

Høring Aalborg 31/10-2016

Referat fra borgermøde for Elektrificering og hastighedsopgradering Aarhus H.-Lindholm

Borgermødet blev afholdt den 31. oktober 2016 i Gigantium i Aalborg.

Der var 84 fremmødte til mødet foruden de tilstedeværende fra Banedanmark og Aalborg Kommune. Borgermødet varede fra kl. 19 til kl. 21.00. Både før mødet, i pausen og efter mødet var det muligt for de fremmødte at tale med repræsentanter for Banedanmark og få svar på konkrete spørgsmål om projektets påvirkninger og indhold. Der var stor interesse for at benytte denne mulighed.

Første del af mødet bestod i et oplæg fra Betina Lose, sektionschef i Banedanmark, og Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark, med gennemgang af det overordnede projekt, det lokale forløb, gener i anlægs- og driftsfaserne samt projektets perspektiver og fordele. Betina Lose rundede af med at fortælle om den videre proces, som er:

- Den offentlige høring kører indtil den 27. november 2016
- Høringsnotatet offentliggøres efterfølgende, dvs. i løbet af foråret 2017, på Banedanmarks hjemmeside. Herefter indledes den politiske beslutningsproces.

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

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

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

Referat af debatten

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

Omvejskørsel, broer og overkørsler

Spørgsmål: Jonas Bak

I snakker om at føre trafikken fra Engkildevej og ind i området ved Østerådalen. Engkildevej er i dag temmelig befærdet. Bliver trafikken lettere?

Svar: Martin Holst Fischer, afdelingsleder, Aalborg Kommune

Når egnsplanvejprojektet er færdigt og koblet på E45 – efter planen i begyndelsen af 2018 – bliver Engkildevej en blind vej. Det betyder, at den eneste trafik fra Skalborg og ned ad Engkildevej vil være til p-pladserne via grusvejen.

Spørgsmål: Elin Danielsen

Når det vurderes, at trafikken på broerne ved Planetvej og Mariedalsvej er uvæsentlig, hvilket grundlag er det så baseret på? Eller sagt med andre ord: Hvor meget trafik skal der til (gående og cyklende), før vi får erstatning i form af en ny bro?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Trafiktallene for gang- og cykeltrafik i kommunerne er typisk sparsomme, så det handler ofte om lokalkendskab. På broen ved Planetvej er der en del stitrafik, så her skal vi kigge på, at der muligvis skal laves en stibro. Det undersøger Banedanmark i den resterende høringsperiode og lægger et forslag frem til, hvordan det bedst håndteres. Der er ikke overordnede retningslinjer for Banedanmarks vurdering af, hvor meget trafik der kræves for at erstatte en bro, så det er en samlet vurdering af bl.a. trafikmængden, formålet med trafikken, afstand til andre broer, mulige tekniske løsninger og adgangsforhold. Der er forholdsvis begrænset biltrafik via Planetvej, men der skal fortsat opretholdes biladgang til kolonihaveområdet. En vejbro på samme sted vil være uhensigtsmæssig, da det vil kræve ekspropriationer af ejendomme på begge sider af banen. Derfor har Banedanmark foreslået en vejforbindelse til området via Engkildevej. Vi undersøger som nævnt stiforbindelsen, og lægger efter høringsperioden et forslag frem til, hvordan det bedst håndteres

Spørgsmål: Preben Clemmensen, Planetvej 6

Vedrørende nedlæggelse af broerne ved Vester Mariendal Skole og Planetvej: Vi er mange, der er glade for, at biltrafikken til kolonihaverne ikke længere skal gå over broen ved Planetvej. Men har projektet ikke overset nogle ting – herunder hvor mange der i dag bruger broerne samt adgangsforhold for handicappede fra skolen til Østerådalen? Vi er en gruppe borgere, der har startet en underskriftsindsamling, og på otte dage har vi samlet næsten 400 underskrifter for at bevare de to overgange. Det håber jeg, I vil tage med i jeres overvejelser. Vi fortsætter indsamlingen høringsfasen ud.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Tak for underskrifterne. I Banedanmark har vi noteret os, at der er stor lokal interesse for stiforbindelserne, og at vi muligvis har undervurderet trafikmængden i form af gående og cyklende via broen ved Planetvej i vores hidtidige undersøgelser. Banedanmark ser på de samlede forhold, bl.a. adgang til rekreative arealer og adgangsforhold for handicappede, som kræver særlige løsninger. Vi har i dag fået nye oplysninger og de gode ideer, tager Banedanmark med i det fremadrettede arbejde med projektet, enten som en del af hovedprojektet eller som lokale tilvalgs løsninger. Underskriftsindsamlingen og øvrige input fra den offentlige høring tages med i det fortsatte arbejde frem mod den politiske beslutningsproces.

