkring banelegemet som der er lagt op til på nuværende tidspunkt. Dertil kan det eventuelt være med til, at enkelte broer eventuelt ikke skulle berøres i en sådan grad som der lægges op til i materialet omkring denne strækning.

Det ville i samme ombæring betyde, at de bekymringer vi har vedrørende ændringerne af de ydre rammer for vores matrikler, herunder værdien af samme, formindskes, da ændringerne formentlig vil være noget mindre. Vi er opmærksomme på, at det elektromagnetiske felt ikke er anderledes end ved en placering af ledninger på mast.

### **Broen ved Korsvejen:**

Det foreslås fra gruppens side, at man sænker sporstrækningen under denne bro, for ikke at skulle ekspropriere arealer ved de næved liggende matrikler. Alternativt vil den cykel og gangbro også være en mulighed. I det tilfælde ville man skulle etablere en tilkørselsmulighed for de ejendomme, som er placeret nord for jernbanen direkte fra vej nr. 445. Det vil mindske trafikken på Korsvejen, hvilket kun vil være med til at løfte området trafikikkerhed markant, da Korsvejen er den direkte skolevej til Møllegade, hvor Morten Børup Skolen, som er området skole er placeret.

Vi er godt klar over, at en ændring i vejforhold af den karakter er lige så stort et kommunalt anliggende, men vi ser det som et samlede projekt for Banedanmark og Skanderborg Kommune at få løst denne problematik.

### **Afrunding**

Med ovenstående som grundlag foreslår vi, at Banedanmark snarest inviterer til et dialogmøde og stiller naturligvis gerne op så vi kan få stillet de fornødne spørgsmål og få relevante svar. *Høringssvaret er udarbejdet i fællesskab med følgende adresser og deres lodsejere (alle adresser er placeret i postnummer 8660 Skanderborg).*

Adresse

CPR. nr.

Navn

Underskrift

Adresse	CPR. nr.	Navn	Underskrift
Blindgade 7	060573	Aneles Seines	Aneles Seines
Blindgade 9	021056	Jan S. Hansen	Jan S. Hansen
Skovparken 12	150366	Ole H. Taankvist	Ole H. Taankvist
Skovparken 12	250966	Hanne Taankvist	Hanne Taankvist
Solvænget 10	260975	Henrik L. Hansen	Henrik L. Hansen
Banetoften 5	281071	Nicki Jensen	Nicki Jensen
Solvænget 14	290573	T. Teitner	T. Teitner
Banetoften 6	140847	Tone Christoffersen	Tone Christoffersen
Banetoften 1	310584	Michael Harritz	Michael Harritz
Banetoften 4	100959	Anette Boserup	Anette Boserup
Banetoften 4	311253	John Boserup	John Boserup
Korsvejen 35	040283	Simon Andersen	Simon Andersen
Skovparken 49	110459	Hanne Mouridsen	Hanne Mouridsen
Skovparken 49	250559	Søren Brandt	Søren Brandt
Solvænget 4	220387	Lone Wehner	Lone Wehner
Solvænget 2	220973	Anette Meldgaard	Anette Meldgaard
" " "	140572	Michael Meldgaard	Michael Meldgaard
Solvænget 8	030776	Tina Hansen	Tina Hansen
Solvænget 8	101078	KASPER WIUM	Kasper Wiium
Skovparken 51	11-11-79	Michael Fast	Michael Fast
Solvænget 12	16.02.46	Olav Pihl	Olav Pihl
Korsvejen 2	17.11.76	Anders Boiers	Anders Boiers
Banetoften 3	<del>070177</del> 070187	Mikkel E. Boel	Mikkel E. Boel
Banetoften 3	0703-85	Ditte E. Boel	Ditte E. Boel





SKANDERBORG SØ

HYLKE SØ

SERUPSVIG

ÆBELO

DYREHAVEN

DYREHAVEN

Tjernæs

Tjernæsvej

Båstrup Søgård

Klindersvej

Klüversvej

Klindersvej

Søvang

**Forslag om erstatningsskov ved Hatting, mellem jernbanen og Sønderfyn**

Gennem dele af Hatting, langs jernbanen, er der i dag et bælte af træer som udgør en hel lille skov. Her lever i dag en række forskellige dyr, padder, flagermus og fugle (skovskade, spurvehøg, rødstjert, blåmejse, musvit, gøg m. fl.) Denne skov har for mange mennesker i Hatting, bl.a. på grund af dyrelivet, en stor rekreativ værdi. Elektrificeringen af jernbanen og eldriftsservitutten betyder at skoven desværre må fældes. Derfor foreslås det at Banedanmark i samarbejde med Horsens Kommune, Lantmännen (Hatting Bageri) og borgere i Hatting etablerer erstatningsskov på arealet mellem jernbanen og vejen Sønderfyn. Dette vil, efter min mening, passe fint med reglerne i skovloven om lokalt at plante erstatningsskov. Desuden vil forslaget understøtte Banedanmarks nye initiativ "Infranatur" som beskrevet på Banedanmarks hjemmeside 22. Juni 2017.

Med venlig hilsen

Inger Andersen

Overholm 61, Hatting

og

Lars Bjarne Andersen

Mobil 20227120

## **Insigelse mod servitut pålæggelse og hastighedsægning og elektrificering af tog Fredericia-Aarhus**

Viby J d.

12.07.2017

Til Banedanmark

Vedr: Indsigelse mod elektrificering og hastigheds opgradering på tog mellem Fredericia og Aarhus.

Jeg er ejer af Bernstorffsvej 83, 8260 Viby J. Id- 27.04.2017 fik jeg brev om der ville komme en ændring på banen mellem Aarhus og Fredericia og at denne ikke ville påvirke mig i nogen forstand. Hvilket gør at jeg ikke finder det nødvendigt at deltage i borgermødet d.

30.05.2017 i Viby. Så modtager jeg den 07.06.2017 endnu et brev, at i har lavet en fejl om at det vil påvirke min grund, og at jeg vil få pålagt en el-servitut. Det er simpelthen for dårligt, og utroligt skræmmende i ikke selv kender til omfanget af grunde som bliver påvirket af dette. For mit vedkommende, viser det sig at denne servitut vil gælde for ca. 90% af min grund, se billede nr 1 vedhæftet. Hvilket gør i mit tilfælde, at jeg ikke har meget at sige over egen grund mere hvad angår ombygning, tilbygning og ændringer i min have.

**Servitut.**

Så vidt jeg kan læse mig til, skelner jeres servitut og folder omkring "nabo til banen" ikke mellem eksisterende og nyt. Den er meget utydeligt omkring hvad der skal ske med ens hæk, buske, træer, garagere, hegn som står i skel, eller indenfor de 10m fra midt spor. Jeres servitut tager heller ikke hensyn til terræn forskelle. Her i Viby er det op til flere meter til forskel mellem spor og omkring liggende grunde. For mit vedkommende, ligger mit huset grund ca. 2 meter under banen. Dette bør der tages hensyn til.

Servitutten giver jer adgang til at besigtige 90% af min grund. Det gør at min have ikke kan anses som privat mere, og vil påvirke fremtidige køber utroligt meget samt ikke mindst ødelægge den privatsfære som er i haven nu.

Mellem banen og min grund er der i dag en lydmur og et grønt bælte med både træer og store buske. Det har der været siden jeg købte huset. Det gør at jeg ikke ser direkte på banen eller på lydmuren da den er delvis skjult, hvilket den ikke vil være efter at dette er fældet af jer i.h.t. denne nye servitut. Dette er helt klart en forringelse af min udsigt og vil også påvirke en evt. værdisættelse ved et salg. Se billede nr 2 vedhæftet.

Synes det er helt urimeligt at man pålægger os grundejer at vi skulle fjerne evt. træer eller buske som ikke lever op til denne servitut. Dette bør være noget Bane selv står for, da det ikke er en servitut vi har bedt om.

Jeg kan ikke forstå at man pålægger samme servitut på alle husstande på strækning mellem Aarhus – Fredericia, og slet ikke efter jeg blot har set på hvad den gør ved min grund og hvordan den vil påvirke grunde på modsat side af banen. Hvert hus/grund er sit eget tilfælde og i bør se hver grund individuelt og besigtige dem. Lave en servitut til den enkelte grund derefter. Det er jo utrolig mange husstande i påvirker med denne servitut og bliver den tvangs pålagt som den ser ud i dag, vil den for store økonomiske for alle langs strækningen. Der er ikke kun tale om ekspropriering, men også en økonomisk værdisætning ved lån omlægninger. Værdsættelsen til salg af husene, og tabet af skønne træer samt buske der i dag afskærmer udsyn mod banen.

**Øget hastigheder.**

Allerede i dag kan jeg mærke et tryk når tog kører hurtigt forbi mit hus, så jeg er meget bekymret for hvad der vil ske, hvis hastigheden bliver sat op. Vil der blive opsat permanente måler op på huse langs strækningen? Vil banen sørge for at der laves den fornødenheden foto registrering af bygninger langs banen inden dette sker og løbende. Jeg er meget bange for det vil påvirke mit hus og fundament. Samt er meget bekymret for hvilke ulykker der kan ske i så tæt et befolket område som Viby J.

**Elektromagnetisme.**

Jeg kan godt læse at i forventer af holde elektromagnetismen ned under det tilladte. Jeg kan dog kun være meget bekymret for at det ikke vil ske og slet ikke et sted som Viby j, hvor der er rigtig mange tog som kører forbi hver eneste dag. Jeg står selv i den situation at gerne vil

have børn og de skulle helst gerne kunne lege i vores have, uden jeg skal være bange for de bliver syge.

Hvad bliver der gjort at foranstaltninger mod dette? Bliver der sat permanente måler op, så man som beboede i nærheden løbende kan følge med og føle sig tryk?

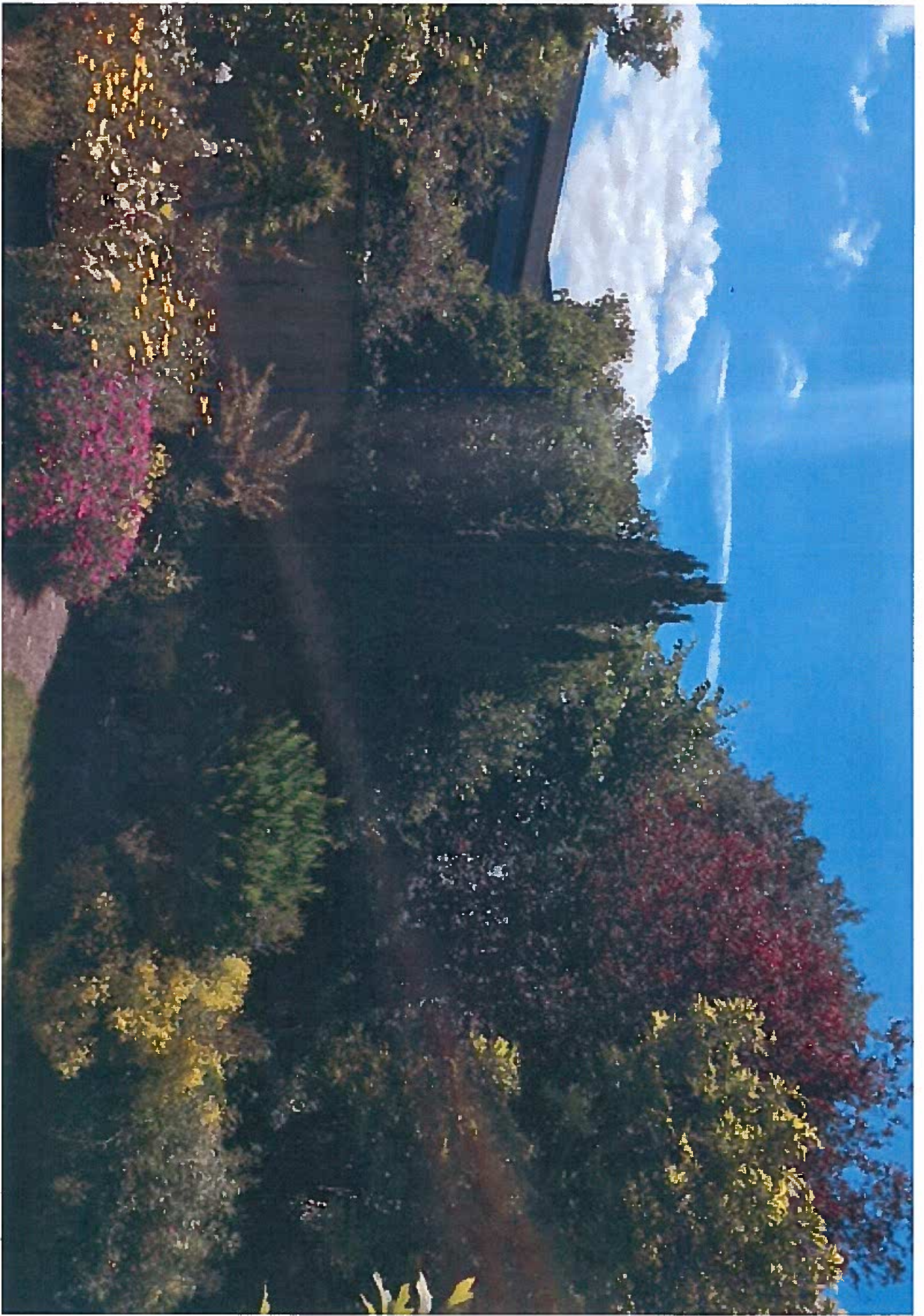
Dette er også noget som kan gøre min bolig usælgelig ved et fremtidig salg. I ønsker jo at gøre ens børn syge.

