

VVM-høring, Elektrificering og hastighedsopgradering Aarhus H.-Lindholm

Referat fra borgermøde i Randers

Borgermødet blev afholdt den 10. oktober 2016 i Assentofthallerne i Randers Kommune.

Der var 61 fremmødte til mødet foruden de tilstedeværende fra Banedanmark og Randers Kommune. Borgermødet varede fra kl. 19 til kl. ca. 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 Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark, og Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark, med gennemgang af det overordnede projekt, de lokale forhold, gener i anlægs- og driftsfaserne samt projektets perspektiver og formål. Lars Deigaard rundede af med at fortælle om den videre proces, som er:

- Den offentlige høring kører indtil den 27. november 2016
- Høringsnotatet offentliggøres efterfølgende, på Banedanmarks hjemmeside.
- Herefter indledes den politiske beslutningsproces.

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

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

Efter pausen var der debat og spørgsmål fra salen i ca. 45 minutter. 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: Niels Jørgen Christiansen, Ørrildvej 73, Kousted

Hvorfor ændrer man ikke banens kurve mellem Bjerregrav Station og Kousted, i stedet for mellem Kousted og Ørrild, da dette vil betyde, at der ikke skal laves ny vej, samt at ejendommene i Kousted vil forblive uberørt af projektet og andre huse ikke værdiforringes? Det undrer mig lidt, da det jo er et S-forløb, der kommer der. Der har man valgt at rette kurven i den sidste kurve i S'et. Hvis man nu havde valgt at rette kurven i den første del af S'et, der går mellem Bjerregrav Station og Kousted, så kom man ud over at skulle lave nye veje og alt, hvad det medfører af at rive huse ned og værdiforringe andre huse.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Mange muligheder for kurveudretning er undersøgt på hele strækningen. Alle steder har det en vis effekt på, hvilken hastighed og hvilken rejsetidsreduktion man kan få ud af det. Fokus på især strækningen mellem Randers og Hobro, hvor togene i forvejen kører 160-180 km/t i dag, var tilvalget, hvor togene kan køre helt op til 200 km/t. Vil man det, kræver det, at man gør det over en længere strækning ad gangen. Hvis toget skal accelerere op og ned, får man nemlig ikke lige så meget køretid ud af det. Så pointen her har været at finde flere kurver i træk, hvor man kan gøre noget ved hastigheden. Kurven mellem Ørrild og Kousted hænger sammen med en del kurver nord for, som ligger i Mariagerfjord Kommune. Det giver tilsammen et ret langt forløb, hvor det er muligt at hæve hastigheden.

Opfølgende spørgsmål: Niels Jørgen Christiansen, Ørrildvej 73, Kousted

Om du retter den ene eller anden side ud, den ene ende af S'et eller den anden, det giver den samme effekt i forløbet. Jeg har lavet et kort, I kan kigge på.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det er ikke altid rigtigt, at det giver effekt. Der er ret store bindinger i, hvordan man kan lave de her kurver. Men hvis spørgeren har et specifikt forslag, vil Banedanmark meget gerne se det. **Efterfølgende har borgeren indgivet et hørings svar som Banedanmark behandler i Høringsnotatet som bliver offentliggjort når høringen er afsluttet.**

Spørgsmål: Johan Storm Møller, Robert Fultons Vej 11, 8920 Randers NV

Angående nyopførte broer. Det er sørgeligt, at de helt nyopførte broer ikke er brede nok til, at de største/bredeste såsæt og mejetærskere kan passere broer og gelændere. Vi fik opført en ny bro i 2014, tror jeg det var, hvor en ældre bro skulle nedrives, og en anden skulle bygges om. Den bro er vi rimelig tilfredse med, men der er det problem, at såsæt og mejetærskere ikke kan komme over, fordi gelænderet er sat sådan, at der er for smalt til gennemkørsel med større maskiner end dem, jeg kører med i dag. Hvis gelænderet blev lavet om, tror jeg, det ville kunne lade sig gøre, for selve kørebanen er bredere end det, som er afgrænset af gelænderet.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Der er tale om en eksisterende bro, som er høj nok til, at elektrificeringen kan komme under den. Derfor kommer Banedanmark ikke til at ændre broen som følge af dette projekt. Men broens gelænder kan muligvis ændres. Der kan dog være afstandskrav til gelænderet. Vi vil tage kommentaren med til Drift i Banedanmark som har ansvaret for broen..