Spørgsmål: Jesper Stoumann, skoleleder, Vester Mariendal Skole

Har man gjort sig overvejelser om trafiksikkerheden for skolebørn på Over Kæret, hvis de fremover skal den vej?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

De fremlagte løsninger skal være trafiksikre, og det mener Banedanmark også, Over Kæret er i dag.

Opfølgende spørgsmål: Jesper Stoumann, skoleleder, Vester Mariendal Skole

Hvorfor sænker man ikke sporene de "få hundrede meter" før Over Kæret, som det er beskrevet i Banedanmarks materiale?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Sporsænkningen under Over Kæret er en relativt lille sporsænkning, som ikke umiddelbart giver mulighed for sporsænkning under Over Kæret også – i hvert fald ikke uden meromkostninger. En ny stibro ved Vester Mariendal Skole vil formentlig være en bedre løsning, både teknisk og økonomisk. Det afhænger af en teknisk vurdering.

Spørgsmål: Robert Knudsen, formand for skolebestyrelsen, Vester Mariendal Skole

Vester Mariendal Skole får de kommende år op imod 80 nye elever med indlæringsvanskeligheder, som er et pænt ord for hjerneskadede. Det er elever med ganghandicap og elever, som sidder i kørestol. Med ca. 110-120 handicappede elever bliver skolen en slags regionalt center for denne type elever. Vi har derfor i hele vores planlægning regnet med adgang til Østerådalen for at kunne leve op til folkeskoleloven. Det mener jeg er værd at tage med.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Det er noteret som et godt nyt indspark. Banedanmark var ikke opmærksomme på problematikken før.

Spørgsmål: Mike White, formand for cyklistforbundet i Aalborg

Lige en rettelse: Mariendalsvej er ikke en vej, jeg kender til. Jeg tror, der menes Vester Mariendal eller Stjernevej. Det bør I lave om for en god ordens skyld. Stibroen syd for Over Kæret har stor rekreativ værdi som del af en større helhed i Østerådal-området. På trods af den brede cykelsti på Over Kæret føles det utrygt for cyklisterne. Desuden er trapper ikke praktisk for kørestolsbrugere, og cyklister er ikke glade for at skulle køre en større omvej. Det er en væsentlig del af ideen med det rekreative område og målet om at fremme blød trafik, at man kan færdes i områder, hvor man er fri for luftforurening. Projektet harmonerer meget dårligt med denne tilgang. Jeg synes, man skulle overveje at bruge penge på en cykel-/gangbro, en meget enkel konstruktion. Hvad koster det egentlig?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Banedanmark har endnu ikke beregnet konkrete anlægsoverslag eller en prissætning af projektet som led i VVM-arbejdet. Det er noget af det, vi kigger på i næste fase af projektet. Derfor kan jeg ikke give dig et tal. Banedanmark har noteret, at der er forhold vedrørende både cyklister, skolebørn og handicappede samt trafiksikkerhedsmæssige forhold, som skal håndteres.

Spørgsmål: Jacob og Anja Trøjborg, Hjortevej 45

Hvis der skal laves en ny bro ved Hjortevej, kan den så laves med spiral ligesom broerne ved Byplanvej Skole over Gugvej? Den kræver meget lidt plads.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det kan man givetvis. Jeg kender dog ikke den specifikke bro.

Supplerende svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Det lyder som et sted, hvor man har haft meget lidt plads og derfor har valgt en mindre pladskrævende løsning. Den konkrete tekniske udformning skal tilpasses efter f.eks. behovet for arealinddragelse og tilgængelighed. Banedanmark har noteret dit forslag.

Opfølgende svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Jeg har noteret, at vi bør undersøge en spiralløsning.

Opfølgende spørgsmål: Jacob Trøjborg, Hjortevej 45

Hvorfor ikke nedlægge broen ved Hjortevej helt? Der er jo gode kørselsforhold fra Dall Villaby til Aalborg Storcenter.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

I modsætning til f.eks. Planetvej har vi måske her overvurderet stitrafikken lidt, kan jeg forstå på din betragtning.