Som afslutningen, så forstår jeg heller ikke, at man har kunnet igangsætte letbanen i Aarhus uden at der har være samme skriv omkring servitutter eller fældning af træer langs banen. Det er i hvert fald ikke sket i så stor omfang som man kan læse sig til, det skal ved denne ændring. Se billede nr. 3 taget fra broen over banen ved Viby st.

Jeg håber at disse problemer/bekymringer vil blive taget til efterretning, og at jeg ville få svar på de ting som er nævnet i indsigelsen. At man ser på hver enkelt grund/bebyggelse som en selvstændig ting og ikke blot trækker en servitut ned over alle, som om alle er ens. En skønsmæssig vurdering af hver enkelt, bør være på sin plads, så man ved hvad man går ind til. Jeg kan kun være i mod dette , indtil jeg ved præcis hvad det betyder for de træer ved min grund, hvilken værdi forringelse jeg står overfor på min ejendom.

Mvh Lise Christensen  
Bernstorffsvej 83, 8260 Viby J  
mobil: 22612429



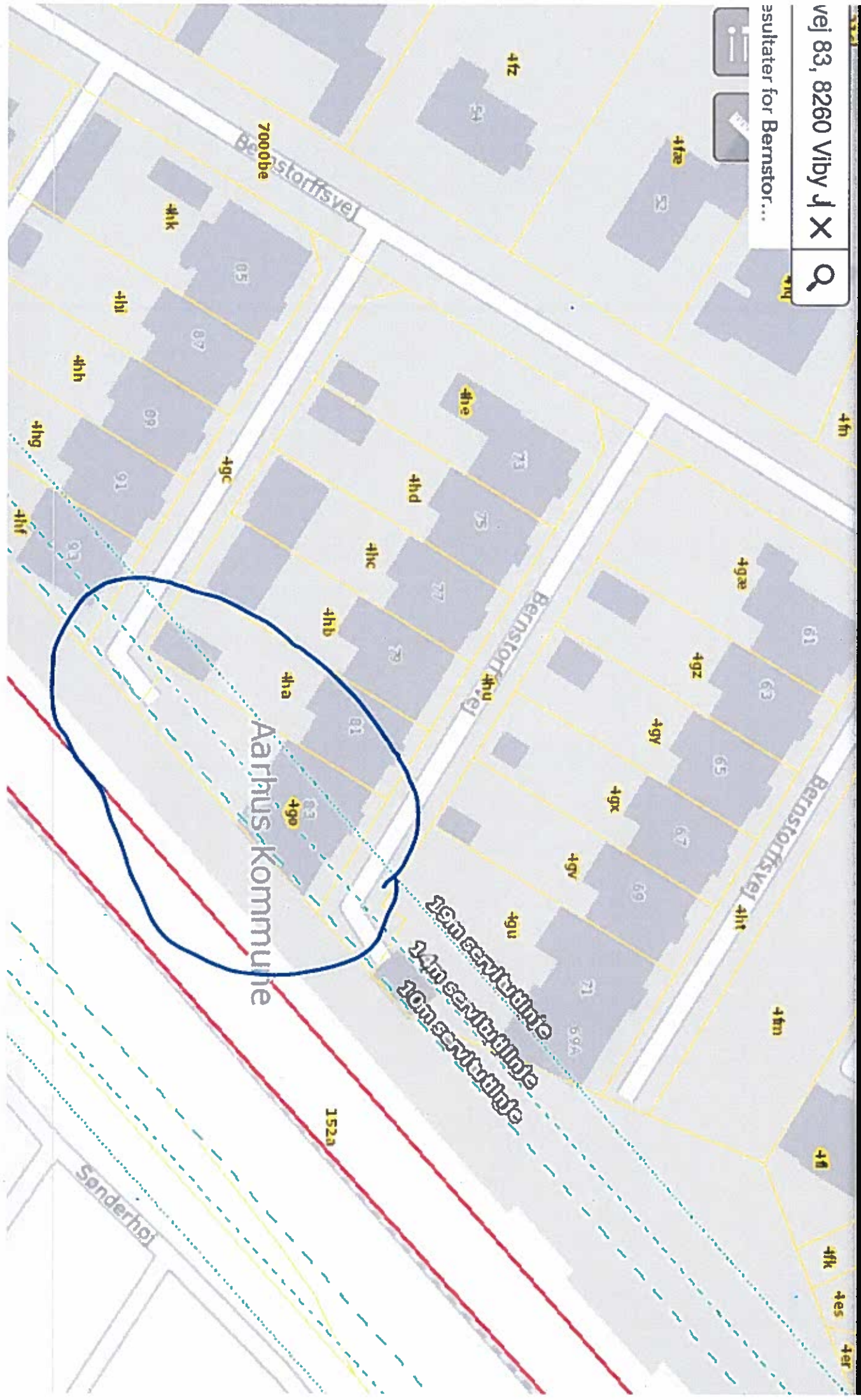


# trificering og hastighedsopgradering Fredericia - Aarhus

Projektsiden Hjælp til kortet Link

vej 83, 8260 Viby J X 

Resultater for Bernstor...



### Støj-, vibrations- og lufttryk/vakum gener i drift.

Vi er først for nylig blevet kontaktet omkring projektet i forbindelse med pålagte servitutter på min matrikel. Min primære bekymring er dog mest relateret til gener ved togdriften. Allerede i dag oplever vi jævnligt uacceptabelt højt støj og vibrationsniveau primært fra IC4-tog samt godstog.

Jeg håber selvfølgelig at el-drift og modernisering af strækningen vil føre til et sænket geneniveau i forbindelse med moderniseringen. Hvilket også burde være en selvfølge. Men når jeg gransker støj-kortet ser det ud til, at min ejendom ligger på grænsen til at kunne opleve et øget støjniveau. I denne sammenhæng er gennemsnitsstøj ret uinteressant, da tog jo kun passerer i samlet set ret kort tid i løbet af et døgn, hvilket dog ikke ændrer ved, at høj max-støj kan være ganske generende.

#### LUFTRYK VED PASSAGE:

I materialet er jeg ikke støt på nogen beskrivelse af den gene et tog med høj hastighed påfører omgivelserne ved at lufttrykket øges og sænkes ifm. passagen. Allerede med de nuværende hastigheder opleves jævnligt, at omgivelserne påvirkes ganske mærkbart pga. lufttryksændringer hvorved døre mv. klapper, ligesom det kan mærkes på kroppen. Denne påvirkning har jeg ikke set nævnt og den må nødvendigvis øges ved højere hastighed, uanset hvor meget man minimerer andre støj og vibrationskilder. Jeg er noget bekymret for udsigten til øget trykpåvirkning. Er det en gene man er opmærksom på at minimere?

Jeg er ligeledes bekymret for, at man kun forholder sig til støjgener målt i db. Uanset at støj opleves meget forskelligt afhængig af støjtype, herunder frekvens. F.eks. oplever vi allerede nu, at IC-4 togenes støj primært fra en skinger udstødning opleves MEGET mere generende end IC3 støj. Jeg ved ikke om der er forskel i db. Ved forbikørsel, men da IC4-støjen er meget mere højfrekvent er den meget generende. Jeg er bekymret for at de eldrevnes tog konstante kontakt med køreledninger kan give en højfrekvent støj og at den pga. af den høje placering er særliggrad er hørbar for de omboende idet terrænet for beboelser i hvert fald nord for banen ligger højere end banen. Jeg håber selvfølgelig at den nye teknologi er meget støjsvag. Men historien viser jo desværre, at nyere ikke altid er bedre..

Jeg håber meget at man vurderer på støjtype, frekvens mv. inden man vurderer om der skal etableres støjskærme eller andre initiativer.

Jeg kan se af materialet at bevoksning omkring banen vil blive fældet. Har man vurderet på hvilken indflydelse det har på støjen? Bevoksning har navnlig i sommerhalvåret en kraftig dæmpende virkning på støjen.

Da støjen i dag ofte er uacceptabelt høj, vil jeg gerne anmode om, at der i Hansted, hvor meget beboelse ligger ganske tæt på banen, sættes midler af til støjskærme, så man med en hvis sikkerhed kan sige, at strækningen er tidssvarende moderniseret med sænket og ikke øget støjgene til følge.

Jeg er i øvrigt ikke faldet over oplysninger omkring anslåede årstal for arbejde og ibrugtagning. Kan i løfte lidt af sløret for det?

Svar udbedes.

## Angående elektrificering af banen gennem Hylke, Skanderborg

Jeg vil gøre opmærksom på, at jeg er af den overbevisning, at jeg vil få en meget stor værdiforringelse af min ejendom, når den pålægges den servitut angående elektrificeringen, som I havde overset i første omgang.

Jeg har studeret jeres hjemmeside, hvor I fortæller om betydningen af køreledninger og masterne for de omkringboende. Da jeg kan se ned på togene, der kører forbi, har jeg svært ved at se, at jeg ikke vil blive berørt af den elektromagnetiske stråling, der er fra disse master.

De afstande der skal være fra køreledninger og master vil forringe udsigten fra min stue. I øjeblikket ser jeg ud på en bevoksning, der er grøn og tæt, men den skal så fjernes helt, og så kan jeg få udsigt til køreledninger, der bestråler mig, og jeg har ikke muligheden for at skærme mig mod den bestråling og udsigt, med mindre jeg sætter et fast hegn op meget tæt på mit hus, og så kan jeg få svært ved at bruge hele min grund.

Jeg kan se af de tegninger, I har lagt på hjemmesiden til forklaring om betydningen af servituttens, at jeg ikke kan udnytte hele min grund uden at være meget tæt på køreledningerne. De vil komme hænge lige ud for mine vinduer, da jeg bor på en skrænt. Når I så oven i købet er nødsaget til at hæve den bro, der fører over banen og ned til byen for at få plads til køreledningerne, så kan jeg jo godt regne ud, at de kommer meget tæt på mig. Samtidig sætter jeg også spørgsmålstegn ved, om I har helt styr på, hvor meget den elektromagnetiske stråling kommer til at betyde for mig. Når I beskriver det på jeres hjemmeside, ser det for mig ud til, at I beskriver det for huse, der ligger i plan med banelegemet. Der er bare lige det ved det, at mit hus ligger på højde med ledningerne og dermed også med "kasserne" på masterne, der skal bære disse ledninger. Jeg har haft fysik nok i mit liv til at vide, at den stråling får større betydning for mig, da den ikke "går over mit hovedet", men direkte ind på/i mit hovede.

Jeg synes, der ser ud som om, I har sløset med jeres forberedende arbejde, så sådan en som mig kan få det fulde overblik over den betydning, elektrificeringen har for den ejendom, man ejer.