Ekspropriation

Spørgsmål: Niels Jørgen Christiansen, Ørrildvej 73, Kousted

Hvilke ting bliver taget i betragtning ifm. en værdinedsættelse af en ejendom og evt. erstatning – støj, udsigt pga. søjler/ledning, vibrationer, ekspropriationer, lufttryk fra højhastighedstog?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Hvis der sker ændringer i støjforholdene således at støjniveauet er over grænseværdien og støjniveauet stiger over 1 dB tilbyder Banedanmark tilskud til facadeisolering. Hvis ejendommen taber værdi ved at komme tættere på en jernbane, får man generelt ikke erstatning for dette. Når projektet konkret berører den enkelte matrikel, så den skal helt eller delvist eksproprieres vil ekspropriationskommissionen, fastsætte erstatningen.

Spørgsmål: Niels Jørgen Christiansen, Ørrildvej 73, Kousted

Hvem vurderer en værdinedsættelse af en ejendom, med henvisning til permanente gener fra projektet samt ekspropriation af jord (parcelhusjord)?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

I forbindelse med ekspropriation er det en uvildig ekspropriationskommission, som foretager vurderingen af, hvad den pågældende ejendom eller jordstykke er værd.

Spørgsmål: Niels Jørgen Christiansen, Ørrildvej 73, Kousted

Hvor stor en værdinedsættelse skal der være, før end Banedanmark har pligt til at overtage en ejendom?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Hvis der sker ændringer i støjforholdene således at påvirkningen overstiger grænseværdien og stiger med over 1 dB, giver Banedanmark tilskud til facadeisolering. Men Banedanmark har generelt ikke mulighed for at ekspropriere ejendomme i sådanne tilfælde.

Uddybning af spørgsmål: Niels Jørgen Christiansen, Ørrildvej 73, Kousted

Vil det sige, at den enkelte beboer skal tage hele skraldet, hvis vurderingen af et hus på det frie marked falder, eller hvis det eventuelt bliver usælgeligt som følge af f.eks. støj, vibrationer, forringet udsigt på grund af køreledningsmaster eller lignende?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Som reglerne er nu, ja.

Supplerende spørgsmål: Ulla Madsen

Vi kan se på tegningerne, at vi får en hel bro igennem vores have. Vil der heller ikke her være kompensation?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Det er en anden situation end den førnævnte. Hvis projektet skal bruge jeres grund vil der være behov for en hel eller delvis ekspropriation. Omfanget af erstatning fastsættes af Ekspropriationskommissionen.

Uddybning af spørgsmål: Per Madsen

Burde vi ikke være blevet inddraget noget før? Broen vil inddrage en tredjedel af vores grund.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Spørgeren er blevet orienteret forud for høringsfasen per brev om den mulige ekspropriation. Det er ikke kutyme, at Banedanmark kontakter ejere af enkelte ejendomme i planlægningsfasen. Høringsfasen er netop en mulighed for at se det større billede og sammenhængen mellem enkelte berørte områder. Banedanmark fokuserer på, hvad der i sammenhængen vil være den mindst indgribende løsning. Det er derfor, vi er her (på borgermødet), for at tage imod den slags forslag. Spørgsmålet er bestemt et høringssvar værd.

Støj og vibrationer

Spørgsmål: Jan og Lone Dich, Kobbensmedevej, Randers

Grundvandet ligger højt ved Kobbensmedevej. Hvis der sættes spunsplader i jorden, kan vi så risikere, at de standser grundvandet, så det ikke kan komme væk, og at det vil give oversvømmelser i husenes kældre? Mange huse har i forvejen et stort problem, og der er opsat pumper, som kører i døgndrift.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Spunsplader er relevante i den ene af de to foreslåede tekniske løsninger. Generelt undersøges grundvands- og jordbundsforholdene i en senere fase, herunder bl.a. afvandingsproblemer. Spørgsmålet illustrerer et godt lokalkendskab, som Banedanmark vil tage med i den videre proces.