Opfølgende kommentar: Mike White, formand for cyklistforbundet i Aalborg

Nej. Hjortevej har siden 1980 fungeret som cykel-/gangbro. Derfor skal broen erstattes med noget andet, der tjener samme formål.

Supplerende spørgsmål: Jacob Trøjborg, Hjortevej 45

Hvor meget hæves broen på Hjortevej?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Fordi broen laves til en stibro, kan vi nøjes med at hæve den så lidt, at vi ikke skal bruge jord fra ejendommene på vestsiden af banen. I omegnen af en halv meter. Broens fremtidige højde afhænger af rampernes højde. En stibro skal typisk ikke hæves så meget.

Supplerende spørgsmål: Jacob Trøjborg, Hjortevej 45

Kan gangbroen evt. erstattes af stålbro?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

De enkelte brokonstruktioner er ikke afklaret på nuværende tidspunkt. En gangbro af denne type vil typisk være en stålbro og en tynd konstruktion. Dermed ikke sagt, at det også vil være det, vi gør det specifikke sted. Det afhænger bl.a. af valg af entreprenør.

Opfølgende spørgsmål: Jacob Trøjborg, Hjortevej 45

Den væg, I laver i min baghave, hvordan kommer den til at se ud?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Støttemuren er et alternativ til at inddrage areal fra banens naboer for at lave en ende af en skråning. Den kan laves af stål, beton eller sten.

Opfølgende spørgsmål: Jacob Trøjborg, Hjortevej 45

Hvad med selve skråningerne – reetableres beplantningen?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Der skal bruges en del jord i projektet, også langs Hjortevej. Der skal køres med køretøjer, hamres noget ned i jorden og laves byggeplads. Det roder naturligvis. Men det er et midlertidigt eksproprieret areal, som bagefter genetableres, eller der udbetales erstatning, som man selv kan bruge til genetablering. Erstatningen fastsættes af kommissarius.

Spørgsmål: Anders Pedersen

Skal Vesterbro fornys?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Ikke som led i dette projekt, men ja, formentlig i løbet af en kortere årrække. Dette skyldes broens alder og slid.

Spørgsmål: Dorte Nielsen, Svenstrupvej

Svenstrup har en rideskole, som indimellem benytter broen ved Runesvinget. Der kommer nogle gange 35 islændere, som ikke har andre muligheder for at komme andre veje.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Den risiko har vi ikke været specifikt opmærksomme på. Heste kan godt gå over en stibro. Men muligvis ikke på en gang.

[Tekniske løsninger og pendling](#)

Spørgsmål: Sebastian Frische

I siger, at 54 broer mellem Aarhus og Aalborg er for lave, men I siger ikke, hvor høje de skal være. Hvor høje skal de være, og hvilke præmisser hviler disse højder på?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Broernes påkrævede højde afhænger naturligvis af, at der skal være plads til det ny køreledningsanlæg. Køreledningsanlægget fylder ikke nødvendigvis det samme alle steder, og desuden afhænger højden af den hastighed, der skal køres med på det konkrete sted. Højere hastighed medfører krav om højere frihøjde.

Broens længde – altså hvor langt den strækker sig over jernbanen – har også en del at sige mht. ophængning af kørestrømsanlægget.

Opfølgende spørgsmål: Sebastian Frische

Hvad er den typiske hastighed? Og hvilken hastighed skal der forventeligt køres ved Planetvej, Mariedal, Hjortevej, hvor togene i dag kører ca. 120 km/t? I jeres egne papirer skriver I, at de 120 km/t kræver en brohøjde på 5,27 m.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Tallet kommer an på de tekniske løsninger.

Opfølgende spørgsmål: Sebastian Frische

Hvis toget kører 120 km/t ud til Svenstrup, og I med elektrificeringen sætter det op til – lad os sige – 160 km/t ud af Aalborg, for jeg tror ikke på, I kører 200 km/t der, hvor meget vinder jeg så? Jeg kan godt fortælle dig det: 10 sekunder per dag. Altså 4 minutter på en måned. I taler om at afveje forskellige hensyn. Det er mine hensyn, I skal afveje – om tid og livskvalitet.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Banedanmark undersøger det, som er besluttet at undersøge fra politisk hold. I dette tilfælde hastighedsopgradering til 200 km/t. Vi bygger ikke mere end det, vi er blevet bedt om. Hvis man vil noget andet politisk, kan man bygge et anlæg, som kan noget andet. Vi bygger ikke ting, der er unødvendige.