Da jeg i øjeblikket er ved at klargøre mit hus til salg, så kan jeg også forudse, at det kan blive meget svært at sælge. Hvem vil købe et hus, hvor op til en tredjedel af grunden er beklædt med en servitut, som begrænser råderetten over det, man ejer.

Jeg kan kun se, at hvis jeg skal synes godt om jeres projekt, så må I ekspropriere min ejendom, da værdiforringelsen og indskrænkningen af råderetten over grunden vil gøre et salg umuligt.

Jeg vil til sidst gøre opmærksom på, at da I i første omgang kan overse min ejendom i forhold til, at den slet ikke ville blive berørt og så til, at jeg nu får en servitut på den, så har jeg svært ved at se, at der ikke kan være mange andre forhold, I også har overset. Jeg har forsøgt at få et overblik selv, men med den information, der ligger på hjemmesiden, så er det meget svært.

Jeg vil derfor opfordre jer til at besøge mig og min ejendom, så I ved selvsyn kan se, hvor meget negativ betydning elektrificeringen har for mig og min ejendom.

Venlig hilsen  
Pia Aaskov Stoltenhoff  
Bukballevej 10, Hylke  
8660 Skanderborg

Banedanmark

att. rette vedkommende

- vedrørende elektrificering fra Fredericia til Aarhus

Codex Advokater P/S  
Vitus Berings Plads 5, 2.  
8700 Horsens

13. juli 2017

Journalnr.: 211251

Advokat:  
Troels Nielsen  
[tn@codexlaw.dk](mailto:tn@codexlaw.dk)

Sekretær:  
Bitten Juul/TN  
[bj@codexlaw.dk](mailto:bj@codexlaw.dk)  
Direkte: +45 7640 6428

### Elektrificeret jernbane - Høringssvar

Jeg skriver på vegne af min klient Viggo Peter Rørbech Svendsen og hans kone Susanne Svendsen. Viggo Peter Rørbech Svendsen er ejer af ejendommen Hatting By, Hatting, matr. nr. 0073, beliggende Overholm 74, 8700 Horsens.

Min klients ejendom er beliggende helt ud til banelegemet, og Banedanmark har derfor varslet, at ejendommen vil blive pålagt en servitut svarende til den servitut, der er benævnt "servitut om rådighedsindskrænkning i forbindelse med indførelse af elektrisk drift på Banedanmarks hovedstrækninger, udgave a."

Efter det oplyste er ejendommen ca. 90 m \* 20 m og beliggende således, at den lange side af ejendommen vender ud til banelegemet. Til illustration henvises til bilag 1, udsnit fra Banedanmarks aktive kort.

Servituten vil pålægge en rådighedsbegrænsning på den del af ejendommen, som ligger mindre end 14 meter fra den nærmeste elektrificerede spormidte. Som det ses af bilag 1, indebærer det, at servituten vil pålægge en rådighedsindskrænkning på ca. ¼ af ejendommen.

Servituten vil også indebære en begrænsning i muligheden for at etablere beplantning på en stor del af ejendommen, herunder muligheden for at fastholde den allerede eksisterende beplantning. På ejendommen findes blandt andet en række store træer, som har stor betydning for det samlede udtryk af ejendommen.

Servituten indebærer, at der ikke må findes træer eller buske, som ved væltning eller nedfald risikerer at komme tættere end 3 m på køreledningsanlægget. Det fremgår ikke umiddelbart af det gennemsete materiale, hvor køreledningsanlægget er placeret, og det har derfor ikke været muligt konkret at vurdere, hvilke konsekvenser servituten vil få for ejendommens eksisterende beplantning, men servitutens bestemmelser vil med stor sandsynlighed indebære, at en stor del af ejendommens eksisterende beplantning skal beskæres eller fjernes.

Ejendommen har i dag en stor hæk, som er placeret i skel langs jernbanelegemet. Der er tale om en opvokset hæk, som giver ejendommen en forholdsvis god beskyttelse mod lyd og indbliksgener. Så vidt det ses af det tilgængelige materiale, så vil det ikke være muligt at opretholde den eksisterende hækbeplantning. Hvis mine klienter skal etablere en ny hæk 1 m inde på egen grund, som anvist i materialet, så vil det indebære en meget stor omkostning. Min klient har fået oplyst en pris på op mod 100.000 kr. for indkøb af store hækplanter til hele strækningen langs banelegemet, og selv hvis hækken etableres med store hækplanter, så vil der gå en længere årrække, før hækken yder samme beskyttelse mod lyd og indblik som den eksisterende hæk.

Hvis hækken mod banelegemet skal flyttes 1 m ind på min klients grund, så vil det svare til, at min klient i realiteten mister rådighed over ca. 5 % af ejendommens areal, da ejendommen vender med den lange side mod banelegemet. En del af bebyggelsen er af historiske grunde placeret meget tæt ved skel, og hvis hækken skal flyttes, er der potentielt ikke plads til beplantningen på denne del af ejendommen.

Den fremsendte formulering af servituten henviser flere steder til en afstand målt "gennem nærmeste spændingsførende del af køreledningsanlægget", men det ses ikke umiddelbart af materialet, hvor det er. Min klient har derfor ikke haft mulighed for at vurdere, hvor stor indflydelse servituten vil have på ejendommen. Banedanmark opfordres til at udarbejde en mere konkret beskrivelse, som beskriver og visualiserer servitutens konsekvens for min klients ejendom.

Det fremgår af materialet på Banedanmarks hjemmeside, at den planlagte elektrificering vil indebære, at der opstår et magnetfelt omkring jernbanen og køreledningerne. Materialet oplyser, at i henhold til forsigtighedsprincippet, så vil Banedanmark potentielt tilbyde ekspropriation, hvis der konstateres et magnetfelt i boligen på over 0,4 mikrottesla.

Da min klients beboelsesbygning ligger meget tæt på banelegemet, har det naturligvis vakt bekymring hos min klient. Materialet fra Banedanmark indeholder ikke en vurdering af, hvor kraftigt et magnetfelt der kan forventes i min klients beboelse. Banedanmark opfordres til at udarbejde beregninger, som

kan sandsynliggøre niveauet af magnetfeltet i min klients bolig. I den forbindelse bemærkes det, at det er planlagt at etablere en forsyningsstation umiddelbart sydvest for min klients ejendom.

Materialet fra Banedanmark oplyser, at det forventes at blive nødvendigt at ekspropriere en række ejendomme helt eller delvist. Det fremgår ikke af det udsendte infobrev fra Banedanmark, om min klients ejendom er en af de ejendomme, som Banedanmark påtænker at ekspropriere eller ej. Banedanmark opfordres til at oplyse, om det påtænkes at ekspropriere min klients ejendom.

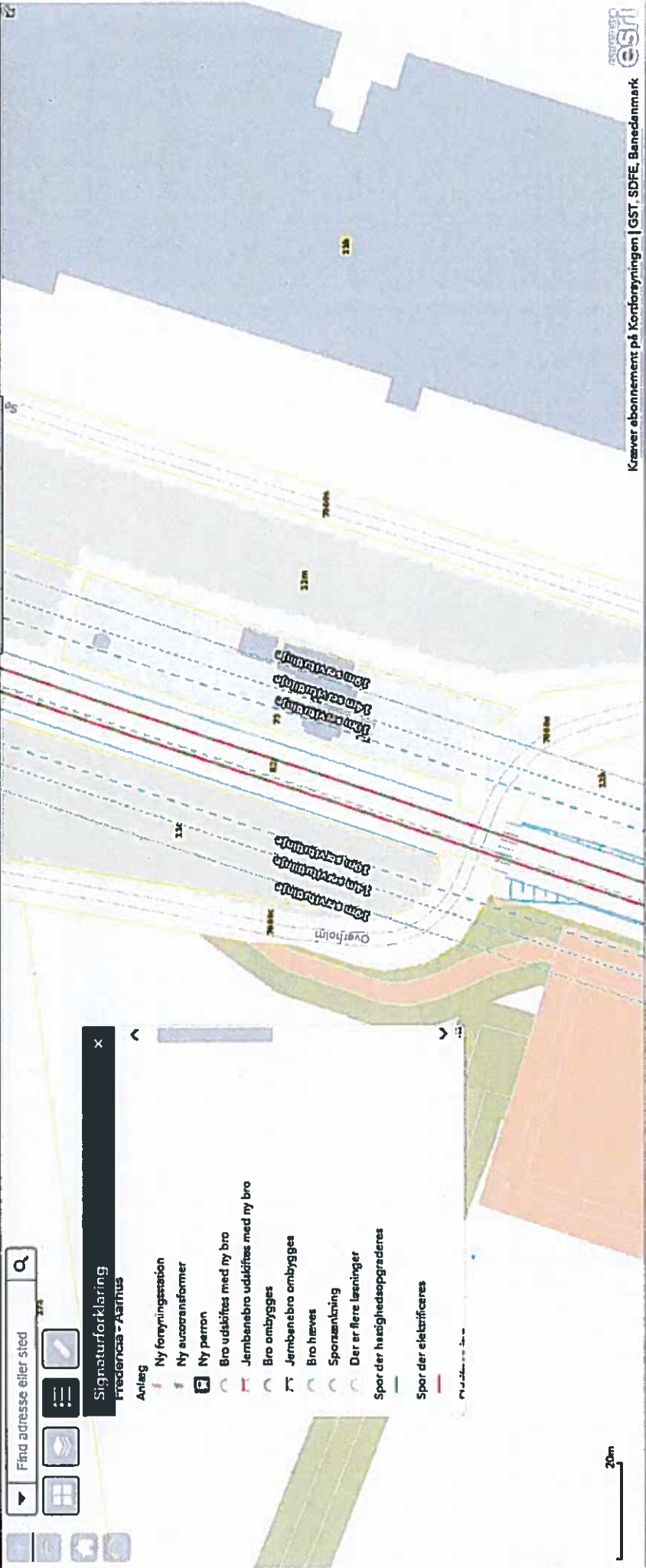
Jeg kan i den forbindelse oplyse, at min klient er af den opfattelse, at etableringen af elektriske køreledninger og den planlagte servitut på grunden vil indebære betydelige begrænsninger i ejendommens anvendelse og herlighedsværdi, at det vil medføre et meget stort værdifald, hvis det overhovedet vil være muligt at sælge ejendommen.

Min klient ønsker en afklaring af, hvilke konsekvenser den planlagte elektrificering har for ejendommen og vil være interesseret i at få en afklaring omkring ekspropriation hurtigst muligt. Med henvisning til min klients alder (68 år) opfordres Banedanmark til at undersøge muligheden for at gennemføre en ekspropriation i henhold til elektrificeringslovens § 12. Banedanmark opfordres herudover som minimum til at oplyse, hvornår det forventes, at ekspropriationsarbejdet vedrørende pålæggelse af servituten om rådighedsindskrænkning vil blive gennemført, jf. § 13, stk. 2 i elektrificeringsloven.

Henvendelse til min klient bedes rettet til undertegnede.

