

Høring Hobro 1/11-2016

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

Borgermødet blev afholdt den 1. november 2016 i Hobro Idrætscenter i Hobro.

Der var 56 fremmødte til mødet foruden de tilstedeværende fra Banedanmark og Mariagerfjord Kommune. Borgermødet varede fra kl. 19 til kl. 21. 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.

Hobro Banegård

Spørgsmål: Frede Fruergaard Møller

Det er en fantastisk ide med en ny bro over jernbanen. Det har vi længtes efter længe. Jeg bor selv tæt på jernbanen og benytter i dag stien langs banen. Den er meget stejl, overholder ikke de gældende ramperegulativer og ender blindt ved en undergang under banen. Det trænger til en ny løsning, og jeg synes, det er fint med en ny bro over banen. En ny sti ind mellem husene og hen over det grønne område langs skrænten er dog ikke smart. Der er ca. 3 meters højdeforskel fra vores hushjørne og hen til stien på

ca. 2-3 meters afstand. Det betyder, at man kan kigge direkte ind i haverne, når man går forbi på stien. På grund af servitutter må vi ikke lade hækken vokse i højden, over 1 m, af hensyn til udsyn fra øvrige ejendomme. Vores nuværende stiforbindelse via Muldebærvej vil desuden blive saboteret og blive længere. I stedet foreslår jeg en sti via Muldebærvej med anlæggelse af fortov og dernæst en sti videre ind over det grønne område og over en ny bro til stationen. Det vil være en meget billigere, bedre og mere rationel løsning.

Svar: Lars Højmark, chef for Teknik og Byg, Mariagerfjord Kommune

Tak for forslaget. Det vil jeg tage med hjem og kigge på. Vi vil også gerne prøve at begrænse økonomien i projektet. Jeg tror ikke, vi kan undgå et hårnålesving på stien, men muligvis vil den løsning, du foreslår, genere færre mennesker og samtidig være billigere. Det lyder som et godt alternativ og godt for både transporten til og fra byen og til banegården.

Supplerende svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Et godt og konkret høringssvar, som vi gerne vil bede dig skitsere på en tegning og indsende inden høringsperiodens udløb.

Opfølgende svar: Lars Højmark, chef for Teknik og Byg, Mariagerfjord Kommune

Man kunne også forestille sig en kombineret tunnel- og elevatorløsning ved stationen, selv om nogle måske vil være mere beklemte ved at skulle igennem en tunnel. Men det er en anden økonomi, vi taler om.

Supplerende spørgsmål: Anders, Morbærvej

Bliver den eksisterende sti langs banen nedlagt, hvis denne løsning gennemføres? I dag vintervedligeholdes stien ikke.

Svar: Lars Højmark, chef for Teknik og Byg, Mariagerfjord Kommune

Det er ikke noget, vi har overvejet. Det vil vi kigge på i samme forbindelse.

[Omfartsvej i Hobro](#)

Spørgsmål: Lisbeth Ingvarsdén

Har man undersøgt, hvad trafikken gennem Hobro forårsages af og hvem der passerer gennem byen? Den værste trafik er mellem kl. 7.30 og 8 og igen mellem 15 og 15.30. Er det Hobro-intern trafik fra syd til nord, eller er det trafik ind og ud af byen via motorvejen? Altså: Hvem er det, man bygger en ringvej til ære for?

Svar: Lars Højmark, chef for Teknik og Byg, Mariagerfjord Kommune

Vi ved det ikke helt konkret, men vi ved, at der er en del gennemgående trafik, uden at vi dog kender deres præcise destinationer. Men det er ikke til ære for dem, men for at Hobro ikke skal blive for trafikalt belastet, at vi foreslår det her. I forbindelse med forprojektet til midtbyen har en underrådgiver regnet på at flytte trafikken ud på en omfartsvej, som i sig selv vil betyde meget for trafikafviklingen. Man kan muligvis flytte 20 % af trafikken til omfartsvejen. En forventet øgning med 20 % af trafikken i midtbyen vil få trafikken til at gå i stå.