Spørgsmål: Per Rosted Larsen

Jeg kan ikke se meget fremtidssikring i projektet. Og det er utrolig grimt med hængende kørestrøm. Hvorfor laver man ikke en skinne i bunden med strøm i? Altså hvorfor lægger man ikke køreledningerne i jorden/skinnerne?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Din kommentar er måske i virkeligheden mere et indlæg om, hvad man vil i fremtiden end et spørgsmål knyttet til det arbejde, som Banedanmark er blevet bedt om at foretage i relation til dette projekt. De løsninger, du nævner, kan sagtens være en god ide, men det er ikke den opgave, Banedanmark er givet her. Projektet handler ikke kun om at sætte hastigheden op, men også om miljøhensyn, økonomi og besparelser på vedligehold o.a. I den sammenhæng er et ophængt køreledningsanlæg i master en kendt teknologi, som allerede er udrullet på markedet, og som derfor ikke skal udvikles andre steder. Det betyder også, at vi kan køre over grænserne.

Supplerende svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Man kan notere sig, at der ligesom i folketingsalen er uenighed om, hvad man vil med jernbanen, bl.a. angående rejsetidsbesparelser og elektrificering. Beslutninger af denne art medfører både glæder for nogle og bekymringer for andre.

Spørgsmål: Lisbeth

Hvor langt kan man grave skinnerne ned?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Jo dybere skinnerne skal sænkes, jo stejlere eller længere skal ramperne være. I dette projekt er det op til godt 1 m, skinnerne foreslås sænket. Det kan nogle steder give problemer ift. økonomi, grundvand, fundamenter o.a. Så Banedanmark er ikke i udgangspunktet glade for meget dybe sporsænkninger. Men nogle steder er det nødvendigt.

Supplerende kommentar: Lisbeth

Flere cykelbroer er godt at fastholde i vores miljø. Og det er generelt godt at arbejde med miljø. Det har været en spændende aften.

[Tidsplan, økonomi og den politiske beslutningsproces](#)

Spørgsmål: Jacob Trøjborg, Hjortevej 45

Hvornår skal broen på Hjortevej laves?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Tidsplanen lægges fast i et samspil med signalprogrammet, fornyelsesarbejder og en række andre projekter. Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt til at sige præcist, men det er ikke i morgen. Broarbejdet kan først lægges efter den politiske beslutningsproces og projekteringsforløbet, som formentlig tager 1-2 år. Derfor er det næppe realistisk at forvente igangsætning før 2020.

Spørgsmål: Ukendt spørger

Der er mange byggeprojekter i gang. Er de i gang samtidig? Og er det muligt at opretholde togdriften? Hvad er planen for det? Hvordan påvirkes borgerne?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Det er komplekst. I Banedanmark kigger vi på de mange projekters udførelsesrækkefølge og det, som man kalder stadiplanlægning, altså hvor mange projekter kan vi styre samtidig. Jeg kan ikke give dig et klart svar på det, men jeg kan forsikre dig, at Banedanmark regner på det. Det er et meget kompliceret puslespil. Det afhænger også af, om de mange projekter vedtages i deres helhed.

Supplerende svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

På det lokale plan er det også sådan, at flere projekter samtidig giver bindinger, bl.a. når en bro lukkes, mens der er omkørsel via en anden. Der kan vi i hvert fald ikke lukke begge samtidig, uden at spærre for al vejtrafik. Men naturligvis gennemfører man ikke et projekt af denne type, uden at pendlere og andre kan mærke det.

Opfølgende spørgsmål: Ukendt spørger

Er banen i drift i hele perioden?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det kan vi ikke love. Det kan f.eks. blive nødvendigt og vise sig at være mere fordelagtigt og mindre forstyrrende for eksempel at lukke en mindre strækning i en periode, f.eks. i sommerferien, for at få et så smidigt forløb som muligt. I de tilfælde vil der typisk være indsat busser i stedet.

Spørgsmål: Jonas

Hvornår bliver der truffet afgørelse om projektet?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Vi fremlægger materialet til den politiske beslutningsproces i udgangen af februar 2017. Det videre beslutningsforløb er ikke under Banedanmarks kontrol. Vi håber og tror dog på en beslutning i løbet af efteråret 2017.