

Høring Hadsten 2/11-2016

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

Borgermødet blev afholdt den 2. november 2016 i Hadstenhallen i Hadsten.

Der var 28 fremmødte til mødet foruden de tilstedeværende fra Banedanmark og Favrskov Kommune. Borgermødet varede fra kl. 19 til ca. kl. 20.30. Både før mødet, i pausen og efter mødet var det muligt for de fremmødte at tale med repræsentanter for Banedanmark og få svar på konkrete spørgsmål om projektets påvirkninger og indhold. Der var stor interesse for at benytte denne mulighed.

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.

Tekniske løsninger

Spørgsmål: Jonas Søby Pedersen, landinspektørstuderende, Aalborg Universitet

Er der foretaget beregninger af, hvad det vil koste i stedet for den brohævning, der er lagt op til, at sænke jernbanesporet (om muligt) gennem Hadsten midtby, hvor jernbanen i dag opleves som en voldsom barriere og svækker sammenhængen mellem byens handelsområder? Det er Favrskov Kommunes mål og strategi, og det kan måske sikres ved at sænke jernbanen under broen. Det drejer sig måske kun om et par

meter, og så i stedet lave en form for broforbindelse mellem Søndergade og centeret i byen. Er det taget med i overvejelserne?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Ved alle broer har vi vurderet, hvad der er den smidigste løsning for os og for omgivelserne. Ved et så stort bygværk som broen i Hadsten er det for så vidt ikke et problem at sænke sporene lokalt under broen, men en sænkning på ca. 1 meter kræver ca. 300 meter afgravning på sporarealet, som vil gribe ind i, hvordan stationen er indrettet, herunder ombygning af to stitunneller forholdsvis tæt under sporterrænet. Det vil give flere konsekvensarbejder. Af primært den grund er sporsænkningens løsninger fravalgt. Beregningerne viser desuden, at den nuværende bro kan hæves, frem for at bygge en helt ny bro, som vil være et mere omkostningstungt projekt. Barriereeffekten løses desuden næppe ved at sænke sporene lokalt ved stationen. En ny bro et nyt sted i byen kan være en god ide, men det er ikke en løsning, som Favrskov Kommune har bedt Banedanmark undersøge.

Kommentar: Ole Andersen, Laurbjerg

De seneste 2-5 år har man talt om et trinbræt i Laurbjerg. Vi skal bevæge os 5-10 km for at komme med toget. Det er et problem.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Jeg har noteret mig, at man lokalt gennem flere år har talt om et togstop i Laurbjerg. Et standsningssted i Laurbjerg skal besluttes politisk, men er ikke undersøgt i dette projekt, som alene handler om elektrificering og hastighedsopgradering samt forkortelse af rejsetiden.

Spørgsmål: Thomas Ammentorp

Det er af ren og skær nysgerrighed om elektrificeringen: Den er man vel nødt til at fortsætte fra Fredericia og opefter? Man kan vel ikke bygge fra Fredericia til Aarhus og så starte i Hadsten og bygge til Aalborg? Så bliver der vel et tomrum? Den skal vel starte et sted fra og så køre ud? Er det rigtigt forstået?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Der er flere elementer i det her. Broombygninger er forberedende arbejder til elektrificeringen og noget, der muliggør, at vi senere kan rulle kørestrømsanlægget ud. De 54 broer nord for Aarhus og et tilsvarende antal syd for, skal etableres, før man kan rulle kørestrømsanlægget ud under dem. Det sker over en årrække, for det tager et stykke tid at bygge broerne, samtidig med at vi jo ikke kan bygge dem alle samtidig, da der naturligvis skal være mulighed for at køre vejtrafik samtidig. Når vi så ruller kørestrømsanlægget ud, gør vi det successivt langs sporene, og det vil formentlig starte sydfra, så man har mulighed for f.eks. at åbne for elektrisk drift til Aarhus i første omgang og siden blive færdige nordpå efterfølgende.

[Støj og vibrationer](#)

Spørgsmål: Jens Schmidt, Sveistrup

Vil støjniveauet på de nye elektrificerede tog være det samme som for de nuværende tog?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Der er andre krav, EU-krav, til nyproducerede tog end til dem, der er indkøbt tidligere – vedr. både støj og vibrationer. Støjberegningerne i dette projekt afhænger dog ikke meget af togtypen. Det er nemlig ikke i så høj grad motorstøj fra togene, men derimod primært hjul- og skinnestøj, som påvirker støjbilledet. Ved højere hastighed støjer togene mere, og det gælder også elektrificerede tog.

Opfølgende spørgsmål: Jens Schmidt, Sveistrup

Og hvad med godstrafikken?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Der er lagt forventninger ind i projektet om en øgning i mængden af godstrafik – noget mere end i dag. Bl.a. nye godsterminaler i Hirtshals og andre steder samt elektrificeringen giver mulighed for mere godstrafik, bl.a. fordi elektrificeret godstrafik er mere almindeligt i resten af Europa. Antallet af tog kan jeg ikke huske i hovedet, men det er lagt ind i projektets støjberegninger.