Opfølgende kommentar: Lisbeth Ingvarsdén

At man gør det lettere for bilerne giver bare flere biler. Det virker som en meget traditionel løsning, hvor man vælger at tilgodese bilisterne frem for miljøet og naturen i og omkring Hobro. Måske kunne man tænke i elektrificering af byen, f.eks. i form af eldrevne busser i myldretiden. Det ville måske kunne løse nogle trafikale hårknuder og også gavne folk uden kørekort.

Svar: Lars Højmark, chef for Teknik og Byg, Mariagerfjord Kommune

Vi har allerede en bybus i Hobro. Om den kører på el eller diesel betyder ikke noget for trafikafviklingen, men naturligvis for miljøet. Det er bekosteligt at lave bybusserne om, og det er et politisk spørgsmål, om man vil bruge så mange penge på den kollektive trafik.

Supplerende spørgsmål: Svend Møller

Har omfartsvejen noget med elektrificeringen at gøre?

Svar: Lars Højmark, chef for Teknik og Byg, Mariagerfjord Kommune

Ikke i sig selv. Men der er god timing og mening i at gøre det i samme omgang i stedet for at vente 2-3-4 år. Banedanmark og Mariagerfjord kommune har derfor et finansieringsmæssigt samarbejde om VVM og broanlæg.

Ekspropriationer

Spørgsmål: Svend Møller

Kan der laves bindende aftaler, når og hvis der foreslås alternative løsninger som f.eks. salg af huse frem for etablering af omfartsvej. Kunne man i stedet for at bruge penge på erstatningsveje betale sig fra at rive huse ned?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

De direkte berørte lodsejere er kontaktet, og der har været holdt et møde. For dem gælder, at de kan blive fremrykket eksproprieret, f.eks. hvis der er en særlig social årsag, dvs. i tilfælde af skilsmisse, arbejdsløshed osv. Det er den eneste mulighed for, at man kan blive eksproprieret, inden der er truffet politisk beslutning om projektet. Ellers må man afvente, at projektet bliver besluttet, altså når man ved hvilke ejendomme der berøres. Der kan muligvis findes løsninger, hvor det er billigere for Banedanmark at overtage en ejendom aht. de tekniske løsninger. Det vil i så fald være en økonomisk vurdering. Men de aftaler kan vi ikke træffe nu.

Opfølgende spørgsmål: Svend Møller

Hvis I kigger forbi og tager et møde med de direkte berørte, og hvis Banedanmark skal etablere en alternativ vej i relation til projektet og nedrivning af en bro, så er det lidt trist at skulle gå og vente i uvished – kan vi blive her, eller kan vi ikke blive her?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Frem for at lave en masse vej, kan man oplagt kigge på ekspropriation af enkelte ejendomme. Men jeg kan ikke på nuværende tidspunkt sige noget om tidshorizonten for den politiske beslutningsproces. Derfor kan vi ikke indgå nogen aftaler endnu.

Elektromagnetisme

Spørgsmål: Svend Møller

Har man forudset en afstand, hvor elektromagnetisme kan gøre en forskel? Altså: Hvor tæt skal bebyggelse være på linjeføringen/ledningerne?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Der er lavet en foreløbig beregning af udbredelsen af elektromagnetisme for hele strækningen fra Aarhus til Lindholm. Vi er dog ikke færdige med at kigge på, hvor det kan betale sig at lave ændringer på kørestrømsanlægget for at formindske udbredelsen af elektromagnetisme. Men i generelle vendinger er det sådan, at inde på f.eks. stationsområdet, hvor toget kører langsomt, vil afstanden for mikrotresla-grænsen være måske 5-6-7 meter, mens det andre steder vil være 12-14 meter. Det gælder f.eks. ved autotransformere eller transformerstationer vil zonen være større. Her vil der være større risiko for, at naboejendomme berøres. Der er altså ikke nogen bestemt afstand, idet det afhænger af bl.a. togenes hastighed på lokale strækninger. Når vi har lavet de konkrete beregninger, vil vi vide, hvilke ejendomme der berøres og i hvilken udstrækning.

Spørgsmål: Svend Møller

Der må vel være en afstand for elektromagnetismen. Hvad er minimumafstand?