Med venlig hilsen

Troels Nielsen



Find adresse eller sted

WM Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia - Aarhus

Signaturforklaring Fredericia - Aarhus

Anlæg

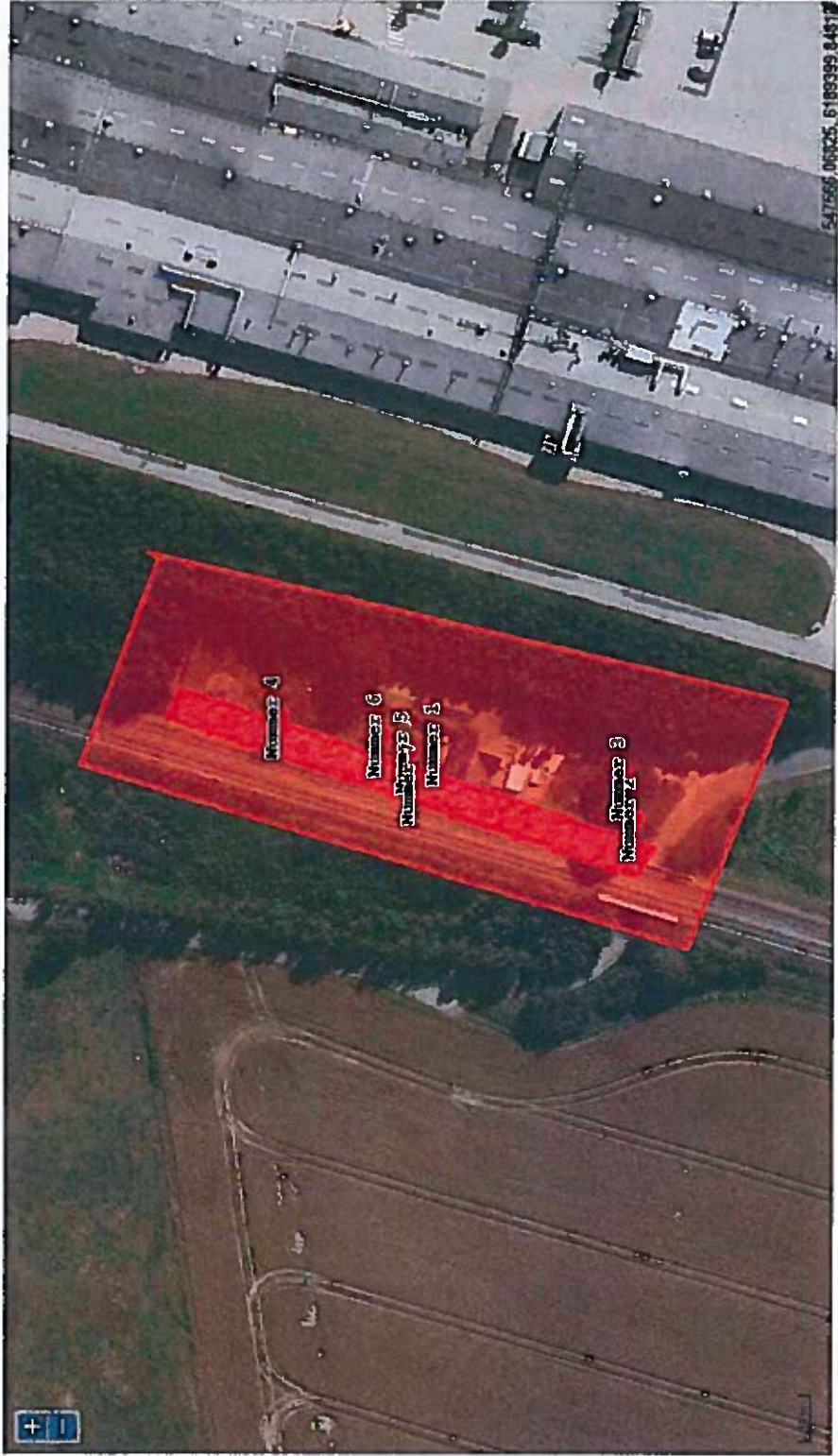
- Ny forryningsstation
- Ny autotransformer
- Ny perron
- Bro udskiftes med ny bro
- Jernbanebro udskiftes med ny bro
- Bro ombygges
- Jernbanebro ombygges
- Bro hæves
- Sporanlægning
- Der er flere løsninger

Spor der hastighedsopgraderes

Spor der elektrificeres

20m

Kræver abonnement på Kortbrosyningen | GST, SDFE, Banedanmark



**Forslag: DSB eksproprierer den del af vores grund, der ikke længere må have træer**

Til DSB

Vi bor langs banen i Vejle by (Skovvang 14). I forbindelse med elektrificeringen skal der fælles træer, der er tæt på banen - herunder den vandgran, der (via sine rødder) sørger for at vores grund ikke oversvømmes.

Da den nederste del af vores grund vil blive oversvømmet det meste af året og dermed ubrugelig, når træerne fælles, vil vi foreslå at DSB overtager (eksproprierer) denne del af grunden.

Med venlig hilsen Hanne Hautop / rektor  
Skovvang 14, 7100 Vejle

mail: rektor@rosborg-gym.dk

**Signe Ransdam (SRAA)**

**Fra:** Thomas Rask Eriksen  
**Sendt:** 15. juli 2017 00:32  
**Til:** 'mbra@bane.dk'; hnma@bane.dk; 'Henrik Vikelgaard (HHVK)'; 'Rene Juul Clausen (RCL)'  
**Cc:** Karen Raagaard; Søren Friismose Jensen; Christian Bruun Savskov  
**Emne:** Bemærkninger fra Energinet vedr. høring af VVM-redegørelse for Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia - Aarhus. Energinets sag nr. 17/08639

Til: Magnus Bros Rasmussen (Projektleder Aarhus-Lindholm og Fredericia-Aarhus), Hans Henrik Vikelgaard samt René Juul Clausen og Henry Nissen Martensen Anlægsudvikling alle Banedanmark

Hermed fremsendes Energinets høringssvar vedr. den offentlige høring af VVM-redegørelse Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus læst på <https://www.bane.dk/Borger/Baneprojekter/Kommende-baneprojekter/Elektrificering-og-hastighedsopgradering-Fredericia--Aarhus>. Nærværende mail er ligeledes uploadet som høringssvar via <http://banedanmark-public.infodemo.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=4fe7307b-0645-420a-8bac-445056c2c8c1>.

På de to nedenstående kortudsnit ses vores anlæg med røde (400 kV) og sorte (150 kV) streger. Der vurderes umiddelbart at være fire krydsningspunkter markeret fra A til D. Der vurderes ikke at være krydsning med Energinets gasledninger.

### Høringssvar ift. Energinets elanlæg vedr. VVM-redegørelse Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus

1. Krydsninger med Energinets luftledninger skal vurderes nærmere. Hvis der ikke er frihøjde nok under Energinets luftledninger, skal luftledningen bygges om – sandsynligvis via forhøjelse af en eller flere master på den givne strækning samt evt. indskydelse af ekstra mast, flytning af en eller flere master el. lign. Eventuelt nyt banetracé eller flytning af eksisterende kan betyde ombygninger for vores el-transmissionsanlæg. Disse evt. ombygninger bør fremgå af VVM-redegørelsen, ligesom man f.eks. nævner bro- og vejombygninger. Vores evt. ombygninger vil også være en del af den påvirkning, støj m.v., der sker i anlægsfasen samt være en del af ressourceforbruget som beskrives i VVM-høringen. Se særligt jeres forskellige afsnit *Påvirkninger imens banen bygges*.

Vi må bede jer belyse, hvis nyt/ombygget banetracé eller ombyggede veje/erstatningsveje eller andet konflikter med vores anlæg.

2. Areal- og rettighedserhvervelse bl.a. til forsyning af Banedanmark's 150/20 kV transformere herunder evt. udvidelse af Energinets stationsareal samt f.eks. rettighedserhvervelse til opsætning af ny mast jf. punkt 1 skal Banedanmark forestå. Det har Energinet ikke hjemmel til.

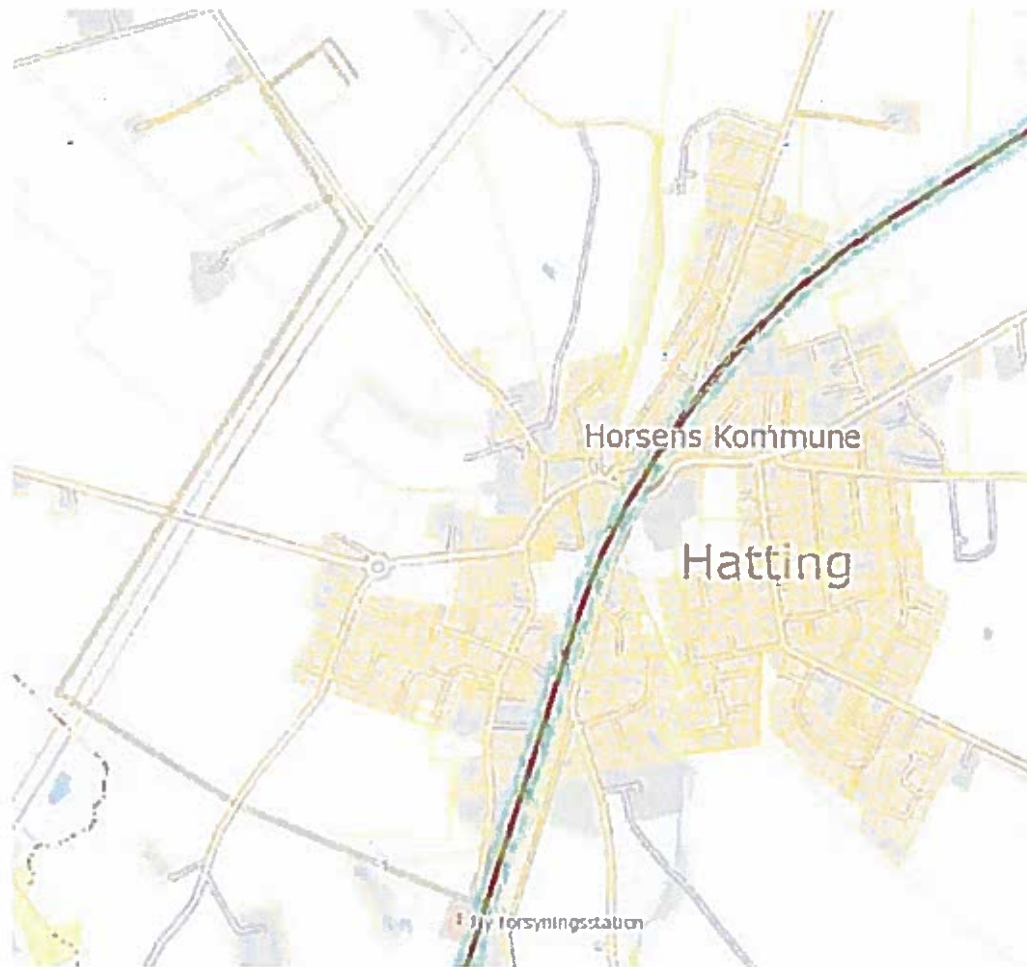
Desuden skal der etableres 150 kV kabel fra Energinets st. Hatting til 150/20 kV transformeren ved/på baneareal, hvilket forestås af Banedanmark. Effekttrækket er forskelligt fra 200 km/t til 250 km/t for togene. Så hastigheden er afgørende for tilslutning til transmissionsnettet.

Energinet ved Søren Friismose Jensen har tilsendt Henrik Vikkelgaard plan for, hvor Energinet har behov for udvidelse af stationsarealer.

Jeg går ud fra, at Banedanmark vil kunne ekspropriere areal og rettigheder også til ombygning af 150/400 kV anlæg (master, stationer, kabler m.v.) via elektrificeringsloven eller en fremtidig anlægslov/ Transport- og Byggeministerens godkendelse, idet ombygningerne af 150/400 kV anlæg vil være afledte projekter af elektrificeringsprogrammet. Energinet har ikke hjemmel til at ekspropriere af hensyn til 3. parts projekt.

Måske kunne vores anlægskrydsninger vises på jeres dynamiske kort. Se desuden punkt 5.

Retten til jeres 150 kV kabel ind til vores stationer eksproprieres vel permanent, selv om arealerne til 150 kV kablerne på jeres interaktive kort er vist med grønt til midlertidige ekspropriationer? Se kortudsnit herunder.