Spørgsmål: Annie Nielsen

Har man overvejet at opsætte støjhegn på udsatte steder, når støjen bliver højere? Og hvad er kriterierne for opsættelse af støjhegn?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Efter aftale med Miljøstyrelsen er der nogle retningslinjer, som angiver, at det kræver et vist antal boliger, før man opsætter en støjskærm. På den pågældende strækning er der ikke nok boliger inden for det samme område til at retfærdiggøre investeringen i støjskærm.

Opfølgende spørgsmål: Jesper Sørensen, Stevnstrup

Vi er ifm. et tidligere projekt blevet tilbudt kompensation for støj, men har muligvis ikke udnyttet den godt nok. Vil vi blive tilbudt det på ny ifm. dette projekt?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Evt. tilskud til støjbeskyttelse i form af facadeisolering gælder boliger som bliver væsentligt påvirket af hastighedsopgraderingen. Ifm. støj bruger man en beregningsmodel. Der udregnes et døgn gennemsnit over et helt år, som bl.a. indregner den forventede trafik, den maksimale støj beregnes også. Vibrationer afhænger derimod af lokale beregninger.

Opfølgende spørgsmål: Jesper Sørensen, Stevnstrup

Vibrationer fra et igangværende projekt har betydet, at dørene i mit hus ofte ikke kan åbnes, uden at de bliver slebet.

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Mht. vibrationer i anlægsfasen kan Banedanmark evt. sætte måleapparater op på konkrete berørte bygninger for at registrere de eksakte vibrationsværdier.

Mht. driftsfasen kan Banedanmark ikke på nuværende tidspunkt vurdere det præcise niveau for vibrationer i boliger, bl.a. fordi de konkrete geologiske forhold og boligens konstruktion ikke kendes. Der er gennemført orienterende beregninger, men i forbindelse med hastighedsopgraderingen kan der for særligt påvirkede boliger gennemføres målinger. Hvis der måles en overskridelse af grænseværdien og en stigning i vibrationsniveauet på over 2 dB, kan Banedanmark i særlige tilfælde tilbyde at overtage det.

Opfølgende spørgsmål: Kurt Sørensen

Ved Banedanmark, hvilke tog der skal bruges på strækningen, og hvad det betyder for støjen?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Nej, de nye tog kendes ikke endnu. Der er regler for, hvor meget nye tog må støje, og hvor stærke vibrationer de må udsende.

Supplerende kommentar: Remi Lindby

Togene i dag støjer mindre end tidligere. De nye tog skal naturligvis støje mindre. De elektrificerede udgaver af IC3-togene, IR4, vil være et godt valg.

Spørgsmål: Remi Lindby

Jeg kan forstå, at planen er, at togene skal køre 200 km/t gennem vores landsby, Fårup, mellem Randers og Hobro. Lige nu kører togene 180 km/t, og det er allerede for voldsomt. Ved 180 km/t giver IC3-togene nogle vibrationer, som forplanter sig hos naboerne til banen. Jeg ønsker, at farten nedsættes igennem byen. Er det sådan i alle andre stationsbyer, at toget får lov at køre igennem med 200 km/t? Og vil det ikke vælte hele projektet og Togfonden, hvis flere mindre byer kræver en hastighedsnedsættelse, altså en strækning på 1 km, hvor hastigheden skal ned på 160 km/t og derefter op igen?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

I Danmark har vi i dag ikke togmateriel, der kører 200 km/t. Men Banedanmark er opmærksomme på, at støj- og vibrationsbilledet kan ændre sig ved højere hastigheder fremover. Derfor indgår de elementer også i vores undersøgelser. Lokale hastighedsnedsættelser tager meget af farten og er tidskrævende. Så lange stræk som muligt med høje hastigheder er godt for togdriften. Banedanmark takker for spørgsmålet, som er med til at illustrere det samlede billede af projektet.