Svar: Henry Nissen Martensen, projektleder i Banedanmark

Minimumafstanden er 5-6 meter, og maksimumafstanden er op til 14 m. Hvad afstanden er ud for din ejendom, kan jeg ikke sige. Du kan måle din ejendoms afstand til sporet, men der skal mere præcise beregninger til at vurdere mikrotresla-niveaueet.

Pendling

Spørgsmål: Mogens

Jeg vil håbe, at politikerne vil skrinlægge projektet. Det var bedre at få togene til at køre til tiden, så man ikke jager kunderne væk fra togene. I oktober var 60 % af togene forsinkede, og kun 30 % kørte til tiden. Og samtidig stiger priserne på togbilletter, og man kan ikke købe billet på Hobro Station. Der er heller ingen information om køretider i højttaleranlægget på stationen. Hvis togene kørte til tiden, så folk kunne komme på arbejde til tiden, så skulle de ikke have to biler i familien, og de kunne tage toget i stedet. Den store godsterminal i Hirtshals, som har kostet mange millioner, den skulle flytte alle lastbiler fra Norge, som skulle køre på jernbanen, men de kører fortsat på motorvejen. Linje 888, Rød Billet og Go More har kronede dage. En Go More-billet fra Svendbog til Hobro koster 100 kroner for færgen. Var det ikke bedre at bruge pengene på at få toget til at køre til tiden og så skrotte det her projekt?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Banedanmark er bestemt ikke ligeglade med regularitet på banen. Det samme gælder DSB. Det er højt prioriteret. Der kan naturligvis være forsinkelser, og noget skyldes måske dårlig planlægning eller signalfejl. Der er nu et stort signalprogram, som udrulles nationalt, og vi arbejder med forskellige robusthedsskabende tiltag lokalt, bl.a. nord for Aalborg, hvor målet er at skabe de bedst mulige vilkår for Nordjyske Jernbaner, når de skal overtage trafikken. Det har så stor fokus og bevågenhed i Banedanmark, at vi hver eneste dag får rapporteret om rettidighed på både fjernbanen og S-banen. Forsinkede eller

aflyste tog er en stor genefaktor. Banedanmarks mandat er arbejdet med timemodellen mellem de største byer i Danmark. Det er det, vi undersøger, altså hvad der skal til for at lave rejsetidsbesparelser. Banedanmark har ikke nogen politisk holdning til, om det skal være det ene projekt eller det andet. Vi undersøger alene infrastrukturen for at se, hvad der kan gøre de forskellige projekter mulige. Er billetterne for dyre? Måske, men det har Banedanmark absolut ingen indflydelse på. Det aftales mellem DSB og transportministeren. Vi arbejder med det, vi har mandat til, nemlig det, som har relation til infrastrukturen. I aften handler det så om elektrificering og hastighedsopgradering af denne strækning. Dernæst er finansieringen og prioriteringen op til politikerne.

Opfølgende spørgsmål: Mogens

Nordjyske Jernbaner, privatbanen, skal til at køre fra Lindholm til Frederikshavn, Hirtshals og Skagen. Det skulle de allerede begynde på i 2016, men DSB vil ikke sælge togene til dem. For da DSB købte IC4-togene, var det meningen, at Nordjyske Jernbaner skulle have IC-togene at købe. Så nu er det vel først i 2017 eller 2018, at de begynder at køre til tiden.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Som sagt: Det hverken kan eller vil Banedanmark blande sig i.

[Tidsplan, økonomi og politisk beslutningsproces](#)

Spørgsmål: Svend Møller

Er der en plan B, hvor man ikke hæver hastigheden på strækningen, og hvor man sparer ændring af viadukter og broer?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Banedanmark har gjort en del ud af i vores VVM-arbejde at skelne mellem elektrificeringen og hastighedsopgraderingen. Det gør det lettere for politikerne at træffe beslutning og imødekommer samtidig en situation, hvor politikerne måske ikke ønsker begge projekter gennemført. Desuden forbereder vi projektet til en evt. senere hastighedsopgradering. Det skyldes, at broerne skal stå der de næste måske 100 år, så derfor kigger vi på at fremtidssikre de nye anlæg, så bl.a. broerne får en højde på broerne, der svarer til en højere hastighed.