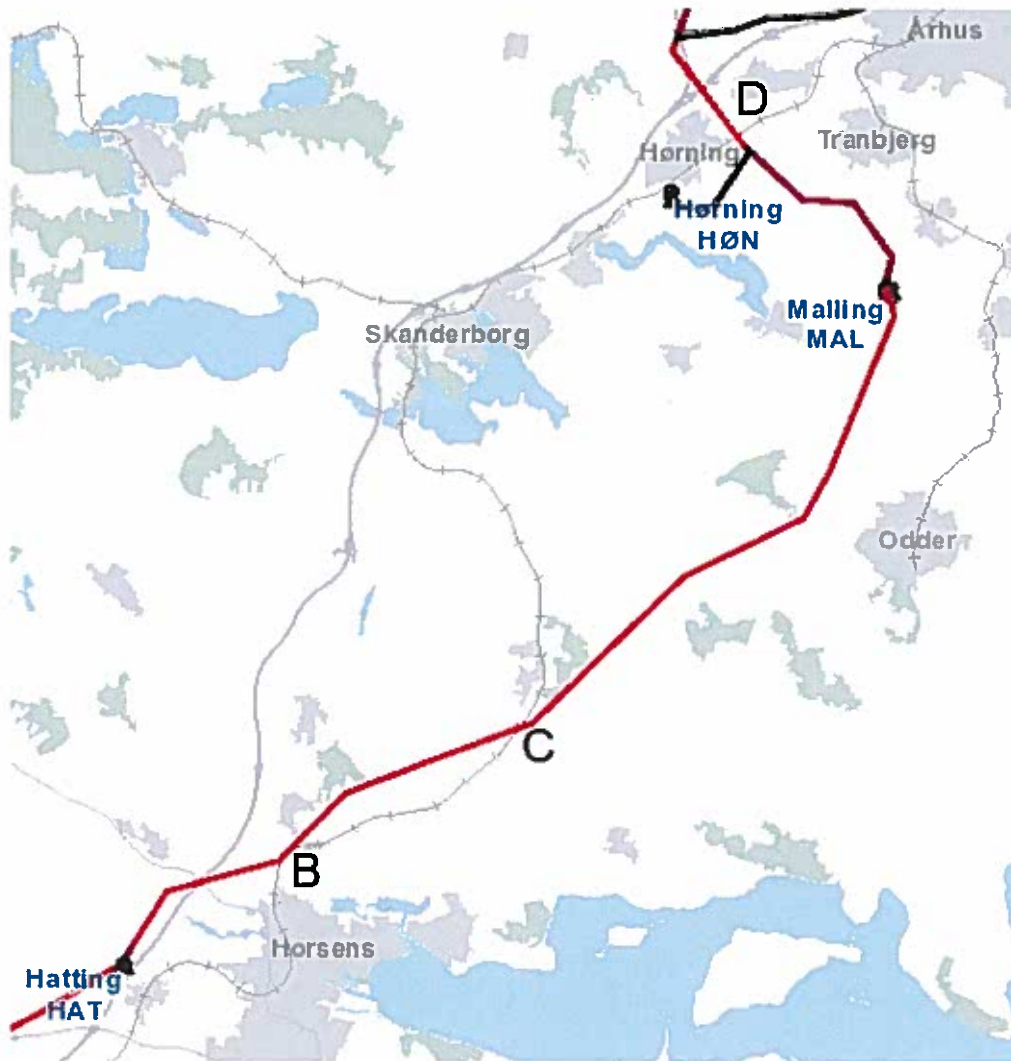
3. Der skal senere i projektet redegøres for ejerforhold vedr. både de tekniske anlæg og de berørte stationsarealer samt aftales nærmere vedr. adgangsforhold, vedligeholdelsesomkostninger m.v. Vi vil meget gerne i dialog med jer herom.
4. Plan- og VVM-arbejde herunder dialog med kommunerne samt dialog med museer m.fl. til både Banedanmark's anlægsarbejder og Energinets anlægsarbejder skal forestås af Banedanmark, hvilket bør fremgå af VVM-redegørelsen.
5. Hvis der ønskes kort eller filer udvisende respektafstanden og deklaraionsareal på konkrete strækninger, så kontakt os gerne igen. Til orientering har Energinet.dk en WMS/WFS løsning, som giver adgang til det overordnede el-transmissionsnet (midte af ledningstracéer). Data er tilgængelige via geodata-info.dk: <http://www.geodata-info.dk/Portal/ShowMetadata.aspx?id=a4234f1b-8280-4c71-8a7f-8a3b1eb1e75f>. Lars Ebbesø fra Banedanmark's afdeling for Gis & Geodata er bekendt med denne løsning.
6. For krydsning mellem banen og vores el-anlæg vil det være vigtigt for os tidligst muligt at se, om jeres ombygninger i kurver m.v. vil påvirke vores anlæg med evt. ombygning til følge. Har I mulighed for at belyse dette?
7. Det er forkert i VVM-redegørelsen på bl.a. side 36 at skrive: 0,4  $\mu$ T er et forsigtighedsprincip. Det er korrekt at skrive, at 0,4  $\mu$ T er en udredningsværdi.

Håber, ovenstående er brugbart for jer. Energinet vil gerne ombygge sine anlæg rettidigt i forhold til Banedanmark's elektrificeringsprogram og hastighedsopgradering, hvorfor det er vigtigt, at Banedanmark i god tid forestår ovenstående punkter i samarbejde med Energinet.

I er meget velkomne i Erritsø til en snak om projektet.

Kontakt gerne undertegnede ved spørgsmål. Vores sag nr. 17/08639. Til orientering holder jeg ferie indtil d. 7/8.





Venlig hilsen

**Thomas Rask Eriksen**  
Landinspektør  
Arealer og Rettigheder - Team 3. parter  
Tlf.: +4570220275  
Direkte +4576224565  
[3.parter@energinet.dk](mailto:3.parter@energinet.dk)

## **ENERGINET**

Energinet.dk  
Tonne Kjærsvvej 65  
7000 Fredericia  
+4570102244  
[www.energinet.dk](http://www.energinet.dk)

## Hørings svar

Som beboere i Haraldsgade, Viby J har vi følgende indsigelser mod Banedanmarks elektrificerings projekt:

### SERVITUT:

Beboerne har modtaget en skrivelse fra Banedanmark, hvor der bliver pålagt en servitut på bygninger og bevoksninger, der kan være til fare for køreledningerne. Denne servitut har allerede medført, at der er problemer ved omlægning af lån. Pålæggelse af servitutter på ejendommene, vil uvægerligt påvirke salgsværdien. Banedanmark bør derfor foranstalte en besigtigelse af ejendommene af et uvildigt ejendomsmægler firma, som beregner tabet af ejendomsværdien. Tabet bør erstattes af Banedanmark.

I forbindelse med etablering af Letbanen, har vi ikke modtaget noget servitut og da de fleste ejendomsskel i Haraldsgade ligger 10 m fra fjernbanesporet opstår der forvirring omkring hvorvidt Banedanmark har "tilsynsret" 10 m fra letbanesporet eller fra fjernbanesporet. Selvfølgelig skal bevoksningen fjernes i behørlig afstand fra køreledningerne, men os, der har bygninger/cementmure en meter fra skel, men 10 m fra fjenbanesporet, har brug for yderligere specificering af, hvilken betydning det har for os.

Under alle omstændigheder ønskes denne servitut fjernet, da den pålægger beboerne økonomiske tab og problemer i forhold til omlægning af lån. Vi er samtidig positivt stemte over for miljømæssige forbedringer, men der må findes en anden måde, at løse problemerne på, end at pålægge servitutter.

### FELTSTYRKE:

Vi ønsker oplyst og dokumenteret følgende:

Hvilken styrke har det elektromagnetiske felt og kan styrken af feltet have helbredsmæssige påvirkninger samt påvirkninger på ejendommenes el-installationer. Vi ved godt, at vi heldigvis fremover slipper for de store udslip af dieselpartikler, men ønsker det ikke erstattet af en ny fare. Vi vil ydermere gerne have forklaret, hvad der menes med Sundhedsstyrelsens "Forsigtigsprincip" og de 7 meters afstand. Kan man f.eks. lade sit barn sove i barnevogn i haven uden helbredsmæssige konsekvenser? Kan man arbejde i et værksted hver dag, som ligger 10 m fra fjernbanesporet?

Vi vil gerne have dokumenteret udbredelsen af feltet, hvor forsigtighedsprincippet på de 0,4  $\mu$ T overskrides. Endvidere kan vi blive usikre på, om de eksisterende målinger fra bane til skel er korrekte.

Oplysningerne bør dokumenteres af et uvildigt konsulentfirma

### STØJPÅVIRKNINGER:

Miljøstyrelsen oplyser vedr. støjgrænseværdier for jernbaner, at såvel den strukturbårne, som den luftbårne støj, højst må andrage 64 dB. Dette gælder i alle boligområder, og udendørs opholdsarealer. Med baggrund i de støjgener, beboerne allerede nu er påført (fra 70 -80 dB, afhængig af ejendommens afstand til jernbanen), må vi rejse krav om et effektivt støjværn, som ikke er støj transmitterende, som de støjværn Banedanmark er kendt, for at bruge. Selvom strækningen ikke hastighedsopgraderes, er der allerede nu støjgener i haverne, der på vore egne mobilmålinger er over 80dB. Med de kommende mål om nedsættelse af køretiden frygter vi, at togene på vores strækning ikke sætter farten ned, hvis de lige skal indhente et par minutter.

Støjmålinger bør dokumenteres af et uvildigt konsulentfirma. Endvidere ønsker vi oplyst, hvordan de eksisterende støjkort er fremkommet, da vi ikke mener, de er opdaterede til 2017.

### VIBRATIONER:

For at undgå vibrationer i husene og for at opnå et passende lavt maksimalt støjniveau fra forbi kørende tog, burde der overholdes en mindste afstand mellem nærmeste spormidte og ejendomme på 50 meter for strækninger med fjerntog, hvor der forekommer, mere end 10 tog pr. døgn. Vibrationer, der fra jernbanen forplanter sig gennem undergrunden til bebyggelsen, kan ikke dæmpes ved hjælp af støjafskærmning. Dette betyder at vore huse fra 1900-1930 er sårbare, da mange ejendomme i Haraldsgade kun ligger i en afstand af 18-25 m fra nærmeste fjernspor og har udhuse lige op mod skel. Grænseværdier for vibrationer for togtrafik er 75 dB (KB-vægtet accelerationsniveau), som angivet af miljøstyrelsen.

Ejendommene i Haraldsgade er bevaringsværdige og ikke opført på fundament, men bygget direkte på jorden. Vi må derfor forlange, at Banedanmark under arbejdet på projektet sikrer ejendommene iht. byggereglementet, som ved spunsning, hvor der skal støbes beton, en meter ud rundt om huse eller at man finder alternative skånsomme metoder. Vi kan slutteligt oplyse, at Århus Kommune, netop har tabt retssagen, vedr. de vibrationer de har påført ejendommene ved anlæggelse af Åhavevej med tilhørende togbroer. Det er anseelige millionbeløb Århus Kommune har erstattet ejendommene, for de påførte skader fra rystelser og manglende sikring af ejendommene.

#### LEDNINGSNET.:

Luftledningerne fra Letbanen støjer i vinden og de nederste ledninger slår sammen med høje klik lyde til gene for beboerne, da de inderste køreledninger er placeret meget tæt på skel. Vi ønsker ikke yderligere gener fra nye køreledninger og vil gerne have vished for at dette ikke sker.

#### KONKLUSION.:

Det er vores håb, at Banedanmark er interesserede i at løse anførte problemstillinger. Vi er meget stålsatte på, at problemerne løses til begge parter tilfredshed, således at parterne kan leve i fred og fordragelighed, da vi trods alt er naboer.

**Servitut om eldrift**

Vi vil gerne gøre opmærksom på, at vi er meget kede af at blive pålagt en servitut, som formentlig vil betyde at et langt, levende hegn af Selje-røn mellem banen og vores hus, Banevej 13 i Hansted, 8700 Horsens, skal fældes.

Dels dæmper træerne støjen fra togene og skærmer os for en ikke videre køn udsigt til banen (der ikke vil blive kønnere med en elektrificering). Dels er træerne en værdsat del af vores have og bosted for et rigt fugleliv.

En fjernelse af træerne vil markant forringe værdien af vores ejendom. Vi vil desuden anføre, at det forekommer os dybt urimeligt, hvis pålæggelsen af en ny servitut og en eventuel fældning af vores eller andre grundejeres træer eller levende hegn på nogen måde påfører grundejerne udgifter.

**Vedr høring om elektrificeringsprojekt : Området omkring fodgængerbro ved Gl. Kongevej ,8260 Viby J.**

Vedr høring om elektrificeringsprojekt :  
Området omkring fodgængerbro ved Gl. Kongevej ,8260 Viby J.