Elektromagnetisme

Spørgsmål: Jan Dich, Kobbersmedevej, Randers

Hvad er MikroTesla?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

MikroTesla er en måleenhed, som måler magnetfelter. Nogle af de almindelige apparater, vi har i vores husstande, f.eks. en hårtørrer, udsender et magnetfelt på flere hundrede mikrotesla. Magnetfeltets styrke

afhænger af bl.a. togenes hastighed og afstanden fra f.eks. transformerstationer. Man måler magnetfeltet fra midten af sporet.

Opfølgende spørgsmål: Jan Dich, Kobbersmedevej, Randers

Er det farligt i relation til elektromagnetisme at være tæt på toget, f.eks. i sin baghave?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Nej, det er ikke farligt, og der er videnskabelige artikler, som underbygger det.

Opfølgende spørgsmål: Remi Lindby

Samme spørgsmål: Hvad er den maksimale elektromagnetisme ved jernbanen? Hvor tæt skal vi på, før det er farligt?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Det er ikke bevist, at elektromagnetisme er farligt. Sundhedsstyrelsen og WHO har indført et forsigtighedsprincip om 0,4 mikrotesla, som Banedanmark tager hensyn til og følger.

Opfølgende spørgsmål: Kurt Karlsen

Påvirker mikrotesla og elektricitet f.eks. høreapparater og teleslynge?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Nej, ikke efter min bedste overbevisning.

Opfølgende spørgsmål: Henrik Munk

Strømmen i kørestrømsanlægget vil vel være den samme, uanset hvor toget er?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Toget trækker strømmen. I princippet vil der derfor være strøm hele vejen fra transformeren og hen til toget. Magnetfeltet bliver ikke større af, at toget har passeret. Banedanmark kigger nærmere på matrikler, hvor det beregnede magnetfelt overstiger 0,4 mikrotesla.

Tidsplan og den politiske beslutningsproces

Spørgsmål: Jens

Kan I helt generelt sige noget om tidsplanen? Specifikt om broen i Stevnstrup.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Banedanmark afleverer teknisk materiale samt input fra høringsfasen til den politiske beslutningsproces i 2017. Den videre tidsplan p.t. uklar, men der kan forventes en beslutning i løbet af 2017. Der sker en del arbejder på banen i øjeblikket, så der er en del at koordinere. Derfor kan Banedanmark ikke sige præcis, hvornår projektet går i jorden, men vil informere om det så snart som muligt.

Spørgsmål: Jimmie Lund

Når den politiske beslutning er truffet, og I har planlagt jeres projekt, hvordan kommunikeres resultaterne så ud?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Når projektet er længere fremme i planerne, ved vi mere om, hvilke arealer der berøres, og i tilfælde med broer, der skal fjernes osv., indkaldes de berørte borgere til lokale møder. For øvrige forhold vedr. elektrificeringen og evt. ekspropriationer iværksættes først en besigtigelsesforretning, hvor projektet fremlægges, og hvor kommissarius forhåbentlig godkender projektet. Dernæst følger ekspropriation hos den enkelte lodsejer.

Opfølgende spørgsmål: Mia Lund

Hvor lang tid har politikerne til at træffe beslutning om et ja eller nej til projektet?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Banedanmark afleverer vores materiale til politisk beslutning, og så tager det den tid, det tager. En relativ hurtig beslutning kan være en fordel i forhold til koordinering med andre projekter.

Opfølgende spørgsmål: Henrik Munk

Jeg tror, mange håber, det ikke går så stærkt, så vi kan nyde vores udsigt og ejendomme lidt længere. Kan andre projekter, f.eks. projektet ved Aarhus H, forsinke projektet?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Enhver politisk proces kan blive forsinket. Det er Banedanmarks forventning, at der træffes en samlet politisk beslutning om projektet, men det er da muligt, at beslutningen trækkes i langdrag.

Opfølgende spørgsmål: Henrik Munk

Kan Aarhus H-projektet forsinke anlægsfasen for øvrige projektforhold længere nordpå?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Banedanmark afleverer vores materiale til politisk beslutning. Om det bliver forsinket er gisninger, der ligger uden for vores kontrol.

Banedanmark sluttede mødet med at takke for deltagelsen og opfordrede alle som ønskede det til at sende høringsvar inden høringen slutter den 27. november.