Ang. Forhøjelse af cykel/fodgængerbro ved Gl Kongevej 8260 Viby J samt arbejde ved banesænkning til syd for broen.

**Pkt 1. Indblik i have og hus samt general sikkerhed**

En forhøjelse af broen vil betyde at sammen med det planlagt fjernelse af grøn bevoksning langs banen syd for broen bevirke at der er indblik i have og hus som ellers er skærmet fra en sådan.

Forslag: Broens aluminiums rækværk som i forvejen er slidt kunne med fordel erstattes af nyt rækværk indkorporeret med mønstret panzerglas parti eller ligende som både forhindre indblik samt sikre at personer/unge ikke kravler/ sætter ledende genstand over broens rækværk hvor der kan kom i kontakt med højspændings køreledninger som er lige under broens dæk.  
Forhindre nedkastning af genstand: Der er igennem de senest år blevet smidt flere genstand ned fra broen på skråning og banen herunder cykel stel fra netop denne bro.

**Pkt 2.**

Midlertidigt ekspropriation af området mod øst og syd fra broen formodentlig til arbejdsplads og opbevaring i forbindelse med bro arbejde.

Problem: Denne område er i dag dækket med divs buske og træer. Denne grønne Ø virker som en fin værn imod synlighed både af banen fra øst samt værn imod synlighed og syn,lyd og luftforening af alt trafik langs det travl Chr Xs vej set fra os beboer på vest siden af banen. Det er over 10 meter dybe og dermed har også støjreducerende virkning i begge retning.  
Der ønskes at der fjernes så lidt af bevoksning som muligt og at der genetableres område med bevoksning af sammen højde og tæthed som i dag efter brug.

**Pkt 3. Der ønskes en drøftende møde med entreprenørerne inden der fortages midlertidigt ekspropriation af havene mød syd vest af broen.Hvordan kan dette begrænses og kan der arbejdes fra banens side uden at laver arbejdesvej igennem vores have?**

**Pkt 4. Nat arbejde på bro og banen .**

Problem.: Forstyrelsen af nat ro.  
Såfremt der skal arbejdes om natten i forbindelse med bro både ved Skanderborgvej og gl. kongevej / sænkning af bane højde/ justering af skråning samt støttemur etablering ønskes der mulighed for alternativ overnatnings mulighed .

**Pkt. 5. Jordforhold i området. Problemer med rystelser og skade på bygninger.**

Problem. Jord forhold i området er sådan at rystelser med arbejde på banen er kraftigt overført til bygninger tæt på grundet de lokal geoteknisk forhold.

Ved Banedanmarks tidligere arbejde med udskiftning af sveller og ny skinner var der voldsom problemer med stærk vibrationer. Undertegnets ejendom fik skade i mureværk.

Pkt 6 . Forsyningsvej og arbejdsplads vej kryds Østeralle/ Gl Kongevej Viby.

Der er idag kun med stor besvær og irriterende for mange at der kommer stor lastbiler med vare i denne kryds. Lastbiler er nød til vender og bakke rundt ned via Gl.kongevej til aflastnings rampe hos Rema1000 .Det vil kunne forværres ved inddragelse af det grøn 3kant og anvendelse af gl kongevej både til vest og øst af Østeralle.

Med venlig hilsen.  
Peter Franklin,  
Østeralle 3  
8260 Viby J.

Indsigelse mod pålæggelse af servitut på vores matrikel ifbm. elektrificering af jernbanen mellem Århus og Fredericia samt høringsvar og bemærkninger til projektet.

Vi kan ikke acceptere, at der opsættes køreledninger langs jernbanen uden, at der yder kompensation for gener til os husejer, som bor meget tæt på banen!

- Vores salgspris på huset bliver reduceret væsentlig som følge de nye elektriske køreledninger.
- Vores stuevinduer i stueetagen og på 1. Sal vender lige ud mod køreledningerne, som efter vores vurdering tager en meget stor del af vores udsigt til fjorden og vandet. Det var jo netop denne udsigt, som vi købte huset for.
- Derudover skæmmer køreledningerne også banestrækningen lige uden for vores hus og der opstår støj fra disse, når der er frostvejr i vintermånederne, som vil genere de husejere, som bor tæt på disse.
- Der er stadig ikke ført bevis for, at der **ikke** er skadelige påvirkninger for personer, som bor tæt på elektriske køreledninger. Vi ønsker derfor en skriftlig garanti fra banedanmark om, at såfremt der opstår skadelige påvirkninger efter opsættelse af køreledningerne, så vil der blive udbetalt en erstatning på minimum kr. 500.000, som skal dække de omkostninger der måtte være ifbm. flytning og salg af huset med et tab.
- Derudover står den en meget høj mobilmast ca. 10 meter fra banen. Vi kan ikke forstå, at den gerne må blive stående, hvis ikke vi må have en f.eks. flagstang stående på 8 meter, som jo støbt ned i jorden.

Vi mener, at banedanmark bør udbetale en væsentlig kompensation til os, idet vores huspris bliver påvirket væsentlig, hvis der bliver opsat køreledninger langs banen mellem Fredericia og Århus. Man kan ikke bare opsætte disse uden kompensation pga. at man ønsker at lave en besparelse på rejsetiden, når ændringen medfører væsentlig forringelse for os som husejer nær jernbanen. Her tænker vi på en forringet salgspris pga manglende fjordudsigt samt de støjgener der opstår i vinterhalvåret ifbm. frostvej.

Indsendt af Brønsbjergvej 7, 7120 Vejle Øst  
Christina og Karsten Nielsen  
Bredballe, den 15/7-2017

**Etablering af ny bro ved Bjertrupvej i Stilling, 8660 Skanderborg.**

I VVM høringen vedr. Elektrificering af bane strækningen mellem Fredericia og Aarhus, fremgår det at man påtænker at etablere en ny bro til betjening af både kørende og gående trafik. Jeg mener at en letbro, som tilgodeser gående og cyklende må være tilstrækkelig, da kun to parceller har vej forbindelse over den nuværende bro, hvoraf den ene parcel også har forbindelse til Niels Bohrs vej. Det må være muligt også at forbinde det andet parcel til Niels Bohrs vej og dermed reducere anlægsudgifterne betragteligt.

**Sanne Munkholm Kjær (SMNK)**

---

**Fra:** Niels Povlsgaard <nielspovlsgaard@gmail.com>  
**Sendt:** 16. juli 2017 23:55  
**Til:** opgraderingfa-ar  
**Cc:** Kim Møller; Hanne og Børge Povlsgaard Jensen; Banedanmark Post  
**Emne:** HØRINGSSVAR - Elektrificering og hastigheds-opgradering Fredericia - Aarhus

**Kategorier:** Er i F2; Høringssvar

Til Banedanmark

**HØRINGSSVAR - Elektrificering og hastigheds-opgradering Fredericia - Aarhus**

Nedenstående høringssvar fremsendes på vegne af fælgende personer:

Hanne Jensen  
ejer af Grumstrupvej 16 (matrikel: 2d)

Børge Povlsgaard  
ejer af landbrug på Grumstrupvej 20, og ejer af markjord på begge sider af banen  
(matrikel: 20g)

Kim Møller  
Niels Povlsgaard  
lejere og beboere af Grumstrupvej 16 igennem 6 år

I VVM redegørelsen er der to mulige løsninger i spil vedr. broen over banen ved Grumstrupvej 16: Enten reetableres og hæves broen eller også nedlægges den.

Vi vil på det kraftigste opfordre til, at broen, og dermed den private fællesvej, som løber over banen, nedlægges.

De to ejendomme vest for banen (Grumstrupvej 12 og 14), som berøres af en eventuel nedlæggelse af broen, har allerede i dag op til flere alternative adgangsveje fra vest via Hovedgårdvej. Derfor vil broen umiddelbart kunne nedlægges uden at det vil være nødvendigt at etablere en ny vejforbindelse til disse ejendomme fra Grumstrupvej.

Børge Povlsgaard er villig til at afhænde jorden vest for banen (matrikel 20g - ca. 70053 kvm.), eventuelt til ejeren af Grumstrupvej 14, som allerede har jord på alle sider af matriklen.

Herved vil passage med landbrugsmaskiner af banen ikke være nødvendig, og hvis jorden afhændes til tredje part, vil der være mulig vejforbindelse via eksisterende vej fra Hovedgårdvej (vest for banen).

En eventuel ny bro, vil betyde at vejens længdeprofil vil blive hævet betydeligt i forhold til den eksisterende situation. Et fremtidigt hævet vejprofil vil medføre, at adgang med landbrugsmaskiner til den del af matrikel 20a som ligger nord for Grumstrupvej, ikke vil være mulig på grund af de hævede skråningsprofiler.

I forhold til ejendommen på Grumstrupvej 16, vil det hævede vejprofil betyde en væsentlig forringelse af ejendommens værdi. I dag følger vejen eksisterende terræn og hæver sig umiddelbart inden den nuværende bro. Det projekterede længdeprofil af vejen hæver sig allerede fra matrikel 2d med en jævn stigning op til en eventuel ny bro. Dette vil medføre, at vejen bliver væsentligt mere fremtrædende fra matriklen, herunder øgede lysgener fra forbipasserende færdsel på vejen.

Den private fællesvej er dimensioneret til færdsel med personbiler. Vi er bekymrede for, at en ny bro vil øge tung trafik forbi Grumstrupvej 16 til erhvervsjendommen Grumstrupvej 14. Boligen på matriklen ligger 2m fra vejen, og vi har store støvgener ved forbikørende trafik. Tung trafik medfører herudover såvel støj som vibrationsgener.

Vi håber, at ovenstående argumenter vil blive taget i betragtning. Vi er meget overraskede over, at en man overvejer at etablere en ny bro, da der er vejadgang til alle ejendomme ved en nedlæggelse af broen. Vi synes ikke, at der ligger et økonomisk incitament i at reetablere broforbindelsen.

Bekræft venligst modtagelsen af fremsendte.

På vegne af de nævnte personer,

Niels Povlsgaard

--

Niels Bjørn Povlsgaard

Grumstrupvej 16,  
DK 8732

T 51909660

**Til:** opgraderingfa-ar (opgraderingfa-ar@BANE.dk)  
**Fra:** Jensen, Rene Brinch (ReneBrinch.Jensen@carlsberg.dk)  
**Titel:** høringssvar  
**Sendt:** 16-07-2017 23:33:07

Hej

Da det ikke er muligt, at skrive på hjemmesiden som i oplyser. Kommer vores indsigelse her.

Da vi er nabo til banen på kirkebakken 7, 7120 Vejle vil vi gerne udtrykke vores bekymring for de servitutter vi er blevet pålagt.

Vi har mange træer langs banen som udover at skærme for banen også tager en del af støjen.

Vi har fra vores terrasse udsigt til vandet. Vi frygter, at få erstattet vores gode udsigt med el master. Dermed nedsættes vores ejendomsværdi og huset gøres usælgeligt, når vi engang skal af med det.

Hvor meget larmer det nye tog?

Kommer der nogen form for støjværn?

Hvem skal fælde træerne?

MVH

Rene Jensen

**Høringssvar**

Da det tilsyneladende ikke er muligt at indgive høringssvar på den pågældende side oplyst, fremsendes denne mail i forhold til pålæggelse af servitut på vores grund i forbindelse med elektrificeringen af banen mellem Aarhus og Fredericia.

Da vores matrikel umiddelbart ligger længere fra banen, end de oplyste meter i forhold til bevoksning på grunden, der kan være til gene for den fremtidige togdrift, ser vi ingen grund til at vores grund pålægges en servitut.

Vi opponerer derfor imod en sådan.

Vi håber naturligvis I vil tage dette til efterretning og regner med at høre fra jer i forhold til det videre forløb.

Med venlig hilsen

Henriette Lauritsen og Christian Leth

Til: opgraderingfa-ar (opgraderingfa-ar@BANE.dk)  
Fra: Vibeke Eckhoff Jensen (vibeke\_eckhoff@hotmail.com)  
Titel: Høringssvar fra Reventlowsvej 41, Viby J vedr. strækningen Fredericia-Aarhus  
Sendt: 16-07-2017 22:25:00

Til Banedanmark  
Høringssvar vedr. elektrificering af jernbanen Fredericia – Aarhus

Afsender ad høringssvar:  
Peter Krai Jensen og Vibeke Eckhoff Jensen

Den 27.4 2017 sender Banedanmark et brev til os, hvoraf det fremgår at der afsøges muligheder for elektrificering og hastighedsopgradering på strækningen Fredericia – Aarhus. Følgende fremgår af brevet "din matrikel vil *ikke* blive berørt af projektet, men der kan opstå støj- og lysgener i forbindelse med anlægsarbejdet. Det fremgår, at der er høringsmøde og at det er muligt at fremsende høringssvar indtil 2.7.2017.

Vi deltog desværre ikke i høringsmødet. Et brev via almindelig post havde i dette tilfælde været på sin plads som supplement til mail.

Vi har har boet ved siden af banen i 28 år og var med sidst, da Banedanmark byggede Station Viby J, og pga proceduren sidst kan man godt miste modet og troen på at man som almindelig borger har noget at skulle have sagt.

Vi kæmpede meget mod den station og det høje trappetårn. Vi satte spørgsmålstejn ved støjgener, ønskede at der ville blive lavet en VVM undersøgelse. INTET blev hørt og vi har nu hvert år siden sammen med naboen, mange gange gennem hvert forår skrevet adskillige opråb i form af mails, som skal få lydstyrken skruet ned.

Som min nabo så rigtigt skriver :

Når vi så hører at trappetårnet skal forhøjes med 2 meter – så undskyld os – er man lige ved at skrike hørt... TÆNK at I ikke kunne forudse den situation dengang – opererer banedanmark ikke med længere tidshorisonter.. NU er fakta måske i virkeligheden at den tunnel som vi bl.a. kæmpede ville have været den bedste løsning?

Man mister modet som borger – mister troen på at en høring er en invitation til at blive hørt – erfaringen fortæller os at høringer i Banedanmarks regi er mere til "pynt" på procesplanen, end de er reelle demokratiske inddragende borger processer. Derfor - når Banedanmark så skriver til os igen om et nyt projekt – så kræver det alle vores kræfter.

Fakta er, at vi har plantet træer og generelt lavet et stort arbejde for at få udsynet til en grim støjmur begrænset, vi har klaget i en uendelighed over støjgener fra stationen – OG så kommer er et nyt uoverskueligt projekt. D

Hvordan kan Banedanmark skrive at projektet ikke berører vores matrikel?? Hvordan skal vi forstå det?

Siden hører vi fra personer, der har deltaget i høringsmødet, at det vil' berøre og vores matrikel. Selve processen minder til forveksling om udelige proces Banedanmark lavede i forbindelse med opførelsen af stationen – hvor vi var 5 husstande som blev orienteret – 5!!!! – ingen andre blev orienteret – før vi protesterede.

Hvorfor melder Banedanmark ikke åbent ud? Hvorfor skal man som borger ind i adskillige vedhæftede links i en mail, hvor der står at ens matricel ikke bliver berørt .. det er ugenomsigtigt, det er forførelse at skrive at en matricel ikke bliver berørt – hvorfor ikke udspecificere, hvilke konsekvenser et påtænkt projekt har for de enkelte matricler??

Den 8.7.17 modtager vi et nyt brev – af dette brev fremgår det så, at vi *alligevel* vil blive ramt af en servitut og at der er ny frist for høringssvar.

Igen skal man ind i en masse dokumenter – hvorfor vedlægges mailen ikke fx billede af de tegninger, hvoraf jeres 10 – 14 og 19 meters linjer fremgår?

Er det bevidst, at det Banedanmark fremsender – og som burde være oplysende – nærmest gemmer alle vigtige oplysninger langt væk i vedhæftede links?

Det virker dybt mistænkeligt. Vi bliver endnu en gang bekræftet i, at Banedanmarks måde at lave høringer og borger inddragelse er sammenligneligt med "kejserens nye klæder"

VI FORVENTER AT BLIVE INVITERET TIL ET NYT HØRINGSMØDE – gerne med langt varsel -fx ultimo august – der er ferisesæson og vi er nogle som er bortrejst i august på ferie.

Og vi vil derudover gerne have tilsendt relevante materiale og information om hvad, der berører vores matricel.

Til jeres orientering vil vi som sidst selvfølgelig igen sætte lys på Banedanmarks ageren overfor politikerne og i pressen.

Alt det ovenstående kan vi kun tilslutte os og vi regner med snarlig respons på dette.

Venlig hilsen  
Peter Krai Jensen og Vibeke Eckhoff Jensen  
Reventlowsvej 41  
8260 Viby J

**Til:** opgraderingfa-ar (opgraderingfa-ar@BANE.dk)  
**Fra:** Bjarne Laursen (spam@djcookie.dk)  
**Titel:** servitut vedr. 32T Daugård by, Daugård  
**Sendt:** 16-07-2017 17:09:05

Hejsa

Den ny servitut kan jeg under ingen måde acceptere, hvis er interesseret i råderet over min matrikel er mere end velkomme til at købe.

Med Venlig Hilsen

Bjarne Laursen

--

Denne e-mail blev kontrolleret for virusser af Avast antivirussoftware.  
<https://www.avast.com/antivirus>

Efter at have set hvorledes Elektrificeringen af jernbanen påvirker min grund, skal jeg komme med flere forslag/krav:

Tallene i teksten fx (1) henviser til vedhæftede referencenumre rent placeringsmæssigt, kortet er hentet her:

<http://banedanmark.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=ed856e5cb140442b80e099e345896219&find>

Jeg kan se, at den ovevejende del af min grund i den yderste trediedel (1), der er beplantet med ca. 20 år gamle normannsgraner, bliver servitutbelagt. Det vil sige, at stort set samtlige træer i det område skal fældes, hvilket jeg mener, at jeg skal have kompensation for.

Som sagerne står, mener jeg det er rimeligt, at I derefter eksproprierer denne del af grunden (1) frem til jeres grund (12), da den som servitutbelagt ikke længere vil have noget formål til benyttelse af mig eller kommende ejere.

Jeg har for nogle år siden købt et Stoker-fyr, hvortil der både kan benyttes træpiller og brænde. Meningen med skoven var, at fælde den efter behov, for at benytte den som brænde og plante nye træer løbende. Dette er sådan set umuligt nu, med de planer I har lagt for dagen, hvilket markant fordyrer mine omkostninger til træpiller til opvarmning.

Derudover bliver ejendomsvurderingen og salgsprisen ved salg af huset ligeledes lavere og jeg kan imødesee et stort økonomisk tab, da ejendommen bliver vanskeligere at sælge, når den er servitutbelagt. Det bør der ligeledes kompenseres for.

Oppe ved huset, der ligger i den brede ende af grunden (8), har jeg nogle frugttræer foran og bagved huset ud imod banen, som det også ser ud til, at I vil kræve fældet tillige med et mindst 100 år gammelt birketræ, hvilket ligeledes burde udvirke en kompensation. Da dette træ suger enorme mængder vand, er jeg bekymret for, når det bliver fældet, at grundvandet – eller det vand, som træet ikke suger mere, vil give problemer med fugt i huset, således at det måske bliver nødvendigt at lægge dræn ned ved huset for at forhindre dette.

Derudover vil jeg gerne bede om, at den hæk-lignende bevoksning der er imellem banen og min grund ved huset bliver bevaret, for at skærme mig imod lyset der kommer fra togene og ligeledes dæmper støjen lidt. Det skal i den forbindelse bemærkes, at jeg er meget utilfreds med, at der blive skåret meget heftigt ned/ind fra banesiden ind imod min grund, når der beskæres hegn langs banen.

Jeg vil til hver en tid forbeholde mig ret til at kræve hegn opsat imellem min grund og banen, dersom der bliver for åbnet ud imod banen ved arbejdet før og efter Elektrificeringen.

En jordvold ud mod banen i op til 10 meter grænsen kan eventuelt også komme på tale – dette fordrer dog at den etableres op til 10 meter grænsen og det areal (7) den etableres på eksproprieres.

BaneDanmark har et stykke rektangulært jord ind imod vores grund (12), hvorpå der også skal fældes træer. Her skal det bemærkes, at jeg ønsker I opsætter et hegn imellem jeres grund og min ud imod banen, for at skærme mig for lyset fra togene om natten imod mit soveværelsesvindue, især fordi det er et sted, hvor der også ofte er natarbejde ved sporskifterne – eller:

Jeg har yderligere et forslag til hvorledes BaneDanmark og jeg kan justere lidt på ejerforholdene omkring vores grunde ud imod banen. Jeg ved, at BaneDanmark-skoven er fredsskov, men dette bliver jo nok ophævet med de ændringer, der nu skal ske ved elektrificeringen.

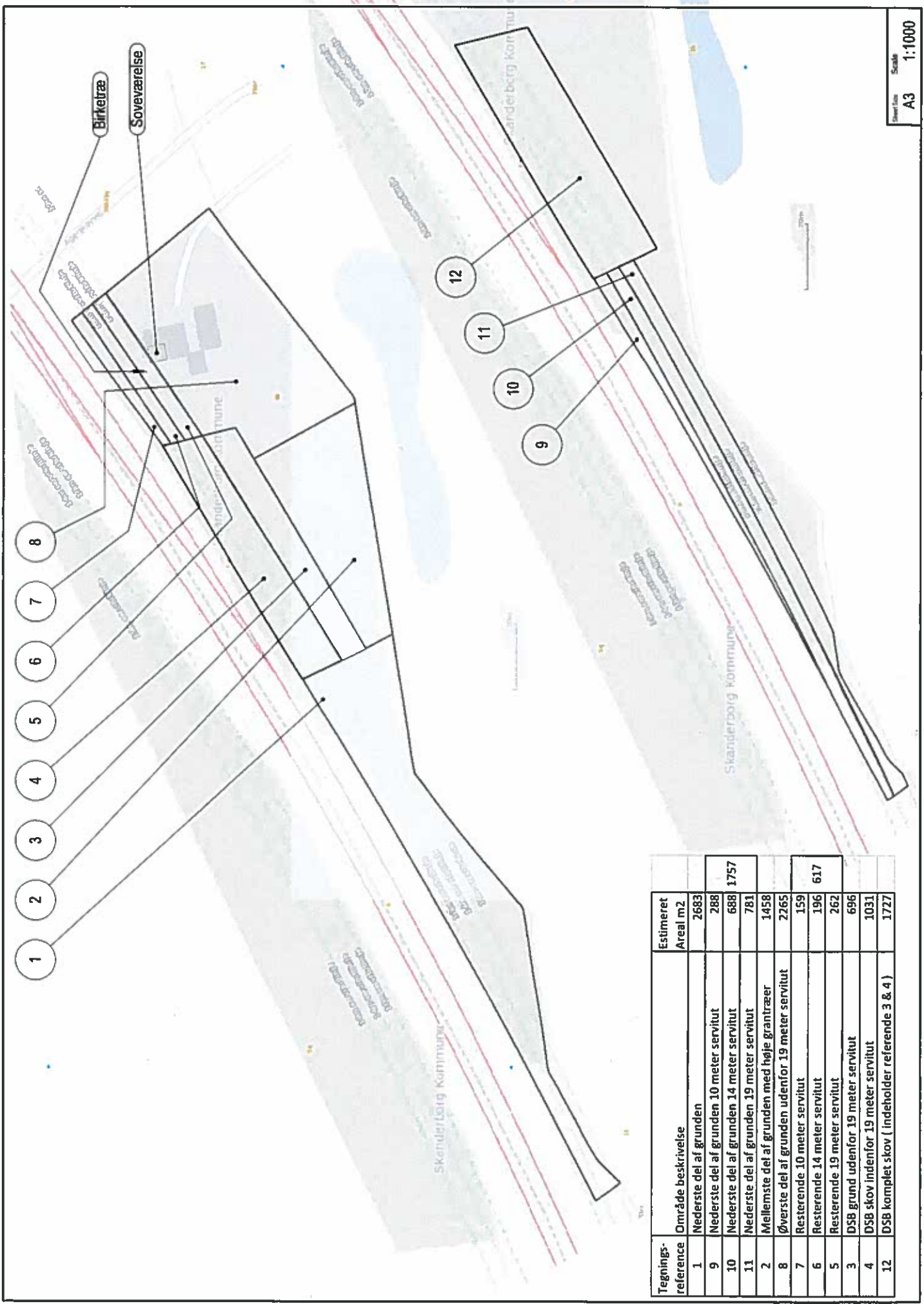
Det lyder som følger: BaneDanmark fælder hele deres skov (12) samt normannsgraner på dele af min grund (2) næsten ud til Sommerbækken, så der står et par rækker grantræer tilbage. Samt udjævner den jordvold der er imellem vores grunde (også ind imod mine frugttræer, (ikke dem der skal fældes) og jævner grunden og beplanter den med græs. Der er en jordvold imellem (2) og (3), den kunne jeg godt tænke mig blev flyttet ind på (4), således at den fungerer som skel og støjvold imellem banen og min grund. Denne vold ville være fin at have på grund (4) samt op mod (5), (6) og (7) placeret på grund (4), så skal der heller ikke sættes hegn op der. Det stykke der er servitutbelagt vil jeg ikke have noget med at gøre (hvor jordvolden bl.a. vil være), men den øvrige BaneDanmark-grund ind imod min grund vil jeg gerne have mageskiftet (3) med tilsvarende areal fra den nederste del (1) af min grund - og den resterende grund (1) have kompensation for.

Når jeg vil have fældet træerne på min egen grund med Normannsgraner er årsagen den, at jeg vil gøre grunden mere attraktiv for kommende ejere, når den ikke længere er en sammenhængende skov med den nederste del af min grund (1) og dermed håber, at jeg får begrænset det økonomiske tab ved at grunden bliver servitutbelagt.

Sluttelig vil jeg gøre opmærksom på, at der på min grund lever: Råvildt (specielt på grund (1), egern (både sorte og røde samt blanding af dem), salamander, frøer, tudser og vinbjergsnegle udover mange forskellige fuglearter, som jeg fodrer året rundt med solsikkefrø.

Jeg ser frem til jeres positive reaktion på ovennævnte og dialog om samme.

Med venlig hilsen  
Annie Malmgren



Tegnings-reference	Område beskrivelse	Estimeret Areal m2
1	Nederste del af grunden	2683
9	Nederste del af grunden 10 meter servitut	288
10	Nederste del af grunden 14 meter servitut	688
11	Nederste del af grunden 19 meter servitut	781
2	Mellemste del af grunden med høje grantræer	1458
8	Øverste del af grunden udenfor 19 meter servitut	2265
7	Resterende 10 meter servitut	159
6	Resterende 14 meter servitut	196
5	Resterende 19 meter servitut	262
3	DSB grund udenfor 19 meter servitut	696
4	DSB skov indenfor 19 meter servitut	1031
12	DSB komplet skov ( indeholder referende 3 & 4 )	1727

**Til:** opgraderingfa-ar (opgraderingfa-ar@BANE.dk)  
**Fra:** Christoffer Pedersen (chopper-racing@hotmail.com)  
**Titel:** Ikke muligt at sende høringssvar.  
**Sendt:** 16-07-2017 12:26:15

Indsendelse af høringssvar er ikke muligt via det link, som er lagt op på bane.dk/Fredericia-aarhus  
Om dette blot er en "fejl" for at undgå at få høringer ind, fra borger der bliver ramt af elektrificeringen eller hvad, ja det kan man jo kun gisne om som ramt borger.

Da min ejendom er en gammel ledvogter bygning, så vil mit matrikel nummer bliver meget hårdt ramt eldriftsservitut, og jeg mener ikke bare at i kan begrænse min brug af min private grund så kraftigt, uden nogen form for kompensation. For er det muligt som nabo bare at gøre det, så vil jeg nu forsøge at få pålagt en servitut på min nabo, hvor der står at der kun må køres med tog mellem 12:00 og 12:30 i hverdagene og ikke i weekenderne.

10 metergr nsen er helt inde og ramme min bygning, og 14-19 meter grænsen rammer noget der ligner ca 90 % af min grund.

Så derfor som det ser ud, så har i jo nærmest mere bestemmelse over mit matrikel nummer, end jeg som ejer af matrikel numret har.

Det mener jeg ikke kan være rigtigt, at i bare på den måde kan begrænse mit brug af grunden så kraftigt, og derved også gøre ejendommen mindre værd, uden nogen form for kompensation, eller købs tilbud, når det ramme så stor en del af min grund.

Og ikke nok med at i forringer min værdi af min ejendom, så vil jeg også blive pålagt udgifter til beskæring, og ALT mit støjværn mod banen vil blive kortet helt ned, således at det ikke har nogen virkning, og derved give mere støj, som igen nedsætter værdien.

Jeg mener derfor at BaneDanmark enten må løsne på de servitutter, som de har planer om at pålægge mit matrikel nummer, og holde mig skadesfri i forbindelse med opsætningen af el ledningerne, eller komme med et tilbud på kompensation for de tab jeg kommer til at lide p ga denne  ndring.

Mvh  
Christoffer Pedersen  
Grumstrupvej 5  
8660 Skanderborg

Viby J den 16. juli 2017

Vedr. Høring om elektrificeringsprojekt "Elektrificering og hastigheds-opgradering Fredericia – Aarhus"

Pkt. 1.

**Midlertidig ekspropriation:**

Midlertidig ekspropriation af området mod øst og syd for broerne, Skanderborgvej og Gl. Kongevej. Området er i dag bevokset med buske og træer der virker som et meget fin og effektivt værn mod synlighed og støj fra trafikken langs banen.

**Forslag:**

Det ønskes, at der generelt fjernes så lidt af bevoksning som muligt og at området reetableres med en tilsvarende bevoksning i tæthed og højde.

- Ad 1.  
Der ønskes et drøftende opstartsmøde med entreprenørerne inden der foretages ekspropriation af haverne syd-vest for broen for at gennemgå mulighederne for pladsbehov og adgang til skråningen
- Ad 1.  
I forbindelse med nat arbejder i området ønskes der forhandlinger om alternative overnatnings muligheder i arbejdsperioden
- Ad 1.  
I forbindelse med arbejder tæt mod privat ejendom ønskes der mulighed for dialog med entreprenøren om foranstaltninger som kan sikre at sætningskader på privat bolig minimeres

Pkt. 2.

**Fodgængebro ved Gl. Kongevej 8260 Viby J**

En forhøjelse af broen vil sammen med fjernelse af bevoksningen, som i dag skærmer området, betyde at der kommer et betydeligt indkig i huse og haver, hvor dette som sagt i dag er skærmet godt af.

**Forslag:**

Broens rækværk kunne med fordel erstattes af en ny og lukket gangbro f.eks. med matteret glas. Dette vil kunne nedsætte indkig i private haver i området og sikre at personer ikke har adgang til køreledninger under broens dæk. Derudover kunne en lukket bro også nedsætte muligheden for at der smides affald og genstande på banearealet som det ofte ses i dag.

Venlig hilsen  
Morten Frydenlund  
Øster Alle 5  
8260 Viby J

**Til:** opgraderingfa-ar (opgraderingfa-ar@BANE.dk)  
**Cc:** piastab@yahoo.dk (piastab@yahoo.dk), bechshot@gmail.com (bechshot@gmail.com)  
**Fra:** Pia Stab (psn@aarhus.dk)  
**Titel:** Høringssvar fra Reventlowsvej 43 Viby J vedr. strækningen Fredericia- Aarhus  
**Sendt:** 16-07-2017 10:04:39

Til Banedanmark  
Høringssvar vedr. elektrificering af jernbanen Fredericia – Aarhus

Afsender ad høringssvar:  
Ole Bech og Pia Stab, Reventlowsvej 43, 8260 Viby J

Den 27.4 2017 sender Banedanmark et brev til os, hvoraf det fremgår at der afsøges muligheder for elektrificering og hastighedsopgradering på strækningen Fredericia – Aarhus.

Følgende fremgår af brevet "din matrikel vil *ikke* blive berørt af projektet, men der kan opstå støj- og lysgener i forbindelse med anlægsarbejdet.

Det fremgår, at der er høringsmøde og at det er muligt at fremsende høringssvar indtil 2.7.2017.

Vi fravalgte desværre at deltage i høringsmødet.

Når man har boet ved siden af banen i 20 år og ikke mindst var med sidst, da Banedanmark byggede Station Viby J, så mister man desværre modet og troen på at man som almindelig borger har noget at skulle have sagt.

Vi kæmpede meget mod den station og det høje trappetårn. Vi satte spørgsmålstejn ved støjgener, ønskede at der ville blive lavet en VVM undersøgelse.

INTET blev hørt og vi har nu hvert år siden mange gange gennem hvert forår skrevet adskillige opråb i form af mails, som skal få lydstyrken skruet ned.

Når vi så hører at trappetårnet skal forhøjes med 2 meter – så undskyld os – er man lige ved at skrike hørt... TÆNK at I ikke kunne forudse den situation dengang – opererer banedanmark ikke med længere tidshorisonter.. NU er fakta måske i virkeligheden at den tunnel som vi bl.a. kæmpede ville have været den bedste løsning?

Man mister modet som borger – mister troen på at en høring er en invitation til at blive hørt – erfaringen fortæller os at høringer i Banedanmarks regi er mere til "pynt" på procesplanen, end de er reelle demokratiske inddragende borger processer. Derfor - når Banedanmark så skriver til os igen om et nyt projekt – så kræver det alle vores kræfter.

Fakta er, at vi har plantet træer og generelt lavet et stort arbejde for at få udsynet til en grim støjmur begrænset, vi har klaget i en uendelighed over støjgener fra stationen – OG så kommer er et nyt uoverskueligt projekt. D

Hvordan kan Banedanmark skrive at projektet ikke berører vores matrikel?? Hvordan skal vi forstå det?

Siden hører vi fra personer, der har deltaget i høringsmødet, at det vil' berøre og vores matrikel. Selve processen minder til forveksling om uduelige proces Banedanmark lavede i forbindelse med opførelsen af stationen – hvor vi var 5 husstande som blev orienteret – 5!!!! – ingen andre blev orienteret – før vi protesterede.

Hvorfor melder Banedanmark ikke åbent ud? Hvorfor skal man som borger ind i adskillige vedhæftede links i en mail, hvor der står at ens matrikel ikke bliver berørt .. det er ugenomsigtigt, det er forførelse at skrive at en matrikel ikke bliver berørt – hvorfor ikke udspecificere, hvilke konsekvenser et påtænkt projekt har for de enkelte matrikler??

Den 8.7.17 modtager vi et nyt brev – af dette brev fremgår det så, at vi *alligevel* vil blive ramt af en servitut og at der er ny frist for høringssvar.

Igen skal man ind i en masse dokumenter – hvorfor vedlægges mailen ikke fx billede af de tegninger, hvoraf jeres 10 – 14 og 19 meters linjer fremgår?

Er det bevidst, at det Banedanmark fremsender – og som burde være oplysende – nærmest gemmer alle vigtige oplysninger langt væk i vedhæftede links?

Det virker dybt mistænkeligt. Vi bliver endnu en gang bekræftet i, at Banedanmarks måde at lave høringer og borger inddragelse er sammenligneligt med "kejserens nye klæder"

VI FORVENTER AT BLIVE INVITERET TIL ET NYT HØRINGSMØDE – gerne med langt varsel -fx ultimo august – der er ferietid og vi er nogle som er bortrejst i august på ferie.

Og vi vil derudover gerne have tilsendt relevante materiale og information om hvad, der berører vores matrikel.  
Til jeres orientering vil vi som sidst selvfølgelig igen sætte lys på Banedanmarks ageren overfor politikerne og i pressen.

Venlig hilsen  
Ole Bech og Pia Stab  
Reventlowsvej 43  
8260 Viby J

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

Også sendt som mail til [opgraderingfa-ar@bane.dk](mailto: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](mailto: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